

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann,
Horst Meierhofer, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/12166 –**

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 20. Juli 2007 stellte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, bei der EU-Kommission einen Antrag auf Förderung eines variantenunabhängigen und variantenübergreifenden Arbeits- und Untersuchungsprogramms zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Der Antrag wurde u. a. damit begründet, dass es sich um notwendige Erhebungen und Ausarbeitungen handle, die für eine rechts- und verfahrenssichere politische Entscheidung über die Ausbauvariante benötigt würden. Mit dem Arbeitsprogramm sollten auch weitere Verzögerungen beim Donauausbau vermieden werden.

Die EU-Kommission sagte mit Förderbescheid vom 20. November 2008 eine Förderung in Höhe von 50 Prozent, maximal 16,5 Mio. Euro zu.

1. Welche neuen Erkenntnisse erhofft sich die Bundesregierung von der in Auftrag gegebenen Studie?

Mit der Studie sollen die Grundlagen für die Entscheidung über die Ausführungsvariante geschaffen und zugleich unverzichtbare Untersuchungen und Ausarbeitungen für das spätere Planfeststellungsverfahren erstellt werden.

2. An wen und aus welchem Grund wurde der Auftrag für die Koordination der Studie erteilt?

Ein Auftrag für die Koordination der Studie wurde nicht erteilt.

3. Trifft es zu, dass mit den Arbeiten im Rahmen der EU-geförderten Studie noch nicht begonnen wurde, und warum noch nicht?
7. Warum wurde zwischen Antragstellung und Förderbescheid nicht wenigstens die Organisationsstruktur mit dem Freistaat Bayern abgestimmt?

Die Fragen 3 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten konnten noch nicht begonnen werden, da zunächst der Förderbescheid abgewartet wurde und die Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern zur Umsetzung der Studie – trotz Intensivierung der Gespräche – noch nicht beendet worden sind.

4. Wann und in welcher Form wird die Bundesregierung den Deutschen Bundestag über den Fortgang der Studie unterrichten?

Die Bundesregierung wird den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu gegebener Zeit unterrichten.

5. Trifft es zu, dass alle im Antrag genannten Arbeiten unmittelbar nach Antragstellung hätten begonnen werden können, ohne damit eine Förderung zu gefährden, und warum wurde von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht?
6. Wie verträgt sich diese Verzögerung mit der Ankündigung (z. B. durch die Parlamentarische Staatssekretärin Karin Roth auf dem Parlamentarischen Abend Binnenschifffahrt am 26. November 2008), weitere Verzögerungen vermeiden zu wollen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unmittelbar nach Antragstellung war nicht sicher, ob der Zuschuss der EU gewährt werden würde und ob die begonnenen Arbeiten unter die Förderung fallen würden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

8. Wäre ein sofortiger Ausbau in der Variante A schnellstmöglich realisierbar, wenn sich der Freistaat Bayern mit der Ausbauvariante A einverstanden erklären würde, oder würde sich der Ausbaubeginn trotzdem bis zum Abschluss der Untersuchungen verzögern?
9. Sollte sofort mit der Variante A begonnen werden, mit welchen rechtlichen Konsequenzen ist angesichts des erlassenen EU-Förderbescheides zu rechnen, und mit welchen Zuschüssen der EU wäre in diesem Fall zu rechnen, im Vergleich zur Variante C280?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat Bayern hat am 9. Februar 2009 erklärt, zunächst die Ergebnisse der von der EU-geförderten variantenunabhängigen Studie abzuwarten.

10. Wann wird die Freigabe für Aufträge im Rahmen der Studie erteilt, und wie teuer wird die Untersuchung insgesamt werden?

Die Abstimmungen dazu laufen derzeit noch. Die Kosten für die Studie sind mit 33 Mio. Euro veranschlagt.

11. Trifft es zu, dass sich durch die Verzögerung der Endtermin des Untersuchungsprogramms von 2010 (Antrag) auf 2011 (Bescheid), also um ein Jahr verschoben hat, und wie deckt sich dies mit der Erklärung, Verzögerungen vermeiden zu wollen?
12. Ist das Arbeits- und Untersuchungsprogramm in dem vom Förderbescheid festgelegten Zeitplan oder sind bereits erneut Verzögerungen eingetreten?
Wenn ja, welche, und führt dies zu einer weiteren Verschiebung des Endtermins?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sobald die Organisationsstruktur abgestimmt ist und die Gremien gebildet sind, wird die Studie mindestens drei Jahre dauern. Der Zeitplan für das Arbeits- und Untersuchungsprogramm wird entsprechend fortzuschreiben sein. Zum Bestreben Verzögerungen zu vermeiden, wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

13. Welche Konsequenzen für den Ausbau hat aus der Sicht der Bundesregierung die neue Wasserrahmenrichtlinien-Einstufung vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf für den Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen als „nicht erheblich veränderter Wasserkörper“ – insbesondere unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbotes der Wasserrahmenrichtlinie?

Die Klärung dieser Frage erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

14. Welcher volkswirtschaftliche Schaden ist durch diese Verzögerung verursacht worden, und wie rechtfertigt die Bundesregierung diesen Schaden?

Der mit der Maßnahme angestrebte volkswirtschaftliche Nutzen wird sich erst mit ihrer Realisierung einstellen. Ein Schaden lässt sich daraus nicht ableiten.

15. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der von ihr vorgeschlagenen sogenannten Monitoring-Gruppe?
16. Welche Aufgaben und Rechte hat diese Monitoring-Gruppe in der Organisationsstruktur?
17. Wer soll warum in der begleitenden Monitoring-Gruppe Mitglied werden, und wer ernennt wann die Mitglieder?

Die Fragen 15, 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Untersuchungen sollen die unterschiedlichen Interessengruppen (Schifffahrt, Wirtschaft, Fischerei, Naturschutz usw.) aktiv einbezogen werden. Zu diesem Zweck soll eine Monitoring-Gruppe gebildet werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erwartet eine bessere Parti-

zipation der Hauptbetroffenen, mehr Transparenz und im Ergebnis eine Lösung, die im Konsens erarbeitet ist. Die Aufgaben und Rechte der Monitoring-Gruppe sowie der teilnehmenden Personen sind Gegenstand der Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern. Die Abstimmung mit den Beteiligten ist noch nicht abgeschlossen.