



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, *25.11.10*  
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dorothea Stei-  
ner, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend  
**„Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und  
Vilshofen“**  
- Drucksache 17/424

Anlage: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schrei-  
bens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deutschen Bundestages  
beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlage  
zum Schreiben  
vom 25.11.10

Antwort  
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dorothea Steiner, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN  
„Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen“  
- Drucksache 17/424

**Frage 1:** *Wie hoch ist die Tonnage der im Donaugebiet (einschließlich Rhein-Main-Donau-Kanal) transportierten Güter in den letzten fünf Jahren absolut und im Vergleich mit den übrigen deutschen Binnenwasserstraßen?*

**Antwort:**

Für das Donaugebiet (einschließlich Main-Donau-Kanal) betrug die Tonnage in den letzten fünf Jahren 43 Mio. Tonnen. Dies entspricht einer mittleren jährlichen Tonnage von 8,6 Mio. Tonnen. Für die übrigen deutschen Binnenwasserstraßen liegen die Daten für 2009 noch nicht vor.

**Frage 2:** *Welche Transportkostenreduzierung (absolut und prozentual) erwartet die Bundesregierung durch die mit der Variante C 280 erzielte größere Abladetiefe in Gegenüberstellung mit der Variante A und der Nullvariante (0)?*

**Antwort:**

Mit der Variante A und der Nullvariante vergleichbare Untersuchungsergebnisse und Prognosen für die Wirkungen der Variante C 2,80 liegen dem Bund nicht vor, da die Variante C 2,80 nicht Bestandteil der von Bund und Bayern gemeinsam durchgeführten „Vertieften Untersuchungen zum Donauausbau“ ist.

**Frage 3:** *Welches Transportaufkommen erwartet die Bundesregierung auf dem Abschnitt Straubing-Vilshofen bis zum Jahr 2020 bei den Ausbauvarianten 0/A/C 280?*

**Frage 4:** *Wie hoch ist die Tonnage der im Donaukorridor transportierten Güter in den letzten fünf Jahren auf den Verkehrsträgern Lkw (Kurzstrecke und Langstrecke), Bahn und Binnenschiff?*

**Antwort:**

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Prognosedaten für das Jahr 2020 liegen der Bundesregierung nicht vor. Gemäß der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ ist auf der Donau im relevanten Abschnitt ein Transportaufkommen von 10,4 Mio. t pro Jahr zu erwarten.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Verflechtungsprognose sich auf den so genannten Without-Fall bezieht, d. h. den Zustand ohne Ausbau.

Vergleichsdaten der einzelnen über die im Donaukorridor transportierten Güter liegen der Bundesregierung in der gewünschten Form nicht vor.

In der folgenden Tabelle sind die Daten für das Jahr 2004 (ist) und das Jahr 2025 (Prognose) dargestellt.

	Transportaufkommen in Mio. t	
	im Jahr 2004 (Ist)	im Jahr 2025 (Prognose)
Bahn	3,1	4,9
Binnenschiff	7,0	10,4
LKW	6,6	16,3
Summe	16,7	31,6

**Frage 5:** *Welche Verlagerung von Gütern vom Lkw auf Binnenschiff, bzw. von der Bahn auf das Binnenschiff erwartet die Bundesregierung durch die Varianten A/C 280 absolut und prozentual aufgeschlüsselt nach Massengütern und Containertauglichen Gütern?*

**Antwort:**

Im Rahmen der „Vertieften Untersuchungen zum Donauausbau“ wurden 114.000 t als Verlagerungsmengen von Bahn bzw. Straße auf die Binnenschiffahrt für einen Ausbau nach Variante A ermittelt. Eine Aufschlüsselung nach Massengütern einerseits und containertauglichen Gütern andererseits liegt nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

**Frage 6:** *An wie vielen Tagen im Jahr war die Donau in den letzten fünf Jahren uneingeschränkt passierbar/eingeschränkt passierbar/nicht passierbar und was waren jeweils die Gründe für die Einschränkung?*

**Antwort:**

Die Donau war in den letzten fünf Jahren mit Ausnahme von im Mittel 17 Tagen im Jahr, an denen die Donau wegen Hochwasser, Eis, Havarien und Unterhaltungsarbeiten an den Schleusen gesperrt werden musste, immer passierbar.

**Frage 7:** *Sind nach Ansicht der Bundesregierung durch den Klimawandel neue Aspekte aufgetreten, die den Ausbau der Donau betreffen?*

**Antwort:**

Nein.

**Frage 8:** *Gibt es einen Auftrag für eine so genannte variantenunabhängige Untersuchung des Donausausbaus bei der EU oder/und der Bundesregierung wenn ja, wo ist dieser Auftrag dokumentiert?*

**Antwort:**

Entsprechend der Ankündigung vom damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der Verkehrsausschusssitzung des Bundestages am 4. Juli 2007 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Europäischen Kommission (KOM) einen Zuschussantrag für „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ aus TEN- Mitteln gestellt. Die KOM hat dem Antrag mit Bescheid vom 20. November 2008 zugestimmt.

**Frage 9:** *An welchen Gutachten zum geplanten Donausausbau zwischen Straubing und Vilshofen hat sich der Bund in welcher Höhe finanziell beteiligt, und wie wurden diese Gutachten gegebenenfalls kofinanziert?*

**Antwort:**

Der Bund hat alle Gutachten, die aufgrund der Main-Donau-Verträge zum Donauausbau gemeinsam mit Bayern beauftragt wurden, mit 2/3 finanziert. Bayern hat die Gutachten mit 1/3 mitfinanziert. Die Unterlagen für die Variante A für das Raumordnungsverfahren hat der Bund zu 100 % finanziert.

An der sogenannten EU-Studie „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau“ beteiligt sich die EU mit Fördermitteln in Höhe von 50 %, der verbleibende Anteil wird von Bund und Bayern entsprechend der Main-Donau-Verträge im Verhältnis 2:1 finanziert.

**Frage 10:** *Wie bewertet die Bundesregierung Untersuchungen des Umweltbundesamtes, die das Binnenschiff als weniger umweltfreundlich ansehen als die Bahn, vor allem, was den Primärenergiebedarf und Stickoxide anbelangt?*

**Antwort:**

Zur Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt im Vergleich zur Bahn gibt es unterschiedliche Bewertungen. Bei Betrachtung von Relationen, die für den Massenverkehr auf der deutschen Donau relevant sind, zeigt sich, dass der Energiebedarf je Ladungstonne sowie die aus Kohlendioxid-, Luftschadstoff- und Lärmemission gebildeten externen Kosten der Binnenschifffahrt niedriger sind, als die der Bahn.

**Frage 11:** *Welche Beurteilung der Variante C 280 hat das Bundesverkehrsministerium nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens vorgenommen und ist diese Bewertung öffentlich zugänglich?*

**Antwort:**

Das BMVBS hat das Ergebnis des von der Regierung von Niederbayern durchgeführten Raumordnungsverfahrens zur Kenntnis genommen. Eine Bewertung der von Bayern in Auftrag gegebenen Variante C 280 durch das BMVBS fand nicht statt.

**Frage 12:** *Ist der Bundesregierung bekannt, dass ohne eine vollständige Prüfung der Staustufenvarianten auf ihre Vereinbarkeit mit den Umwelt- und Gewässerschutzrichtlinien der EU weder eine Genehmigung noch eine Förderung durch die EU möglich ist?*

**Antwort:**

Der Bundesregierung ist die geltende Rechtslage bekannt.

**Frage 13:** *Wer trägt die Personalkosten der RMD GmbH?*

**Antwort:**

Die Personalselbstkosten der RMD Wasserstraßen GmbH werden entsprechend den RMD-Verträgen zu 2/3 vom Bund und zu 1/3 von Bayern finanziert.

**Frage 14:** *Ist es richtig, dass die RMD GmbH bisher im Auftrag der bayerischen Staatsregierung die Stauvariante vertreten hat?*

**Antwort:**

Die RMD war mit der Erstellung der Unterlagen für das 2003 eingeleitete Raumordnungsverfahren beauftragt. Dies war zwischen Bund und Bayern abgestimmt. Die RMD vertritt in der öffentlichen Diskussion keine bestimmte Variante. Die Ausbau- und Variantenentscheidung treffen ausschließlich Bund und Bayern im Einvernehmen.

**Frage 15:** *Besteht nach Ansicht der Bundesregierung ein wirtschaftliches Eigeninteresse der RMD AG, bzw. der RMD Wasserstraßen GmbH an einer Staustufenkanalisierung?*

**Antwort:**

Die Rhein-Main-Donau AG als Inhaber des Konzessionsrechtes hat gegenüber dem BMVBS schriftlich erklärt, dass sie im Abschnitt Straubing-Vilshofen kein Wasserkraftwerk plant.

**Frage 16:** *Trifft es zu, dass sich im Vergleich zur Variante A bei Umsetzung der Staustufe C 280 das Auftragsvolumen für die RMD GmbH vergrößern würde?*

**Antwort:**

Die von Bund und Bayern zu tragenden Investitionen für eine Variante mit einer Staustützung sind höher als bei einem Ausbau nach der Variante A.

**Frage 17:** *Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Variante C 280 langfristig die Möglichkeit der Energiegewinnung durch ein Wasserkraftwerk ermöglicht?*

**Antwort:**

Nein. Bei einer Planung und Umsetzung der Variante C 280 werden die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für ein Wasserkraftwerk nicht geschaffen. Im Übrigen verweise ich auf Frage 15.

**Frage 18:** *Ist der Bundesregierung bekannt, dass in den Unterlagen zum ersten Raumordnungsverfahren die Nutzung der Wasserkraft zur Energieerzeugung im Schleusenkanal in der Mühlhamer Schleife als möglich erachtet wurde?*

**Antwort:**

Im ersten ROV (1992) war kein Schleusenkanal in der Mühlhamer Schleife geplant.

**Frage 19:** *Welche ökologischen Konsequenzen (z. B. hinsichtlich der Restwassermenge in der Mühlhamer Schleife) würden sich nach Ansicht der Bundesregierung aus der Errichtung eines Kraftwerkes in einem Durchstickkanal durch die Schleife ergeben?*

**Antwort:**

Da die Errichtung eines Kraftwerkes nicht geplant ist, gibt es hierzu keine Untersuchungen.