Stand: 29.03.2024 16:14:45

Vorgangsmappe für die Drucksache 16/174

"Naturverträglichen Donauausbau jetzt beginnen!"

Vorgangsverlauf:

1. Dringlichkeitsantrag 16/174 vom 17.12.2008
2. Beschluss des Plenums 16/205 vom 17.12.2008
3. Plenarprotokoll Nr. 9 vom 17.12.2008

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Franz Maget, Johanna Werner-Muggendorfer, Reinhold Perlak, Bernhard Roos, Ludwig Wörner**, Sabine Dittmar, Kathrin Sonnenholzner, Margit Wild und **Fraktion (SPD)**

Naturverträglichen Donauausbau jetzt beginnen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. in Absprache mit dem Bund sofort die Vorbereitungen für den naturverträglichen Ausbau der frei fließenden Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne Staustufen auf der Basis des Bundestagsbeschlusses von 2002 zu treffen und
2. im Einvernehmen mit dem Bund auf die geplanten neuerlichen Untersuchungen, die ebenso teuer wie vom Ansatz her fragwürdig sind, zu verzichten und diese Mittel zur Finanzierung konkreter Maßnahmen einzusetzen.

Begründung:

Der Bundestagsbeschluss von 2002 spricht sich für die Variante A des Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen aus, also für den naturverträglichen Ausbau ohne Staustufen und allein mit flussbaulichen Maßnahmen. Dagegen haben bisher ausschließlich die CSU und die von ihr allein getragene Staatsregierung gesprochen.

Seit der Landtagswahl 2008 ist auch die Haltung der Staatsregierung nicht mehr eindeutig, da die Koalitionspartner unterschiedliche Aussagen treffen.

Nun soll, um Zeit zu gewinnen, ein neues Gutachten durch die Bundesregierung gemacht werden, um der Staatsregierung eine Entscheidungshilfe zu geben.

Es wird Zeit, dass mit dem Ausbau begonnen wird. Dies kann mit Variante A sofort geschehen. Die bisher von der CSU favorisierte Variante C 280 (mit Staustufen) dagegen erfordert weitere Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit des Staustufenbaus und zu den Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie, die bisher nicht in die Wege geleitet sind.

Dann aber kann auch auf das neuerliche Gutachten verzichtet werden, weil es

1. zu teuer ist: 33 Millionen Euro für eine Untersuchung, die keine neuen Erkenntnisse bringt und zu weiteren Zeitverzögerungen führt, sind hinausgeworfenes Geld und könnten besser für den Beginn des Ausbaus genutzt werden.
2. unter fragwürdigen Bedingungen erfolgt: Die geplanten zusätzlichen Untersuchungen dürfen nicht an die RMD als Planungsbüro übertragen werden, da diese als 100-prozentige E.ON-Tochter nicht neutral sein kann und eigene wirtschaftliche Interessen hat. Möglicherweise müsste der Untersuchungsauftrag laut Wettbewerbsrecht sogar europaweit ausgeschrieben werden,
3. weitere Verzögerungen bedeutet.

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Franz Maget, Johanna Werner-Muggendorfer, Reinhold Perlak, Bernhard Roos, Ludwig Wörner, Sabine Dittmar, Kathrin Sonnenholzner, Margit Wild** und **Fraktion (SPD)**

Drs. 16/174

Naturverträglichen Donauausbau jetzt beginnen!

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Ich rufe auf:

Dringlichkeitsantrag der Abg. Margarete Bause, Sepp Daxenberger, Ulrike Gote u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ausbau der Donau ohne Staustufen voranbringen (Drs. 16/160)

und

Dringlichkeitsantrag der Abg. Franz Maget, Johanna Werner-Muggendorfer, Reinhold Perlak u. a. und Fraktion (SPD)

Naturverträglichen Donauausbau jetzt beginnen! (Drs. 16/174)

und

Dringlichkeitsantrag der Abg. Thomas Hacker, Dr. Andreas Fischer, Dr. Franz Xaver Kirschner u. a. und Fraktion (FDP)

EU-geförderte Studie zum Donauausbau voranbringen (Drs. 16/176)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist Herr Kollege Hallitzky.

Eike Hallitzky (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Die Fraktion der GRÜNEN bittet das Hohe Haus, sich für den Ausbau der Donau --

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, die Unterhaltungen einzustellen. Die Fairness gebietet es, dem Kollegen, der gerade das Wort hat, die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Bitte, Herr Kollege Hallitzky.

Eike Hallitzky (GRÜNE): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir bitten Sie darum, sich gemeinsam mit uns für den Ausbau der Donau nach der flussbaulichen Variante A auszusprechen. Ich sage vorweg: Wir hatten überlegt, ob wir zu diesem Dringlichkeitsantrag eine namentliche Abstimmung beantragen sollen. Wir haben uns dagegen entschieden; denn uns geht es ausdrücklich nicht darum, irgendwelche Kollegen gegeneinander auszuspielen. Uns geht es darum, heute vom Parlament ein Signal auszusenden, dass wir einen ökologisch unstrittig notwendigen, aber auch finanzpoli-

tisch, verkehrspolitisch und im Sinne eines schnellen Hochwasserschutzes sinnvollen flussbaulichen Ausbau der niederbayerischen Donau erreichen wollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Lassen Sie uns die Kuh endlich gemeinsam vom Eis holen. Sie steht seit Jahrzehnten darauf. Das ist lange genug.

Formal ist eine neue Lage bei der Beurteilung des Donauausbaus dadurch entstanden, dass das Bayerische Landesamt für Umwelt die niederbayerische Donau als natürliches Gewässer eingestuft hat, was wir - wie Sie wissen - in der vergangenen Legislaturperiode wiederholt vergeblich gefordert haben. Wir haben das gefordert, weil damit europarechtliche Konsequenzen verbunden sind. Die EU-Wasserrahmenrichtlinie ist im Dezember 2000 in Kraft getreten und mittlerweile gültiges nationales Recht. Diese Richtlinie fordert bis zum Jahr 2015 den guten Zustand der Gewässer. Eine Verschlechterung des Gewässerzustandes ist zu verhindern. Der Verzicht auf das Erreichen eines guten Zustandes wird nur selten und in gut begründeten Ausnahmefällen vorgesehen. Dieses faktische Verschlechterungsverbot steht dem Bau einer Staustufe an der Donau entgegen, weil eine Staustufe die Flusssdynamik und damit die Grundlage ihrer überragenden ökologischen Wertigkeit zerstören würde. Erst das frei fließende Gewässer hat diesen einzigartigen Lebensraum für eine Vielzahl von Pflanzen und Tieren sowie für mehrere Rote-Liste-Arten geschaffen. Wegen ihres einzigartigen Wertes sind über 9000 Hektar dieses Flussabschnitts europäische Schutzgebiete.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, deshalb ist die Einstufung der niederbayerischen Donau als natürliches Gewässer nicht nur überfällig gewesen, sondern auch eine politische und rechtliche Vorgabe für die Ausbaupläne an der Donau. Aus Sicht des Naturschutzes - damit wir uns nicht falsch verstehen - wäre die Null-Variante, also das Nichtstun, das beste. Die Variante A ist der äußerste Kompromiss dessen, was aus Sicht des Naturschutzes mitgetragen werden kann. Zur Variante C führt aus ökologischen Gründen kein Weg. Lassen Sie mich noch einige Sätze zu der von der CSU bisher immer

mit großer Tapferkeit verbreiteten Legende verlieren, der Ausbau der Donau würde eine erhebliche Erleichterung auf der A 3 beim Lkw-Verkehr bringen: Davon abgesehen, dass sich die Binnenschifffahrt volkswirtschaftlich nur im Seeschiffhinterlandverkehr lohnt, also insbesondere auf dem übrigens ungestauten Rhein, gilt doch Folgendes: Es gibt drei Schiffstypen auf der Donau. Da sind zum einen die Passagierschiffe, die einen geringen Tiefgang haben. Sie sind von Niedrigwasserständen nahezu nie betroffen. Dann gibt es die Massengütertransporte, die noch am ehesten leichtern müssen. Da gibt es aber keine Austauschbeziehung mit dem Lkw-Verkehr, allenfalls eine Austauschbeziehung mit der Bahn. Lkws transportieren keine Massengüter. Schließlich gibt es die Containerschiffe, die vor allem ein Wasserwegenetz brauchen. Das gibt es an der Donau nicht; die ist im Unterschied zu den westdeutschen Gewässern ein einzelner Strang. Die Containerschiffe benötigen keine größeren Abtauchtiefen, sondern brauchen höhere Brücken, damit mehrlagige Containerschiffe darunter durchfahren können und der Containerverkehr damit rentabel wird. Sämtliche Brücken am Main-Donau-Kanal und mehrere am Main, unter anderem die Alte Mainbrücke - Weltkulturerbe - sind zu niedrig. Deswegen gibt es auch nahezu keinen Containerverkehr durch den Main-Donau-Kanal.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, deshalb ist die Aussage, Staustufen würden eine relevante Entlastung auf der A 3 bringen und das wäre der Grund für den gewünschten Ausbau, blanker Unsinn. Bitte nehmen Sie das einmal zur Kenntnis! Es gibt diese Entlastungswirkung nicht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Weil es sie nicht gibt, ist es gut, dass derzeit die parallel verlaufende Zugstrecke deutlich - um rund 50 % - ausgebaut wird. Da werden demnächst die zentralen Güterverkehre durchlaufen. Da wird ein Vielfaches dessen bewegt werden, was auf der Donau möglich wäre. Das ist der richtige Weg.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die von der FDP in ihrem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag begrüßte variantenunabhängige Untersuchung brauchen wir vor diesem Hintergrund nicht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich darf an dieser Stelle gegenüber der FDP und gegenüber Ihnen, Herr Zeil, meinem Bedauern Ausdruck verleihen, dass Sie hinter Ihre eigenen Positionen zurückgefallen sind. Sie sagten auf die Frage, ob Sie für eine variantenunabhängige Studie, für diese 33- oder 35-Millionen-Euro-Studie sind: "Wenn es nach mir gegangen wäre, hätte man das Geld besser in den Ausbau gesteckt. - Wenn man schnell etwas tun will, also sich wirtschaftlich verhalten will, dann müsste man sofort aktiv werden; wenn man den Reden Taten folgen lassen will, könnte man auch ganz schnell etwas machen, leider ist das nicht möglich, weil die Bundesregierung hier blockiert." - So im Straubinger Tagblatt am 16.12..

Hierzu zitiere ich aus der "Passauer Neue Presse" zu Minister Tiefensee:

Er begründete die neuen Untersuchungen, die mindestens drei Jahre dauern sollen, mit den unterschiedlichen Positionen zum Donauausbau.

So what, Herr Zeil und liebe FDP? Sagen Sie doch Herrn Tiefensee, dass Sie die Variante A wollen; denn das ist für ihn der Grund, warum er diese Untersuchung machen lassen will.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Dann stimmen Sie unserem Antrag zu, und wir kommen in diesem Punkt weiter.

Natürlich müssen zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens noch Untersuchungen durchgeführt werden. Deswegen ist der SPD-Antrag, auf alle weiteren Untersuchungen zu verzichten, falsch. Wir werden ihm trotzdem zustimmen, weil er insgesamt in die richtige Richtung geht. Wir brauchen ökologische Detailuntersuchungen, und sei

es nur zur Validierung der alten Ergebnisse, die wir schon haben. Wir brauchen technische Unterlagen für die Planfeststellung für die Variante A, aber was wir nicht mehr brauchen, ist ein variantenunabhängiges Verfahren, damit auch nicht den Großteil der Untersuchungen, die in diesem 35-Millionen-Euro-Paket drin sein sollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir brauchen keine Untersuchungen mehr zur Donau mit Staustufen. Wenn das, was im heutigen FDP-Antrag steht, realisiert würde, würde das nicht nur Gelder der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler verbrennen - wie ich Sie kenne, ist das das schlimmste Gegenargument, das ich Ihnen liefern kann -, sondern es würde auch die Realisierung dringender Hochwasserschutzmaßnahmen in einigen Gemeinden, zum Beispiel in Niederaltich, wo die Hochwasserschutzmaßnahmen unmittelbar mit dem Ausbau gekoppelt sind, in unverantwortlicher Weise verzögern.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich weiß aus vielen persönlichen Gesprächen, dass die ganz große Mehrheit des Hohen Hauses - wie wir - einen flussbaulichen Ausbau der niederbayerischen Donau will und nichts anderes. Geben Sie sich einen Ruck und beenden Sie die innerparteilichen Rückzugsgefechte auf der rechten Seite des Hauses. Das läge nicht nur in Ihrem eigenen Interesse, sondern im Interesse der Menschen an der Donau, die einen schnellen Hochwasserschutz brauchen, die ihn aber an ihrem lebendigen Heimatfluss wollen.

Im Übrigen: Es wird behauptet, die kommunale Seite wäre da anderer Meinung. Das ist nicht wahr. Nahezu alle Gemeinden haben Beschlüsse gefasst, die als einzige Alternative einen flussbaulichen Ausbau zulassen. Es waren lediglich die CSU-dominierten Kreistage, wo es etwas anders war. Die betroffenen Gemeinden haben alle beschlossen, dass sie einen lebendigen Heimatfluss wollen. Daher bitte ich Sie nochmals: Stimmen Sie unserem Antrag zu, und beenden wir dieses Spiel!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Vielen Dank, Herr Kollege Hallitzky. Als Nächster hat Kollege Perlak das Wort.

Reinhold Perlak (SPD): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen ist seit mehr als 30 Jahren ein Dauerbrenner. Das müsste sich jeder in Erinnerung rufen. Im Laufe dieser Diskussion sind zwei Varianten übrig geblieben, nämlich die Variante A und die Variante C/C280. Es ist unredlich, wenn einige Vertreter der CSU-Fraktion unterstellen, dass die Variante A untauglich wäre, obwohl Sie einstmals selbst ein Gutachten in diese Richtung zu Zeiten in Auftrag gaben, als Sie sowohl im Land als auch im Bund Regierungsverantwortung hatten und Ihnen die Schifffahrtsdirektion im Jahr 2001 eindeutig die Variante A empfohlen hat.

(Beifall bei der SPD)

Vergessen Sie das bitte nie.

Es ist auch unredlich, wenn man den Befürwortern der Variante A unterstellt, sie wären - ich zitiere wörtlich - "naturromantische Wirklichkeitsverweigerer". Man muss sich einmal die Frage stellen, wer an der Wirklichkeit vorbeidiskutiert.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Die Wirklichkeit ist eine völlig andere. Die Variante A ist auch ein Kompromiss; Kollege Hallitzky hat schon darauf hingewiesen. Sie wissen ganz genau, dass die Variante A der Schifffahrt schon längst hätte zugutekommen können, hätte man sie denn verwirklicht. Je schneller sie kommt, umso wirkungsvoller und effizienter kann sie der Schifffahrt dienen.

(Beifall bei der SPD)

Stattdessen beschäftigen wir uns mit endlosen Untersuchungen. Wir unterlaufen den Bundestagsbeschluss, der schon im Juni 2002 gefasst wurde. Nirgendwo, meine

Damen, meine Herren, wird anerkannt, welche Vorteile die Variante A hätte. Das ist ungerecht.

(Beifall bei der SPD)

Nun soll für 33 Millionen eine sogenannte variantenunabhängige Untersuchung erfolgen. Ich sage Ihnen: Sie ist unnötig, weil sie gewissermaßen Gutachten unter Gutachten untersucht. So etwas erscheint als wenig sinnvoll.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der GRÜNEN)

Es erscheint auch nicht sinnvoll, dafür noch weitere 33 Millionen auszugeben.

All jenen, die das vergessen haben, sei in Erinnerung gebracht: Mittlerweile sind 150 Millionen Euro für Untersuchungen ausgegeben worden. 150 Millionen! Wenn gewisse Aussagen stimmen, dann kostet der naturnahe Ausbau 220 Millionen. Wenn zu diesen 150 Millionen weitere 33 hinzukommen, ist das beinahe schon so viel, wie der naturnahe Ausbau in Wirklichkeit kosten würde. Man stelle sich das einmal vor, meine Damen und Herren!

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Warum man sich solchen Erkenntnissen verschließt, ist nicht nachvollziehbar. Genauso wenig nachvollziehbar ist die stets wiederholte Behauptung, dass zwischen Straubing und Vilshofen ein Streckenabschnitt schiffbar gemacht wird; das wäre angeblich die letzte Lücke. Auch das ist falsch.

(Beifall bei der SPD)

Wir wissen ganz genau, dass mehr als die Hälfte der gesamten Donautrecke nicht einmal den derzeitigen Standards entspricht. Was sollen also solche Behauptungen? Durch weitere Gutachten wird das Ganze unnötig hinausgezögert. Ebenso ist durch gutachterliche Festlegungen längst bestätigt, dass die ökologische Einzigartigkeit unwiederbringlich zerstört wird. Ich wiederhole: unwiederbringlich.

Um die Redezeit nicht unnötig zu strapazieren, will ich gar nicht auf die Details eingehen, die Kollege Hallitzky angesprochen hat. Einen Aspekt möchte ich aber den Inhalten noch anfügen, der in der Öffentlichkeit nicht kommuniziert oder vielleicht bewusst ausgelassen wurde. Es gibt wirtschaftliche Untersuchungen - übrigens nachzulesen in Gutachten, die die RMD selbst erstellt hat -, die dahin gehen, dass es bei einem Ausbau der Donau in staugestützten Varianten eine Schifffahrtsmehrung - und jetzt hören Sie bitte gut zu - von 2,7 Schiffen pro Tag gibt. Ich wiederhole: von 2,7 Schiffen pro Tag. Meine Damen und Herren, ich sage Ihnen: Kein Unternehmen auf dieser Welt würde, wenn es das selbst finanzieren müsste, ein solches Wahnsinnsprojekt durchführen.

(Beifall bei der SPD)

Wir sollten uns also gerade dann, wenn es um die Frage geht, ob der Ausbau ökonomisch oder ökologisch sinnvoll ist, zu der Auffassung durchringen, dass es in beiderlei Hinsicht eine unglückliche Vorgehensweise ist, die wir endlich aufgeben sollten.

Meine Damen und Herren, ich hatte noch vorgestern - vielleicht sogar bis gestern - eine gewisse Hoffnung gehegt, nachdem ich gelesen habe, wie unser Umweltminister, Herr Söder, versucht, eine andere Position einzunehmen. Heute aber ist meine Hoffnung jäh zerstört worden, als ich Folgendes gelesen habe - ich zitiere -:

Hinter verschlossenen Türen krachte es in Sachen Donauausbau, und dass hinter verschlossenen Türen es nicht nur rumpelte, sondern verbale Donnerschläge im mittelbayerischen Gewitter gab...

Der bayerische Umweltminister Söder, der zuletzt in mehreren Interviews deutlich von der offiziellen Haltung der CSU zum Donauausbau abgerückt ist und sich den Zorn eines Teils der CSU zugezogen hat ...

Ich weiß nicht, was das für ein Demokratieverständnis ist, wenn man ein Mitglied der eigenen Fraktion derart abbürstet.

Meine Damen, meine Herren, ein weiterer Hoffnungsschimmer hat sich mir aufgetan, als ich das vom Kollegen Hallitzky schon zitierte Zeitungsinterview mit Ihnen, sehr geehrter Herr Wirtschaftsminister Zeil, las, in dem Sie, wie schon erwähnt, in Aussicht gestellt haben, dass Sie wie schon seit vielen Jahren an der Variante A festhalten. Heute lese ich in Ihrem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag, dass Sie trotzdem Untersuchungen vornehmen lassen wollen, und zwar so schnell wie möglich. Ich frage mich, ob das Sinn macht, was Sie hier beantragt haben. Damit verzögern Sie erneut, und das wendet sich genau gegen jene Aussagen, die Sie sowohl im Wahlkampf als auch hier im Vorfeld den Medien gegenüber gemacht haben.

Meine Damen und Herren, zusammenfassend möchte ich sagen: Wir müssen uns endlich einmal davon verabschieden, ein Projekt zu realisieren, das weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll ist. Ich vertraue in hohem Maße darauf, dass die Fraktionen in der Opposition diesen Antrag unterstützen werden, damit endlich damit begonnen wird, den naturnahen Ausbau nach der Variante A auf den Weg zu bringen, so wie es gegenwärtige Beschlusslage des Bundestags ist.

Auf neuerliche Untersuchungen könnte mit unserem Antrag verzichtet werden. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen. Denn einen weiteren Punkt, den ich noch anfügen will, sollten Sie ebenfalls beachten, dass nämlich ein weiteres Gutachten möglicherweise an eine nicht neutrale Stelle vergeben werden müsste. Das wollen Sie nicht, und das wollen wir nicht. Im Übrigen gehen wir davon aus, dass dann europaweit ausgeschrieben werden müsste. Außerdem würden wir eine erneute Verzögerung von mindestens drei bis vier Jahren hinnehmen müssen, ohne dass sich etwas bewegt. Wenn Sie der Schifffahrt wirklich dienlich sein wollen, dann schließen Sie sich unserem Antrag an und verzichten Sie auf weitere Untersuchungen.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Als Nächster hat Herr Kollege Thalhammer das Wort. Bitte schön, Herr Thalhammer.

Tobias Thalhammer (FDP): Herr Präsident, meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Prinzipiell ehrt es mich, dass ich heute an einer Diskussion teilnehmen darf, die älter ist als ich selbst. Eigentlich stimmt es mich aber eher traurig, und ich bin froh, dass es so scheint, als ob die Zeit der zementierten Haltungen nun vorüber ist.

Meine Damen und Herren, im Koalitionsvertrag haben CSU und FDP eindeutig festgelegt, dass wir für den Ausbau der Donau sind. In der Frage des "Wie" sind wir unterschiedlicher Meinung; auch das ist im Koalitionsvertrag dokumentiert. Erlauben Sie mir, ganz kurz die Haltung der FDP darzulegen. Wir sind für einen sanften und schonenden Ausbau der Donau.

(Beifall bei der FDP und den GRÜNEN)

Denn nur die sogenannte Variante A ist die ökonomisch und ökologisch sinnvolle Variante.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich möchte das ganz kurz aus ökonomischer Sicht begründen: Auf der einen Seite haben sich die Zeiten seit damals, als mit den Planungen begonnen wurde, bis heute geändert. Zum anderen ist die Variante A die beste Variante im Sinne der Kosten-Nutzen-Rechnung. Wir haben es schon erwähnt: Viele sind für diese Variante: Berlin, Straubing, aber auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt. Der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt, Herr Dr. Jaegers, sagte für seinen Verband, dass er gegen eine betonierte Flussautobahn sei. Wörtlich: "Die Binnenschifffahrt kann nur gemeinsam mit dem Naturschutz zu einer sinnvollen Lösung beim Donauausbau kommen."

Aber auch ökologisch ist diese Variante die einzig sinnvolle. Die Donau ist ein wichtiger Lebensraum für Flora und Fauna. Wir haben hier eine naturnahe Flusslandschaft mit Hartholz, Weichholz, Auwald, Grünwald und Altwässern, die von einer natürlichen Dynamik geprägt sind. So wurde die Donau - Kollege Hallitzky hat darauf hingewiesen - als

natürliches Gewässer eingestuft. An dieser Stelle sollte man auch erwähnen, dass wir in Bayern auf die Qualität der Donau stolz sein können und dass wir gerade deshalb verantwortungsbewusst im Sinne der Umwelt und der kommenden Generationen handeln sollten.

(Beifall bei der FDP)

Jetzt ist Berlin aufgefordert zu handeln.

(Margarete Bause (GRÜNE): Sie sind aufgefordert!)

Ich mache kein Hehl daraus - das wurde auch in der Zeitung zitiert -, dass man sich, wenn es nach der FDP ginge, Gutachten sparen und die Gelder direkt in den Ausbau stecken könnte. Aber - das muss man auch festhalten, und deswegen sprechen wir uns in diesem Antrag für ein weiteres Gutachten aus - es gibt auch wichtige Gründe für Gutachten, wenn man eine nachhaltige und sinnvolle Lösung verwirklichen möchte. Neue Erkenntnisse können gewonnen werden. Die bisherigen Grundlagen für die Beurteilung der Ökologie stammen aus dem Jahr 1993 und sind seitdem nur statistisch fortgeschrieben worden. Für ein Planfeststellungsverfahren brauchen wir ferner eine umfangreichere Bearbeitungstiefe.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Ich glaube, dass das aktuelle Kabinett durch das Mitwirken der FDP für einen sanften und schonenden Ausbau der Donau sensibilisiert wurde. Ich glaube auch zu fühlen, dass neben der FDP Umweltminister Söder hierfür sensibilisiert ist, und auch bei einem Frühstück heute Morgen hat es mir ganz danach ausgesehen. Wir sollten die Zeichen der Zeit erkennen, in ökologischer und ökonomischer Sicht. Ich hoffe, dass ich mich mit meinem Beitrag, unterstützt von einem weiteren Gutachten, nicht nur für einen sanften und schonenden Ausbau der Donau stark machen konnte, sondern auch für einen sanften und schonenden Meinungsbildungsprozess.

(Beifall bei der FDP)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Das Wort hat nun der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Herr Kollege Erwin Huber. Bitte schön.

Erwin Huber (CSU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Auch ein Glaubenskrieg, der dreißig Jahre währt, schützt nicht davor, dass man jeweils nur die eigene Seite sieht und andere Argumente ausblendet, wie es Herr Hallitzky und Herr Perlak heute getan haben. Erstens. Die Einstufung der Donau als natürliches Gewässer spricht in erster Linie für die Wasserqualität und steht dem Ausbau nicht entgegen. Wäre dies so, dürften Sie auch den Ausbau nach der Variante A nicht machen. Das heißt, das ist kein Gegenargument.

Zweitens. Es wird der Eindruck erweckt, als wären die Gutachten nur dazu da, die verschiedenen Varianten zu vergleichen. Das ist mitnichten so. Vielmehr ist mit der Europäischen Union vereinbart, dass die variantenunabhängigen Untersuchungen vor allem gemacht werden, um den aktuellen ökologischen Bestand im gesamten Donautal zu erheben. Das heißt, die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden wesentlicher Bestandteil des Genehmigungsverfahrens sein. So gesehen ist das in keinem Fall hinausgeworfenes Geld. Im Übrigen haben Sie nicht erwähnt, was Sie eigentlich wissen müssten, nämlich, dass die Europäische Union diese Gutachten zu 50 % bezahlt. Das heißt: Die EU-Kommission hält die Gutachten für notwendig,

(Zuruf von der SPD)

weil Sie die Schifffahrtsstraße als ein TEN-Projekt, als ein Verkehrsprojekt von europäischer Bedeutung, einstuft. Sie hat zugesagt, dass die Strecken zwischen Straubing und Vilshofen und Bratislava und Wien vorrangig ausgebaut werden sollen. Dafür sind diese Gutachten auch nötig. Das ist also keinesfalls eine zeitliche Verzögerung oder hinausgeworfenes Geld, sondern die Gutachten werden wesentliche Grundlage für die daran anschließenden Genehmigungsverfahren, Planfeststellungsverfahren und wasserrechtliche Verfahren sein.

Für welche Variante sind wir? - Wir haben uns in der Vergangenheit stets - das werden wir auch künftig tun -, für die Variante C 280 ausgesprochen, weil sie unter ursprünglich 30 untersuchten Varianten den besten Kompromiss zwischen Ökonomie und Ökologie darstellt.

(Maria Scharfenberg (GRÜNE): Was sagt Söder dazu?)

- Ich habe soeben gesagt, dass die Einstufung als natürliches Gewässer keine Vorwegaussage und keine Präjudizierung für eine Variante des Ausbaus ist.

Meine Damen und Herren, vonseiten der Befürworter der Variante A ist heute wieder nicht erwähnt worden, dass die Regierung von Niederbayern vor zwei Jahren ein Raumordnungsverfahren abgeschlossen hat. Darin wurden die Varianten A, C 280 und D untersucht. Die Variante D mit den drei Staustufen wurde verworfen, weil die Eingriffe in die Ökologie so erheblich wären, dass sie nicht auszugleichen sind.

Die Variante A, die Sie befürworten, wurde auch verworfen. Der Grund dafür ist, dass sie auch einen erheblichen Eingriff in die Flusslandschaft bringt. Es werden Buhnen gebaut, die ständig nachgefüllt werden müssen. Der Fluss wird ganz erheblich verändert. Was steht dieser Variante A als Nutzen gegenüber? - Jetzt ist die Donau im entsprechenden Abschnitt an 165 Tagen mit einer Abladetiefe von 2,50 Metern befahrbar. Nehmen Sie die Variante A, erhöht sich die Befahrbarkeit der Donau um 20 Tage im Jahr, von 165 auf 185 Tage. Das kostet eine Menge und bringt einen erheblichen Eingriff. Das heißt also: Den zwei Nachteilen, nämlich hohen Kosten und einem erheblichen Eingriff, steht so gut wie kein Nutzen gegenüber. Herr Perlak, der Hafen in Straubing droht zu verlanden und kann nicht mehr angefahren werden. Deshalb wundere ich mich schon, dass Sie nicht den Mut zu einer vernünftigen Ausbauvariante aufbringen.

(Beifall bei der CSU)

Die Variante C 280 erhöht die Nutzbarkeit mit einer Abladetiefe von 2,50 Metern um 125 Tage, von 165 auf 290 Tage. Natürlich ist das ein Eingriff. Er kann aber ausgeglichen

werden, und die Qualität des Donautals wird nach diesem Ausbau besser sein als heute. Das kann man am Altmühltal messen. Wir haben über Jahrzehnte hinweg den Kampf der Naturschützer gegen den Rhein-Main-Donau-Kanal im Altmühltal verfolgt. Heute ist das Altmühltal großartig, es ist ein herrliches Gewässer mit einer reichhaltigen Natur. Das Altmühltal ist das Ergebnis eines vernünftigen Ausbaus. So wird es auch im Donautal sein.

(Beifall bei der CSU - Zurufe von der SPD)

Die Variante A hat einen hohen Kostenbedarf, bringt aber keinen Nutzen. Wenn man schon Eingriffe macht, muss denen auch ein vernünftiger Nutzen gegenüberstehen. Den bringt nur die Variante C 280. Sie ist verkehrspolitisch nötig.

Die linke Seite des Hauses sagt stets, man müsse etwas tun, um die CO₂-Emissionen wegen des Klimaschutzes zu reduzieren. Wer weiß, dass ein Frachtschiff auf der Donau 120 Lkw erspart, weiß auch, dass das ein Beitrag ist, die Emissionen zu reduzieren und damit die umweltfreundliche Binnenschifffahrt weiter zu verbessern. Im Übrigen gibt es auf der 3500 Kilometer langen Wasserstraße ein paar Engpässe, die den Nutzen der gesamten Wasserstraße beeinträchtigen und limitieren. Dort will die Europäische Kommission einen vernünftigen Ausbau, und den wollen wir alle, weil wir auf diese Art und Weise zukunftssträftig eine ökonomisch notwendige und ökologisch sinnvolle Ausbaumaßnahme realisieren. Es sprechen Gründe des Verkehrs, der Wirtschaftlichkeit, der Häfen in Bayern und Niederbayern und insgesamt ökologische Gründe für einen vernünftigen Ausbau.

Jetzt zur Bevölkerung in Niederbayern: Diejenigen, die die Bevölkerung aus Niederbayern im Hohen Haus vertreten, wissen, dass die Entscheidung für C 280 von einer klaren Mehrheit der Bevölkerung in Niederbayern begrüßt und unterstützt würde.

(Beifall bei der CSU)

Herr Hallitzky, dass Sie auf die Minderheiten starren, wissen wir. Dass es Einstimmigkeit und Konsens für eine Infrastruktur geben könnte, ist auch nicht der Fall. Wir müssen leider eine Menge Verkehrsmaßnahmen und Projekte gegen die Position der Menschen unmittelbar vor Ort durchführen, weil sie aus Gemeinwohlgründen notwendig sind. Hier hätten wir aber ein Projekt, das von der Bevölkerung vor Ort begrüßt und unterstützt wird. Wir haben also auch die Situation, dass es politisch viele Gründe für das Projekt gibt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die CSU-Fraktion hält die Variante C 280 für den wirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Ausbau. Wir halten die Variante A für Geldverschwendung. Die Gelder, die dafür eingesetzt werden, sind für die Katz, weil sie keinen ökonomischen Nutzen bringen. Logisch wäre die Haltung der Naturschützer, lieber gar nichts zu machen als einen Eingriff, der viel Geld kostet und der die Schiffbarkeit der Donau nicht verbessert.

Darum, meine sehr verehrten Damen und Herren, bitte ich Sie, die Anträge der GRÜNEN und der SPD abzulehnen. Ich bitte Sie, den Antrag der FDP zu unterstützen, weil die Gutachten zum einen notwendig sind und sie uns zum anderen in der weiteren Beurteilung ein Stück weiter bringen. Sie sind vor allem eine Grundlage, um mit dem Genehmigungsverfahren beginnen zu können. Das ist keine verschwendete Zeit, sondern ein wichtiger Beitrag, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege Huber, bleiben Sie bitte am Mikrofon. Wir haben zwei Anmeldungen für Zwischenbemerkungen nach § 111 der Geschäftsordnung. Ich rufe sie nacheinander auf und Sie, Herr Kollege Huber, haben das Recht jeweils in zwei Minuten zu antworten.

Zunächst Herr Kollege Hallitzky. Bitte schön, Herr Kollege.

Eike Hallitzky (GRÜNE): Erstens, sehr geehrter Herr Huber, das zentrale Element für die Wasserrahmenrichtlinie ist, dass die Donau fließen muss. Das wäre mit einer Staustufe nicht mehr gewährleistet. Deswegen ist es in der Tat ein Unterschied, ob man die Donau flussbaulich oder mit Staustufen ausbaut. Deshalb ist auch Ihre Beweisführung unsinnig, wonach auch dem flussbaulichen Ausbau die Wasserrahmenrichtlinie entgegensteht. Das ist falsch.

Zweitens. Ich habe darauf hingewiesen - Sie können das in meinem Redetext nachlesen -, dass wir einen Teil der Untersuchungen brauchen. Wir brauchen sie aber nicht aus den Gründen, die Sie beschrieben haben. Wir brauchen die Untersuchung der Variante C und das variantenunabhängige Gutachten nicht mehr. Drittens. Dass das Raumordnungsverfahren eine Farce war, habe ich Ihnen schon bei der damaligen Diskussion im Wirtschaftsausschuss gesagt. Sie wissen, dass sämtliche Umweltverbände und sämtliche Umweltbehörden scharf gegen die Einstufung vorgegangen sind, dass ihre Einwände aber vom Tisch gewischt wurden.

Viertens. Ich habe in meiner Rede ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es eine Legende ist, wenn Sie sagen, ein Frachtschiff schafft so viel wie 120 Lkw. Das ist theoretisch richtig, aber praktisch falsch, weil das Frachtschiff leer fährt, weil es keine relevante Austauschbeziehung zwischen Schiff und Lkw gibt. Sie entlasten die Autobahn nicht; das ist also eine Mär, die Sie hier verbreiten.

Fünftens. Die Aussage, die Donau habe nur hier Engpässe, ist falsch. Wir haben insgesamt auf über der Hälfte der international schiffbaren Donau Engpässe. Das sollten Sie wissen.

Ein Allerletztes: Die Gemeinden haben sich mehrheitlich so geäußert, dass damit ein Staustufenausbau verhindert würde. Außer Aiterhofen hat keine Kommune dem Staustufenausbau zugestimmt. - Niederalteich wollte sogar die Nulllösung. Erzählen Sie also nichts anderes. Die Gemeinden, die betroffen sind, haben gegen die Variante optiert, die Sie vorschlagen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege Hallitzky, ich wollte Sie nur daran erinnern und mit Ihnen alle weiteren Redner, die eine Zwischenbemerkung machen möchten, dass die Zwischenbemerkungen nach der Geschäftsordnung auf zwei Minuten beschränkt sind. Bitte schön, Herr Kollege Huber.

Erwin Huber (CSU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich möchte Sie auf eine raffinierte, sprachliche Ungenauigkeit hinweisen. Herr Kollege Hallitzky hat im Zusammenhang mit der Variante C immer von einem Ausbau mit Staustufen gesprochen. Das ist falsch.

(Konrad Kobler (CSU): Unredlich ist das!)

- Das ist natürlich auch eine Irreführung und soll dramatisieren. Im Bereich der Variante C 280 gibt es eine Staustufe, nicht drei wie bei D. Diese eine Staustufe führt nicht zu einem riesigen Stausee, auch nicht zu einer Wand, sondern sie ist überflutet. Das heißt: Die frei fließende Donau wird dadurch überhaupt nicht beeinträchtigt. Es bleibt beim Fluss.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Keine Ahnung von einem frei fließenden Fluss!)

Es bleibt bei einem frei fließenden Fluss. Auf diese Art und Weise erfolgt ein gewisser Rückstau, das ist klar, aber damit ist keinerlei Energieerzeugung verbunden, kein Kraftwerk, das wird völlig überflutet. Das Horrorbild, das Sie hier aufzeichnen, ist in keiner Weise mit dem vergleichbar, was C 280 eigentlich bringt.

Als Nächstes komme ich zu den Kosten, die damit verbunden sind. Die EU wird sich den Kostenbeitrag von 16,5 Millionen Euro genau überlegt haben. Dass die Europäische Union heute im Zweifel für einen Ausbau C 280 ist, wissen Sie auch. Natürlich gibt es in der Umweltbehörde unterschiedliche Bewertungen, aber die Europäische Union hat - das möchte ich ausdrücklich noch einmal sagen - festgestellt: vordringlicher Ausbau von zwei Engstellen. Es gibt mehrere, das bestreite ich nicht. Aber ich habe darauf hinge-

wiesen, dass die Europäische Union sagt: Zwischen Straubing und Vilshofen und in Wien muss ausgebaut werden, damit diese Schifffahrtsstraße durch ganz Europa eine vernünftige Wirkung entfalten kann. - Redezeit zu Ende, steht hier.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege Huber. Jetzt hat der Kollege Perlak das Wort für eine Zwischenbemerkung. Bitte schön.

Reinhold Perlak (SPD): Sehr geehrter Herr Huber, Sie haben zum wiederholten Mal eine Anmerkung gemacht, die mir schon im Lauf des Dialogs, den wir seit Jahren miteinander führen, aufgefallen ist. Sie sagen nämlich, dass der Hafen in Straubing diesen Ausbau braucht und dass er nur durch diesen Ausbau in seiner Existenz abgesichert werden kann. Herr Huber, das ist schlichtweg falsch, das war falsch und das bleibt falsch. Weshalb? - Wir wissen ganz genau, und die Förderrichtlinien haben das seinerzeit festgelegt, dass der Hafenausbau so erfolgt, dass er für alle Varianten tauglich ist. Soviel zum Ersten.

Zum Zweiten. Der Ausbau nach Variante C 280 verändert im Einfahrtsbereich des Hafens gegenüber Variante A nichts, keinen Zentimeter. Also ist der Hinweis auf eine Verbesserung der Hafeneinfahrt in Straubing nicht stichhaltig. Es wird auch nicht besser, wenn dieser Hinweis mehrfach wiederholt wird.

(Beifall bei der SPD)

Sie haben gesagt, die Mehrheit der Bevölkerung stehe hinter der Variante C 280. Ich weiß nicht, wo Sie solche Zählungen erhoben haben.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Bei CSU-Versammlungen!)

Mir sind andere Daten bekannt. Wir wissen, dass eher das Gegenteil der Fall ist und dass sich mit einer Ausnahme alle Anliegerkommunen dagegen ausgesprochen haben, nicht zuletzt auch wegen des dadurch verzögerten Hochwasserschutzes. Das ist Ihnen auch bekannt.

Zur Verkehrsentlastung möchte ich noch einmal sagen, was ich vorhin nur kurz angesprochen habe: Wenn wir wissen, dass maximal drei Schiffe pro Tag in unserer Region die Verbesserung des Donauausbaus nutzen, frage ich mich, wo hier die verkehrliche und wirtschaftliche Entlastung liegen soll. Das kann keine wirtschaftliche Entlastung sein.

(Beifall bei der SPD)

Verehrter Herr Huber, ich möchte Ihnen so gerne einen Vorschlag näherbringen, nämlich den: Wenn wir die Investitionsaufwendungen, die wir für die Variante C 280 an Mehrkosten gegenüber der Variante A haben, in die regionale Wirtschaft steckten, hätte die Natur etwas davon und die Menschen, sie hätten Arbeitsplätze.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege, darf ich Sie darauf aufmerksam machen, dass Sie die zwei Minuten schon kräftig überschritten haben.

Reinhold Perlak (SPD): Dann mache ich beim nächsten Mal weiter.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Das war nicht das letzte Mal! - Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege Huber, bitte schön.

Erwin Huber (CSU): Die Logik für den Hafen Straubing und die anderen Häfen ergibt sich aus der Nutzbarkeit der Donau für die Schifffahrt. Wenn Sie bei der Variante A nur zwanzig Tage dazugewinnen, während Sie bei der Variante C 125 Tage gewinnen, wissen Sie, dass die Häfen und auch der Hafen Straubing an mehr als 100 Tagen zusätzlich sinnvoll genutzt werden können. 100 Tage - das ist rund ein Drittel eines ganzen Jahres. Deshalb sage ich: Die Variante A kostet eine Menge Geld, wird aber den Nutzen der Donau als Wasserstraße kaum verändern. Sie ist daher hinausgeworfenes Geld.

Die Bevölkerung in Niederbayern ist sicherlich des Streites allmählich müde und sagt: Jetzt muss etwas geschehen, auch wegen des Hochwasserschutzes. Das ist völlig richtig. Aber wer sich dort im Donautal auf politischen Veranstaltungen bewegt,

(Sepp Daxenberger (GRÜNE): Auf CSU-Veranstaltungen?)

- nein, nicht nur der CSU - und wer die Stellungnahmen der Unternehmen der Wirtschaft des gesamten Donautes, beispielsweise der Industrie- und Handelskammer, zur Kenntnis nimmt, weiß, dass dort eindeutig ein Mehrheitswille für die Variante C 280 vorhanden ist.

Das Dritte: Für mich ist ein Beschluss des Bundestages aus dem Jahr 2002, also der Regierungszeit von Rot-Grün, ohne nähere Untersuchung, ohne nähere Abwägung, etwas, das mit Ideologie zu tun hat, aber nicht etwas, dem eine pragmatische Abwägung zugrunde lag.

Sehr viel näher, zeitnäher und überzeugender ist aus meiner Sicht die Position der Europäischen Union, die eigens eine Moderatorin eingesetzt hat, um die Nutzbarkeit der Wasserstraßen in ganz Europa und auch die Nutzbarkeit der Donau zu erhöhen. Aus meiner Sicht sind die Anträge von GRÜNEN und SPD heute nur politische Show. Es ist überhaupt nicht möglich, sofort zu beginnen. In gleicher Weise müssten die Gutachten gemacht und die Untersuchungen vorgelegt werden. Die Genehmigungsverfahren müssten abgeschlossen werden.

(Margarete Bause (GRÜNE): Was sagt denn dazu der Herr Söder?)

Deshalb sollten wir die Chance nutzen, diese Gutachten zeitnah zu bekommen, dann in einen neuen Abwägungsprozess einzutreten und ökonomische und ökologische Positionen neu abzuwägen. Deshalb bitte ich das Hohe Haus, die Anträge von SPD und GRÜNEN als Showanträge abzulehnen und dem Antrag der FDP, der einen sinnvollen Entscheidungsweg vorschlägt, zuzustimmen.

(Beifall bei der CSU und der FDP)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke, Herr Kollege Huber. Wir fahren in der Debatte fort; jetzt hat der Kollege Muthmann das Wort.

Alexander Muthmann (FW): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Unter dem Eindruck der heutigen Debatte darf ich feststellen, dass dieses Haus in Mehrheit die Variante A unterstützt. Natürlich wissen wir auch, was die unterschiedlichen Varianten an Ergebnissen und Folgerungen mit sich bringen. Die Variante C würde zu einer Wasserstandstiefe von 2,40 Meter führen. Die Variante C 280 würde bedeuten, dass neben der Staustufe zusätzlich ständig die Flusssohle abgebaggert und ergänzt wird, was auch Veränderungen beim Grundwasser zur Folge hätte.

Auch zu den Kosten ist noch einiges zu sagen. Erst im Jahr 2007 hat das Wirtschaftsministerium die Kosten für die Variante A mit 128 Millionen Euro und für die Variante C mit 485 Millionen Euro angegeben. Es wird gesagt, dass es für die Wirtschaft so wichtig sei, die Donau endlich wirksam auszubauen. Das wiederum können alle Fraktionen hier im Hause bestätigen. Das wollen wir auch alle. Über Jahre und Jahrzehnte von einem Ideal der Wasserschifffahrt zu träumen, ist auch keine wirksame Wirtschaftspolitik. Der Vertrag über den Donauausbau stammt aus dem Jahr 1976. Er hatte zum Ziel, 1989 den Donauausbau abzuschließen. Jetzt haben wir einen Koalitionsvertrag, wonach auf ein Gutachten gewartet wird, das voraussichtlich im Jahr 2011 vorliegen wird. Dieses Verfahren halten wir nicht für eine wirksame Wirtschaftspolitik. Es ist keine Lösung, einer seit 30 Jahren unsicheren Planung hinterherzulaufen, deren Ausgang weiterhin unsicher ist.

Das Thema ist im Übrigen auch ein Lehrstück dafür, wie krampfhaft versucht wird, die Natur der Technik, nämlich die Donau den Schiffen, anzupassen. Es ist höchste Zeit, dass wir die Technik der Natur anpassen.

(Beifall bei den Freien Wählern)

Wir unterstützen den Antrag, der auf die Realisierung der Variante A gerichtet ist. Wir nutzen gerne das bei einem Verzicht auf die Variante C 280 eingesparte Geld, um damit

nicht nur den Wegebau, sondern auch die Schifffahrtstechnik weiterzuentwickeln. Mit leistungsfähigeren Containerschiffen und Schiffen mit einem breiteren Schiffsrumpf kann sich Bayern auch als Innovationszentrum der Binnenschifffahrt einen Namen machen. Wir unterstützen den Antrag der GRÜNEN und unterstützen auch den Antrag der SPD. Wir wollen mehr Tiefgang bei der Forschung, um den Tiefgang der Schiffe zu vermeiden. Insgesamt ist die Innovation voranzutreiben, um den wirtschaftlichen Wert der Donau zu steigern. Auch die Variante A führt dauerhaft zu einem um 20 Zentimeter höheren Tiefgang und zu einer ganzjährig besseren Schiffbarkeit. Jetzt scheint der richtige Zeitpunkt gekommen zu sein, um vom Planen zum Realisieren überzugehen. Herr Staatsminister, ich darf mich auch an Ihnen orientieren, denn Sie haben heute schon gesagt: Es kommt nicht mehr aufs Reden, sondern aufs Handeln an. Auch hier haben wir die Möglichkeit zu handeln. Deshalb wollen wir die Anträge mit diesen Intentionen unterstützen.

(Beifall bei den Freien Wählern)

Fünfter Vizepräsident Jörg Rohde: Ich erteile das Wort Herrn Staatsminister Martin Zeil.

Staatsminister Martin Zeil (Wirtschaftsministerium): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Muthmann, ich begrüße es natürlich immer, wenn sich dieses Haus an meinen Aussagen orientiert. Ich darf feststellen, dass es offensichtlich die einhellige Auffassung dieses Hauses ist - das ist auch nicht immer selbstverständlich -, dass der 70 Kilometer lange Engpass der insgesamt 3500 Kilometer langen Wasserstraße ausgebaut werden muss. Es ist offensichtlich die einhellige Auffassung des Hauses, dass wir uns zur Binnenschifffahrt als energiesparendem, lärmarmem und umweltschonendem Verkehrsträger bekennen.

Herr Kollege Hallitzky, Sie kennen es zwar nicht mehr aus vielen Ländern, aber doch aus der Vergangenheit, wie es mit Koalitionen so ist. Momentan erleben Sie es noch in zwei Ländern. Im Gegensatz zu Hamburg haben wir unseren Dissens aber sehr offen festgeschrieben und gesagt, dass wir uns im Ziel einig sind, dass wir uns über die Va-

arianten aber nicht einig sind. Mich wundert es schon, dass manche generell gegen die Studie sprechen. Der Bund hat diese Studie beantragt. Er hat eine variantenunabhängige Studie angefordert, aber wir wissen auch, dass wir die Grundlagen auf jeden Fall brauchen, egal welche Variante wir favorisieren. Dies ist in der Debatte auch deutlich geworden. Deswegen ist es jenseits der verbleibenden Meinungsunterschiede schon zielführend, dass wir den Ausbau vorantreiben, wenn wir uns schon zum Ausbau dieses Verkehrsweges bekennen. Deswegen appelliere ich auch an den Bund, dass das zuständige Ministerium in Berlin die notwendigen Freigaben erklärt, nachdem sich momentan der Bund und der Freistaat nicht auf eine Variante einigen können und der Bund selbst die Studie beantragt hat.

(Beifall bei der FDP)

Eines geht nicht: Man kann sich nicht generell zum Ausbau bekennen, die notwendigen Vorgaben aber nicht einhalten, wenn wir den Termin halten wollen. Egal, wie wir jetzt entscheiden würden, die Grundlagen müssten schnellstmöglich erarbeitet werden.

Ich will auch noch einmal betonen, dass uns an einer möglichst neutralen Durchführung dieser Studie gelegen ist. Ich habe deshalb den Vorschlag gemacht, die Behörde, die im Antrag genannt ist, mit der Durchführung zu betrauen. Ich glaube, dass wir damit ein Zeichen setzen gegenüber denjenigen, die daran zweifeln, dass wir das, was in der Koalitionsvereinbarung festgelegt ist, neutral und unabhängig von den Varianten untersuchen lassen. Ich hoffe, dass der von der FDP vorgelegte Antrag in diesem Haus von beiden Regierungsfractionen unterstützt wird. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir dem Ziel, dass wir alle miteinander den Ausbau noch erleben, gemeinsam näherkommen können. Ich bitte Sie um Unterstützung und Zustimmung.

(Beifall bei der FDP)

Fünfter Vizepräsident Jörg Rohde: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 16/160 - das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN - seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe. - Enthaltungen? -

(Zurufe von den GRÜNEN und von der SPD: Minderheit!)

- Der Antrag ist gegen die Stimmen der Opposition mit den Stimmen der Regierungsfraktion abgelehnt.

(Widerspruch und Zurufe bei der SPD und den GRÜNEN: Wir zweifeln an!)

- Es gibt keinen Zweifel.

(Widerspruch bei der SPD und den GRÜNEN - Ulrike Gote (GRÜNE): Zwei Fraktionen zweifeln an!)

Als Erstes wiederholen wir die Abstimmung. Ich bitte beide Schriftführer auf beiden Seiten zu zählen, damit wir ein genaueres Ergebnis bekommen.

(Zuruf von der CSU: Die Regierungsbank mitzählen!)

Wir nehmen uns die nötige Zeit, meine Damen und Herren, dann führen wir die Abstimmung durch. Die Abstimmung zum Antrag der GRÜNEN wurde angezweifelt, deshalb rufe ich den Antrag noch einmal auf: Drucksache 16/160, Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Wer möchte die Zustimmung erteilen? - Danke schön. Gegenprobe. - Danke schön. Als Kontrollcheck zählen wir jetzt noch die leeren Sitze.

(Thomas Kreuzer (CSU): Das war eindeutig die Mehrheit!)

Es gibt auf beiden Seiten leere Stühle, ich komme zum selben Ergebnis.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Wir nicht! Wir zweifeln das Ergebnis an! -
Ulrike Gote (GRÜNE): Wir bezweifeln das Ergebnis!)

Wir führen jetzt einen Hammelsprung durch. Das bringt Bewegung in den Saal. Liebe Kolleginnen und Kollegen, bitte verlassen Sie den Saal. Sie haben eine Tür jeweils für Ja, für Nein und für die Enthaltung. Ich bitte, entsprechende Gruppen zu bilden. - Sind alle Abgeordneten draußen? - Ich sehe hier keinen Abgeordneten mehr. Dann eröffne ich die Abstimmung zum Antrag der GRÜNEN auf Drucksache 16/160. Ich bitte die Türen zu öffnen und zu zählen. Werte Besucherinnen und Besucher, was Sie nicht sehen: Es gibt drei Türen, eine für Ja, eine für Nein, und eine für die Enthaltung, durch welche die Abgeordneten wieder in den Saal strömen.

(Abstimmung gemäß § 129 Geschäftsordnung)

Meine Damen und Herren, wir haben ein Ergebnis zum Antrag der GRÜNEN auf Drucksache 16/160. Es haben 67 Abgeordnete mit Ja gestimmt, 91 Abgeordnete mit Nein. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(Lachen und Beifall bei der CSU)

Die Oppositionsfraktionen waren dafür, die regierungstragenden Fraktionen haben den Antrag abgelehnt.

Nun zum nächsten Antrag, Dringlichkeitsantrag 16/174, der Antrag der SPD-Fraktion. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Gegenprobe? - Danke schön. - Der Antrag ist mit dem gleichen Stimmenverhältnis wie zuvor abgelehnt. Die Oppositionsfraktionen haben zugestimmt, die regierungstragenden Fraktionen haben abgelehnt. Das Stimmverhältnis im Raum ist im Moment klar.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 16/176, das ist der Antrag der FDP-Fraktion seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Gegenprobe? - Danke schön. Enthaltungen? - Das Abstimmungsverhalten der Freien Wähler war für mich jetzt nicht klar. Ich kann aber das Ergebnis verkünden: Der Antrag ist mit den Stimmen der CSU- und der FDP-Fraktion, mit Zustimmung einiger Abgeord-

neter der Freien Wähler, bei Gegenstimmen der GRÜNEN, der SPD und bei Nichtteilnahme einiger Abgeordneter der Freien Wähler angenommen.