

Antrag

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Karlheinz Gutmacher, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Rainer Funke, Ulrich Heinrich, Jürgen Koppelin, Günther Friedrich Nolting, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Irmgard Schwaetzer, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Binnenschifffahrt ist als ökologisch verträglicher Verkehrsträger von besonderer Bedeutung für die Verkehrspolitik. Daraus ergibt sich, dass der Gesetzgeber die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu sichern hat. Dazu gehört auch, die Wasserstraßen so auszubauen und zu erhalten, dass ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist.

Die Donau nimmt eine herausragende Stellung innerhalb des europäischen Wasserstraßennetzes ein. Sie ist eine der wichtigsten Verkehrswege im zukünftig stark wachsenden Ost-West-Warenaustausch.

1996 beschlossen der Bundesverkehrsminister und der Bayerische Ministerpräsident vertiefte Untersuchungen, die als verkehrswirtschaftliches Ausbauziel die Beseitigung des ca. 70 km langen Engpasses durch eine nahezu ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m für zweispurige Fahrzeuge zum Thema hatten.

Der Ende Juni 2001 vorgelegte Schlussbericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd zum Donauausbau zeigt, dass mit den ökologisch schonendsten Verfahren die, für eine effektive Nutzung durch die Binnenschifffahrt, erforderliche ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m nicht erreicht werden kann. Nur mit den Stautufen der Ausbauvarianten D1 oder D2 kann das verkehrswirtschaftliche Ziel des Donauausbaus erreicht werden.

Der Verlust an Naturlandschaft durch diese Ausbaumaßnahme kann an anderen Stellen durch Renaturierung aufgefangen werden. An verkehrsberuhigten Donauabschnitten können der Fluss und die angrenzenden Auenlebensräume in einen natürlichen Zustand versetzt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

in Abstimmung mit dem Land Bayern für ein Raumordnungsverfahren zu sorgen, dass dem verkehrswirtschaftlichen Ziel von 2,50 Meter ganzjähriger Abladetiefe Rechnung trägt.

Berlin, den 12. März 2002

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Verkehrswirtschaft und Politik haben sich in den vergangenen Jahren immer wieder für den Ausbau des „Flaschenhalses“ auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen eingesetzt. Das Erreichen einer ganzjährigen Abladetiefe von 2,50 m ist für die Binnenschifffahrt unerlässlich, wirtschaftlich notwendig und mit ökologischen Anforderungen vereinbar. Dies zeigt auch die Gegenüberstellung der Kosten bzw. des Nutzen und Überschusses. Mit den untersuchten Ausbauvarianten D1/D2 kann in 10 Jahren ein Überschuss von mehr als 30 Mrd. DM erreicht werden.

Selbstverständlich müssen ökologische Belange angemessen berücksichtigt werden. Mögliche ökologische Ausgleichsmaßnahmen waren aber nicht Gegenstand der Betrachtungen der vertieften Untersuchung. Der Schlussbericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd erklärt aber, dass bei allen Varianten ein sehr umfangreiches Potenzial für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorhanden sei: „Als Besonderheit kann bei den Planungsvarianten mit längeren, künftig schifffahrtstfreien Donauabschnitten, wie bei den Varianten C und D1/D2, durch Bündelung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in diesen Abschnitten eine Renaturierung der Donau erfolgen. Dort bietet sich die Möglichkeit, den Fluss und die angrenzenden Auenlebensräume in einen leitbildähnlichen Zustand zu versetzen.“

Durch die Renaturierung können sogar Verhältnisse geschaffen werden, deren positive ökologische Wirkung die heutige weit übersteigt. Außerdem ist es heute möglich, ökologisch verträgliche Staustufen – wie beispielsweise in Vöhrburg – zu bauen.