

60. Sitzung

am Freitag, dem 18. Oktober 1996, 9 Uhr,
in München

Geschäftliches	4339	Straßenbenutzungsgebühr (Drs. 13/5883)	
Geburtstagswünsche für Präsident Böhm	4339	Dr. Magerl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	4351
Wiederwahl eines berufsrichterlichen Mitglieds des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs		Lode (CSU)	4352
Geheime Wahl	4339	Hoderlein (SPD)	4352
Eingabe des Kirchenvorstandes der evangel.-lutherischen Gemeinde in Höchststadt a.d. Aisch u.a.		Beschluß	4353
betreffend Aufenthaltsduldung für Familie Demirkiran		Dringlichkeitsantrag der Abg. Renate Schmidt, Kolo, Peters u. Frakt. (SPD)	
dazu Dringlichkeitsantrag der Abg. Lödermann, Elisabeth Köhler, Rieger u.a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)		Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen (Drs. 13/5877)	
Abschiebung von Mesut Demirkiran (Drs. 13/4817)		Dringlichkeitsantrag der Abg. Dr. Fleischer, Kellner, Lödermann u.a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	
Beschluß	4339	Anhörung zum geplanten Donauausbau nach Vorlage aller Gutachten (Drs. 13/5880)	
Aktuelle Stunde gemäß § 75 GeschO auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		Frau Kellner (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	4354, 4357
Preispolitische Instrumentarjen in der Verkehrspolitik für ein zukunftsfähiges Bayern		Kolo (SPD)	4355, 4374
Dr. Magerl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	4339	Staatsminister Dr. Wiesheu	4359, 4375
Dinglreiter (CSU)	4341	Staatsminister Dr. Goppel	4364, 4373
Hoderlein (SPD)	4343	Frau Peters (SPD)	4367
Lode (CSU)	4344	Kaul (CSU)	4368, 4372
Schläger (SPD)	4345	Miller (CSU)	4368
Staatsminister Dr. Wiesheu	4346	Reisinger (CSU)	4368
Werner Schieder (SPD)	4348	Frau Renate Schmidt (SPD)	4370
Rötter (CSU)	4349	Namentliche Abstimmungen	4376
Dr. Scholz (SPD)	4350	Dringlichkeitsantrag der Abg. Renate Schmidt, Dr. Hahnzog, Walter Engelhardt u.a. u. Frakt. (SPD)	
Dringlichkeitsantrag der Abg. Dr. Fleischer, Dr. Magerl u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)		Therapieangebot für Sexualstraftäter (Drs. 13/5876)	
Keine Autobahngebühr (-vignette) für Pkws (Drs. 13/5875)		Dringlichkeitsantrag der Abg. Renate Schmidt, Dr. Hahnzog, Walter Engelhardt u. Frakt. (SPD)	
Dringlichkeitsantrag der Abg. Alois Glück, Dinglreiter, Ihle u.a. u. Frakt. (CSU)		Ausbildungskonsens Bayern 1997 (Drs. 13/5878)	
		Dringlichkeitsantrag der Abg. Münzel, Dr. Fleischer, Hartenstein u.a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	

Kostenübernahme bei Schwangerschaftsabbrüchen (Drs. 13/5879)

Dringlichkeitsantrag der Abg. Alois Glück, Weinhofer, Dr. Kempfler u. Frakt. (CSU)

Behandlung der Sexualstraftäter im Strafvollzug und im Maßregelvollzug (Drs. 13/5881)

Dringlichkeitsantrag der Abg. Alois Glück, Ihle, Traublinger u.a. u. Frakt. (CSU)

Berufliche Bildung (Drs. 13/5882)

Dringlichkeitsantrag der Abg. Renate Schmidt, Haas, Lochner-Fischer u. Frakt. (SPD)

Umsetzung des Bayer. Schwangerenhilferegierungsgesetzes (Drs. 13/5896)

Verweisung in die Ausschüsse.....4376

Mitteilung betr. Erledigung von Anträgen4376

Mitteilung betr. Umbesetzungen in den Ausschüssen4377

Schluß der Sitzung4377

(Beginn: 9.01 Uhr)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne die 60. Vollsitzung des Bayerischen Landtags. Presse, Funk und Fernsehen sowie Fotografen haben um Aufnahmegenehmigung gebeten. Die Genehmigung wurde erteilt, Ihre Zustimmung vorausgesetzt. Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, darf ich einen herzlichen Glückwunsch aussprechen. Heute feiert unser Landtagspräsident Johann Böhm seinen 59. Geburtstag.

(Lebhafter Beifall)

Ich glaube, ich habe in Ihrer aller Namen gehandelt, als ich den Präsidenten gebeten habe, noch einmal kurz aufzustehen und mich die Sitzung eröffnen zu lassen, um ihm gratulieren zu können. - Ich bitte um Applaus, damit er sieht, daß ich in Ihrem Sinn gehandelt habe.

(Lebhafter Beifall)

Bescheiden, wie er ist, wollte er jetzt noch gar keine Glückwünsche entgegennehmen. Aber das halten wir gar nicht aus. Zu diesem persönlichen Ereignis kommt noch ein dienstliches: Übermorgen beginnt für Herrn Kollegen Böhm sein drittes Jahr im Amt des Landtagspräsidenten. Im Namen des Hohen Hauses und auch persönlich gratuliere ich Ihnen sehr herzlich, Herr Präsident. Ich wünsche Ihnen alles Gute für Ihre Aufgabe. - Jetzt übergebe ich dem Präsidenten die Sitzungsleitung. Bitte, Herr Präsident.

(Beifall)

Präsident Böhm: Frau Kollegin Fischer, meine verehrten Kolleginnen und Kollegen! Ich bedanke mich herzlich für die Glückwünsche. We will do our very best.

Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, gebe ich das Ergebnis der gestern unter **Tagesordnungspunkt 9** durchgeführten Richterwahl bekannt. An der Wahl haben 137 Abgeordnete teilgenommen. Es wurden 126 Ja-Stimmen abgegeben. Mit Nein stimmte ein Abgeordneter. Enthalten haben sich neun Abgeordnete. Unverändert abgegeben wurde ein Stimmzettel, der nach § 47 Absatz 2 unserer Geschäftsordnung als nicht abgegeben gilt. Ich stelle fest, daß der Bayerische Landtag somit Frau Edda Huther zum berufsrichtigen Mitglied des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs wiedergewählt hat.

Wie gestern abgesprochen, rufe ich nun erneut auf:

Tagesordnungspunkt 11 a

Eingabe des Kirchenvorstandes der evangelisch-lutherischen Gemeinde in Höchststadt an der Aisch und anderer

betreffend Aufenthaltsduldung für Familie Demirkiran

hierzu:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Lödermann, Elisabeth Köhler, Rieger und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Abschiebung von Mesut Demirkiran (Drucksache 13/4817)

Die Aussprache konnte gestern bereits abgeschlossen werden. Ich lasse jetzt nur noch abstimmen, zunächst über das Votum zu der Eingabe. Der Ausschuß für Eingaben und Beschwerden hat dafür plädiert, sie aufgrund der Stellungnahme der Staatsregierung für erledigt zu erklären. Wer dem Votum des Ausschusses zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist die Fraktion der CSU. Gegenstimmen? - Das sind die Fraktion der SPD und die des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gibt es Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Somit wird das Votum des Ausschusses bestätigt.

Nun lasse ich noch über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 13/4817 abstimmen. Der federführende Ausschuß für Eingaben und Beschwerden empfiehlt die Ablehnung der Initiative. Wer dagegen für deren Annahme ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. - Stimmenthaltungen? - Das ist die Fraktion der SPD. Gegenstimmen? - Das ist die Fraktion der CSU. - Somit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Ich rufe nun auf:

Tagesordnungspunkt 12

Aktuelle Stunde

Preispolitische Instrumentarien in der Verkehrspolitik für ein zukunftsfähiges Bayern

Für die heutige Sitzung hat die vorschlagsberechtigte Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN diese Aktuelle Stunde beantragt. Die Redezeit ist auf eine Stunde begrenzt. Die einzelnen Redner dürfen grundsätzlich nicht länger als fünf Minuten sprechen. Auf Wunsch einer Fraktion kann einer ihrer Redner zehn Minuten sprechen. Dies wird dann auf die Gesamtredezeit der betreffenden Fraktion angerechnet. Wenn ein Mitglied der Staatsregierung kraft seines Amtes das Wort nimmt, wird die Zeit seiner Rede nicht mitgerechnet. Ergreift ein Mitglied der Staatsregierung für mehr als zehn Minuten das Wort, erhält auf Antrag einer Fraktion eines ihrer Mitglieder Gelegenheit, ohne Anrechnung auf die Gesamtredezeit fünf Minuten zu sprechen. Ich bitte Sie, auf mein Signal zu achten. - Erster Redner ist Herr Abgeordneter Dr. Magerl.

Dr. Magerl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben diese Aktuelle Stunde zum Thema „Preispolitische Instrumentarien in der Verkehrspolitik für ein zukunftsfähiges Bayern“ beantragt, um insbesondere darüber zu diskutieren, was die CSU und der von ihr gestellte Ministerpräsident Edmund Stoiber in den letzten Tagen und Wochen in dem Zusammenhang an Verwirrung angerichtet haben.

Da prescht der Ministerpräsident vor und sagt: Wir brauchen eine Straßenbenutzungsgebühr für Pkw, eine Vignettenlösung. - Dann kommt, und zwar ganz zu Recht, wie ich meine, Herr Kollege Dinglreiter, der verkehrspolitische Sprecher der CSU-Fraktion, und erklärt: Eine Vignette ist nicht das geeignete Instrument, um unsere Probleme zu lösen; wir brauchen eine Erhöhung der Mineralölsteuer.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Um über die Verwirrung zu debattieren, die Sie gestiftet haben, meine Damen und Herren von der CSU, und um die auf dem Kopf stehende Diskussion wieder auf die Füße zu stellen, haben wir diese Aktuelle Stunde beantragt. Lassen Sie mich zunächst jedoch etwas zum Hintergrund sagen. Herr Ministerpräsident Stoiber überlegt sich meistens etwas, bevor er irgend etwas anzettelt.

(Zurufe von der CSU)

Hier geht es nicht in erster Linie darum, Verkehrspolitik zu machen. Sicherlich braucht er ein wenig Geld, um die Haushaltslöcher zu stopfen und ein paar Straßen mehr zu bauen. Aber in meinen Augen ist hier zwischen Herrn Stoiber und Herrn Waigel der Kampf um die Vorherrschaft in Bayern eröffnet worden.

(Zustimmung beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Mit dieser Diskussion wollte Herr Stoiber Herrn Waigel in Bonn düpieren und den Kampf um die Alleinherrschaft in Bayern beginnen. Das ist der wahre Hintergrund. Für so etwas ist aber nach meiner Auffassung die Verkehrspolitik viel zu schade. Diesen Streit sollte man anderweitig ausfechten, nicht über die Verkehrspolitik.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN - Sinner (CSU): Sie wollen den Linienrichter machen, nicht wahr?)

Nun möchte ich auf preispolitische Instrumente in der Verkehrspolitik eingehen. Als Ausgangspunkt nehme ich ein Papier, das die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im letzten Jahr erstellt hat, und zwar als Grundlage für die Beratungen bei Bund, Ländern und Kommunen. Damit Sie wissen, wie dieses Papier entstanden ist, möchte ich noch etwas hinzufügen: Es ist keine von GRÜNEN erstellte Vorlage. Für Sie ist es ja immer so schlimm, wenn man hier so etwas bringt, meine Damen und Herren von der CSU. Vielmehr wurde sie von einer sechzehnköpfigen Arbeitsgruppe unter der Leitung von Herrn Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp in Kaiserslautern erarbeitet. Beteiligt waren - das ist sehr wichtig für Sie, meine Damen und Herren von der CSU - beispielsweise Herr Ministerialdirigent Zillenbiller aus dem Innenministerium und Herr Baudirektor Otmar Speth aus der Obersten Baubehörde, also Personen, denen Sie immer besonders vertrauen, wenn es um die Verkehrspolitik geht.

Die erwähnte Arbeitsgruppe kommt in ihren Empfehlungen ganz klar zu folgendem Ergebnis: Erstens. Wir benötigen eine stufenweise Erhöhung der Mineralölsteuer.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Dies kann ich nur unterstreichen.

Zweitens. Sie fordert - hören Sie gut zu - die Einbettung der Mineralölsteuererhöhung in eine ökologische Steuerreform. Das ist unser zweiter wesentlicher und wichtiger Punkt. In Bonn laufen momentan die Diskussion und die Verhandlung um die Erhöhung um ein Fünferl oder ein Zehnerl - wie beim Schafkopf. Diese Erhöhung ist nicht in die ökologische Steuerreform eingebettet und bereitet uns erhebliche Bauchschmerzen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie dient nur dazu, damit Herr Waigel und Herr Kohl die Löcher im Etat stopfen können.

(Dr. Bernhard (CSU): Der ökologische Effekt ist der gleiche!)

- Der ökologische Effekt - da gebe ich Ihnen recht - ist vorhanden. Allmählich gehen Sie auch in diese Richtung. In der Zeitung stand, Sie näherten sich dem gleichen Ziel auf anderen Wegen. Sie hecheln uns aber immer noch hinterher.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir möchten, daß die Mineralölsteuer dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs dienen soll.

(Miller (CSU): Machen wir doch!)

- Machen Sie doch? In viel zu unzureichendem Ausmaße, Herr Kollege.

(Dr. Bernhard (CSU): Autobahnen bauen wir!
- Sinner (CSU): Kennen Sie die Bundesbahnplanung?)

Zum dritten wird in dem Papier klar hervorgehoben, daß wir die Kfz-Steuer nicht mehr brauchen. Das Papier führt zu dem klaren Ergebnis, daß selbst eine ökologisch reformierte Kraftfahrzeugsteuer entbehrlich sei.

(Dr. Bernhard (CSU): Haben wir schon beschlossen!)

- Sie haben das beschlossen. Aber, Herr Kollege, die Empfehlung lautet „entbehrlich“. Sie soll auf die Mineralölsteuer umgelegt werden.

Zum vierten ist zu sagen: Die Vignettenlösung, die Ihr Ministerpräsident anstrebt und die Sie überprüfen lassen wollen, wie Sie in Ihrem Dringlichkeitsantrag fordern, ist der völlig falsche Weg; denn sie wird als feste einmalige Gebühr erhoben. Sie ist nicht abhängig von der Zahl der gefahrenen Kilometer. Sie ist nicht abhängig vom Benzinverbrauch. Sie ist nicht abhängig vom Schadstoffausstoß. Sie hat deshalb keine ökologische Lenkungsfunktion. Sie dient nur dazu, Geld zu erheben und weiteren

Straßenbau zu finanzieren. Das wollen Sie, deshalb streben Sie diese Lösung an. Schlußendlich ist sie noch aus einem anderen Grund abzulehnen: Im Gegensatz zur Mineralölsteuer erfordert die Vignettenlösung einen mehr oder weniger großen Verwaltungsaufwand; über den Umfang können wir streiten. Das Teil muß gedruckt werden, muß vertrieben und verkauft werden. Es muß natürlich auf den Autobahnen auch kontrolliert werden. Die Einführung der Vignettenlösung ist schlicht und ergreifend grober Unfug.

Die einzige Lösung, die wir haben, ist die stufenweise Erhöhung der Mineralölsteuer. Sie sollten sich endlich dazu bekennen. Dieses Signal ist notwendig, erstens für die Käuferinnen und Käufer von Kraftfahrzeugen. Sie müssen wissen wohin der Weg geht. Sie müssen planen können, daß sie etwa im Jahr 2000 bis 2005 mit höherer Belastung für Benzin zu rechnen haben, und sie müssen die Chance erhalten, bis dahin ihre Kaufentscheidung danach einzurichten und ein Auto mit niedrigerem Verbrauch zu kaufen.

Zweitens ist das Signal für die Hersteller von Autos dringend notwendig. Sie müssen erkennen, daß es in diesem Lande mehrheitsfähig ist, die Mineralölsteuer deutlich zu erhöhen. Sie müssen darauf reagieren können, die entsprechenden Modelle ins Programm nehmen und zu 5- und 3-Liter-Autos weiterentwickeln. Damit könnten sie unter den neuen Bedingungen am Markt bestehen. Diese Signale sind notwendig. Mit Ihrer Hin- und her-Politik, mit ihrem „rin und aus die Kartoffeln“, Herr Ministerpräsident so, Herr Dinglreiter anders, verunsichern Sie die Leute. Das ist eine Verkehrspolitik, die den Kopf verloren hat. Anders kann ich das nicht sagen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zum Lkw-Verkehr sagen wir deutlich: Wir brauchen eine Gebühr für die gefahrenen Kilometer und Tonnen, also eine Benutzungsgebühr, und zwar nicht nur für die Autobahnen, sondern auch für die Landstraßen. Damit könnte die Verlagerung von einem Straßensystem auf das andere Straßensystem vermieden werden.

(Dr. Bernhard (CSU): Auch auf die Radwege?)

Herr Kollege, Ihre Zwischenrufe waren auch schon besser.

(Dr. Weiß (CSU): Ihre Beiträge auch!)

Wir brauchen die Straßennutzungsgebühr, weil wir die Mineralölsteuer für das Gewerbe nicht diskriminierungsfrei gestalten können. Insofern gibt es eine gewisse Annäherung zwischen der CSU und uns. Sie fordern das in Ihrem Antrag. Langsam kommen einige von Ihnen auf die richtige Spur.

(Miller (CSU): Sie werden langsam überheblich!)

Wir wollen eine von den Kilometern und Tonnen abhängige Straßenbenutzungsgebühr. Die Einnahmen wollen

wir für die flächendeckende Bahn und für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs einsetzen.

Meine Damen und Herren von der CSU, Sie täten gut daran, wenn Sie diesen von mir vorgezeichneten Weg, der auch von der Arbeitsgruppe vorgeschlagen wird, an der Herr Zillenbiller mitgearbeitet hat, schnellstens beschreiten würden. Die Verkehrspolitik braucht das und Natur und Umwelt brauchen es genauso, daß Sie in diese Richtung marschieren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Dinglreiter das Wort. Er spricht auch zehn Minuten.

Dinglreiter (CSU) (vom Redner nicht autorisiert): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Es ist bekannt, Herr Dr. Magerl, daß ich kein Freund der Vignette bin; aber es dürfte auch bekannt sein, daß ich kein Freund der Mineralölsteuererhöhung bin. Ich habe nur gesagt: Wenn man Geld braucht, könnte man es einfacher auf diesem Weg erheben. Daher lasse ich mich auch nicht in die Ecke der Befürworter der Mineralölsteuererhöhung drängen. Ich sehe auch, daß wir nicht nur städtische Gebiete in unserem Land haben, in denen es problemlos möglich ist, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, sondern daß viele Menschen in ländlichen Gebieten wohnen und auf das Auto angewiesen sind. Ich hätte auch dann nichts dagegen, wenn die privaten Fahrten etwas stärker belastet würden, aber darunter sind viele beruflichen Fahrten, die zwingend gemacht werden müssen. Deshalb dürfen wir diese Menschen nicht bestrafen. Ich halte es für sehr viel besser, wenn wir die Kraftfahrzeugsteuer in dieser Weise einsetzen, wie das für 1997 beschlossen ist, weil wir damit einen hohen Lenkungseffekt in Richtung umweltfreundlicherer Fahrzeuge bekommen, damit den ländlichen Bereich aber nicht stärker belasten. Ich habe deshalb dem Bundesverkehrsminister geschrieben. Ich möchte, daß gegenüber der EU so viel Standvermögen eingesetzt wird wie etwa bei der Einführung des Katalysators. Wir werden dann sehen, daß die anderen europäischen Länder sehr schnell nachziehen werden.

Nun zur Diskussion über das Thema von heute: Sie haben, Herr Dr. Magerl, gemeint, Stolber wolle Waigel dúpieren. Sie heben damit das Thema weit über den Rahmen hinaus, in den es gestellt werden muß. Es geht schlicht und einfach darum, daß über die Frage diskutiert wird, wie man zusätzliches Geld für die Finanzierung von Infrastruktur bekommen kann. Dazu ist in der CSU eine gute und sachliche Diskussion im Gange. Sie werden uns diese Diskussion nicht verbieten können, und wir werden sie uns auch nicht verbieten lassen.

Weswegen kam das Thema Vignette ins Spiel und ist jetzt aktuell? In Österreich wird ab dem 01.01.1997 eine Autobahngebühr für Pkws eingeführt. Sie soll dort ein Haushaltsloch füllen, weswegen die Koalition ursprünglich gescheitert ist. Dies ist die erste zeitbezogene Gebühr für Pkws, die es in der Europäischen Union gibt, und sie hat auch bei uns die Diskussion belebt. Es wird gefragt: Wenn wir schon anderswo zahlen müssen, warum

müssen nicht auch die Ausländer bei uns zahlen, wenn sie unsere gut ausgebauten Autobahnen benutzen?

Wir müssen fragen - das haben wir getan - wie viele Ausländer bei uns fahren und ob das Unternehmen lohnt. Sind es 3 % wie 1992, sind es 5,7 % auf der Autobahn, wie die Zahlen von 1994 beweisen, oder sind es heute mehr? Das muß geprüft werden. Außerdem geht es um den Zweck der Fahrten. Stimmt es, daß zwei Drittel der Fahrten Geschäftsfahrten sind, Einkaufsfahrten in die Bundesrepublik, Geschäftsreisen und ähnliches mehr? Stimmt es, daß nur ein Sechstel auf den Urlaubsverkehr entfällt? Auch diese Angaben müssen geprüft werden.

Ein zweiter Punkt, der in diesem Zusammenhang der Diskussion bedarf, ist, daß in Österreich, in Italien oder in Frankreich alle zahlen müssen, die Inländer und die Ausländer. Anders wird es auch bei uns nicht gehen, auch wenn einige meiner Kollegen in Bonn meinen, man könnte das anders machen.

Der Finanzminister des Landes Baden-Württemberg hat in einem Interview mit dem „Handelsblatt“ gesagt: „Wir führen die Vignette bei uns ein, bitten die Ausländer zur Kasse, und bei den Deutschen rechnen wir sie auf die Kraftfahrzeugsteuer an.“ Daß es so auch nicht geht, muß in der Diskussion den Bürgerinnen und Bürgern deutlich gemacht werden.

Selbst wenn man so handelte, wie es der baden-württembergische Finanzminister will, würde die Rechnung nicht aufgehen. Zusätzliche Einnahmen für den Bundesfernstraßenausbau wären nicht zu gewinnen; denn der von den Ausländern eingenommene Betrag würde nicht einmal reichen, um die Kosten zu decken, über deren Höhe man freilich streiten könnte.

Ein weiteres Argument ist, daß wir die besten Autobahnen haben; wer sie nutzt, soll sozusagen einen ICE-Zuschlag zahlen. An dem Gedanken, die Autobahnnutzer stärker für den Ausbau des Netzes heranzuziehen, mag etwas dran sein, zumal die finanzielle Situation raschen Ausbau und notwendige Erweiterungen auf vielen Strecken nicht zuläßt. Fraglich ist aber, wie viele Autofahrer den „ICE-Zuschlag“ überhaupt bezahlen wollen und in welchem Umfang es dadurch zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung auf nachgeordnete Straßen und überlastete Ortschaften kommt.

Es gibt eine Reihe von Fragen mit noch nicht abschließend geklärten Überlegungen. Dazu gehört auch der Verwaltungsaufwand. Ob die entsprechenden Überlegungen aus dem Jahr 1992 heute noch Bestand haben, muß bezweifelt werden. Deshalb begrüßen wir, daß die Staatsregierung die Machbarkeit einer Straßenbenutzungsgebühr prüft, und haben in dem vorliegenden Dringlichkeitsantrag exakt jene Punkte beschrieben, die dabei in besonderer Weise berücksichtigt werden müssen. Sobald der entsprechende Bericht vorliegt, werden wir sachgerecht diskutieren, beraten und entscheiden.

(Dr. Kaiser (SPD): Vorher können Sie das nicht?)

- Herr Dr. Kaiser, es ist vernünftig, in einer so wichtigen Frage, die viele Bürger betrifft und in der es um viel Geld geht, alles auszuloten und abzuklären, um keine Fehlentscheidung zu treffen.

Über die Einführung einer streckenbezogenen Güterverkehrsabgabe für Lkw wollen wir sofort entscheiden; denn diese Abgabe haben wir schon vor einigen Jahren gefordert. Wir hätten das Thema nicht erneut aufgegriffen, wenn der Bundesverkehrsminister in den letzten Jahren den Zeitpunkt der Einführung einer solchen streckenbezogenen Güterverkehrsabgabe für Lkw nicht laufend hinausgeschoben hätte: von 1998 auf das Jahr 2000 - und mittlerweile sogar über das Jahr 2000 hinaus. Deshalb wollen wir eine Entscheidung jetzt; denn die streckenbezogene Güterverkehrsabgabe für Lkw ist nicht nur aus finanz-, sondern auch aus verkehrspolitischen Gründen ungeheuer wichtig.

(Starzmann (SPD): Haben Sie die Technik dazu?)

- Ich habe mit denjenigen gesprochen, die den Versuch auf der A 555 technisch betreut haben. Die Fachleute sagen: Wenn eine Entscheidung getroffen wird, ist man in einhalb Jahren in der Lage, die technischen Voraussetzungen für das Lkw-road-pricing zur Verfügung zu stellen. Trotzdem muß, auch wenn das System nicht sofort eingeführt werden kann, die Entscheidung möglichst bald getroffen werden. Eine Einführung ab dem Jahr 2000 würde ausreichend Zeit bieten, um die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen.

(Starzmann (SPD): Wenn es geht, will es jeder! - Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Das dauert doch ewig!)

- Das ist keine ewige Zeit. Wir brauchen einen gewissen Vorlauf. Außerdem muß ein Entscheidungsprozeß in der EU in Gang gesetzt werden, dem ich allerdings mit Blick auf das Grünbuch der EU positiv entgegen sehe. Wir wollen jedenfalls eine streckenbezogene Güterverkehrsabgabe für Lkw ab dem Jahr 2000 und sind der Auffassung, daß dadurch Ausländer, die derzeit nur mit 15 % an den Wegekosten beteiligt sind, vernünftig zur Kasse gebeten werden können. Das trifft insbesondere für Straßenbenutzer aus Osteuropa zu, die vergleichsweise noch weniger zur Straßeninfrastruktur beitragen. Vielleicht lassen sich dadurch auch finanzielle Nachteile abbauen, unter denen die deutsche Güterverkehrswirtschaft heute zu leiden hat. Außerdem dürfte sich eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene für lange Transitstrecken erreichen lassen, was besonders wichtig wäre; denn nach einer Untersuchung, die die Staatsregierung bei Roland Berger in Auftrag gegeben hat, entfallen 30 % des Lkw-Verkehrs in Deutschland auf Ausländerverkehr. Auf den großen Transitstrecken liegt die Quote sogar nahe 50 %. Deshalb ist in diesem Punkt dringender Handlungsbedarf gegeben.

Die Erfahrungen, die man beim Road-pricing für Lkw mit einer elektronisch zu erhebenden Maut gewinnt, könnten später auch mit Blick auf den Pkw nützlich sein. Road-pricing beim Pkw würde nämlich ebenso die Möglichkeit

der Verkehrslenkung und -steuerung eröffnen. Damit wäre ein hoher verkehrspolitischer Nutzen verbunden. Diese Option wollen wir uns offenhalten und können deshalb dem Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN nicht zustimmen, in dem generell auf Gebühren für Pkw auf Autobahnen verzichtet wird.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Als nächstem Redner erteile ich Herrn Abgeordneten Hoderlein das Wort.

Hoderlein (SPD): Herr Präsident, meine Damen Herren! Manchmal ärgern Sie sich über uns.

(Hofmann (CSU): Es gibt keinen Grund dazu!)

- Grundlos, natürlich. Manchmal ärgern wir uns

(Dr. Weiß (CSU): über uns selbst!“)

über Sie;

(Dr. Mager! (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mit Grund!)

denn es ist ein Kreuz mit Ihnen,

(Beifall und Heiterkeit bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und zwar nicht nur, wenn es um das Kruzifix geht. So ärgert sich ein jeder über den anderen. Aber es gibt auch Ärgernisse, meine Damen und Herren, die wir gemeinsam als solche empfinden. Wenn wir als Touristen im Ausland sind und wenn dort abkassiert wird, daß es in der Urlaubskasse nur so klingelt, ärgern wir uns gemeinsam darüber. Allen deutschen Autofahrern geht es so; alle ärgern sich zu Recht. Es ist eine Ungerechtigkeit von europäischer Dimension, wie Maut, Vignette, Wapper! oder Picker! hundsgemein für uns Deutsche geregelt werden. Nach dieser schlechten Nachricht kommt jetzt die gute, meine Damen und Herren: Alle deutschen Autofahrer und alle bayerischen Stammtische können sich darauf verlassen, daß die Bayern-Sozis fest zu ihnen stehen, wenn es darum geht, dieses europäische Unrecht anzuprangern. Wo schreiendes Unrecht herrscht, wo immer nur der eine abschöpft und der andere abgezockt wird, da ertönt der Ruf nach mehr Gerechtigkeit in diesem Land.

(Unruhe)

Spätestens an diesem Punkt hätten die Herren Stoiber und Waigel merken müssen, daß Gerechtigkeit gefragt ist, und hätten sich sagen sollen: Das ist nichts für uns. Denn für Fragen der Gerechtigkeit gibt es in Deutschland nur eine politische Adresse, und das ist die SPD.

(Beifall bei der SPD - Frau Sturm (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Heute tragen Sie aber ganz schön dick auf!)

Eine Vignette müsse her, sagt Herr Stoiber aus völlig heiterem Himmel, vermutlich bestrebt, ein schon längst nicht mehr vorhandenes Sommerloch zu stopfen, damit alle Ausländer endlich das tun müssen, was wir Deutsche schon lange zu tun haben und mit Recht als Unrecht empfinden. Edmund Stoiber,

(Hofmann (CSU): Der „ständig Gejagte“!)

der Populist, der nie tut, was ihm sein Verstand sagt, sondern immer auffängt, was gerade in der Luft liegt, war sich der erneuten Erringung der Lufthoheit über den deutschen Stammtischen schon sicher; doch hatte er die Rechnung ohne die Wirte in Gestalt des Theo Waigel und des Adolf Ding! reiter gemacht.

(Beifall bei der SPD - Widerspruch bei der CSU)

Das schwarze Echo lautete: „Nicht zu Ende gedacht“, ja, sogar: „Vorschneller Populismus“. Mein lieber Herr Dingreiter, solche Worte gegen Gottvater Edmund fördern Ihre Karriere nicht, um die ich mir ernsthaft Sorgen machen muß. Deshalb will ich für Sie, Herr Dingreiter, ein Zitat zur Entlastung bringen, weil Sie mir so sympathisch sind. Der parlamentarische Staatssekretär Manfred Carstens im Bundesministerium für Verkehr hat gesagt: Die Leidtragenden bei einer Vignettenlösung wären die deutschen Autofahrer.

(Beifall bei der SPD)

Carstens ist als Abstinenzler weitgehend bekannt. Sie können das Zitat deshalb übernehmen.

(Zuruf von der CSU)

Der fesche Ministerpräsident hat seinen Stammtischen nämlich nicht gesagt, daß nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums, die auch ihm bekannt sind, die Vignettenlösung ungefähr 62 Millionen DM im Jahr Einnahmen von den Ausländern erbracht hätte, aber ungefähr 2400 Millionen DM aus deutschen Autofahrertaschen abzocken würde. Meine Damen und Herren, das ist Gerechtigkeit à la CSU: eine Mark von Ausländern und dafür 40 DM aus deutschen Autofahrertaschen abzocken.

(Beifall bei der SPD)

Dann wird auch noch darauf gehofft, daß vor lauter Freude über das Ausländer-Cash der deutsche Stammtisch nicht merkt, wie ihm das Vierzigfache aus der Tasche gezogen wird, ganz zu schweigen von den über 600 Millionen DM, die die Irrsinnsbürokratie einer Vignettenlösung kosten würde. Der „schlanke Stoiber-Staat“ läßt grüßen.

(Miller (CSU): Wo haben Sie denn das her?)

Nein, der Vignettenplan ist bei näherer Sicht ein Stück aus dem Repertoire des Trickbetrügers, und Edmund Stoiber ist als solcher entlarvt.

(Beifall bei der SPD)

Meine Damen und Herren, wenden wir uns also der Alternative seines christlichen Intimfeindes Theo Waigel zu Dieser zeigt zunächst bemerkenswerten Scharfsinn, als er erkennt, daß der Vignettenplan von Stoiber in die „Abteilung Flachsinn“ einzureihen ist Die Hoffnung ist jedoch nur kurz. Schon bald zeigt sich, daß auch er dem süßen Wahn erliegt. Er schlägt eine Erhöhung der Mineralölsteuer vor. Dies nicht, um endlich eine sinnvolle Steuerung des Verkehrs zu betreiben, sondern um seine „Bonner Chaostage“ in Gestalt der Haushaltslöcherberatungen halbwegs heil zu überstehen. Es zeigt sich wieder einmal: In der größten Not tut jeder, was er am besten kann. Theo Waigel kann am besten abzocken: die kleinen Leute, die Arbeitnehmer und jetzt auch die Autofahrer.

Meine Damen und Herren, um sage und schreibe das Doppelte, um über 100 %, haben Sie in der Regierungszeit Kohl/Waigel die Mineralölsteuer erhöht. Dies ist heimlich, still, leise und geschickt immer nach den Wahlen geschehen. Deshalb ist die Frage längst entschieden. Die wahre deutsche Autofahrerabzockerpartei ist die CDU/CSU in diesem Land.

(Beifall bei der SPD)

Abzockerpartei - ziellos, maßlos und letztlich gnadenlos. Wir sagen: Keine zusätzliche Belastung der Autofahrer, um Bonner Haushaltslöcher zu stopfen.

(Dr. Weiß (CSU): Das ist nur eine Farce!)

Meine Damen und Herren, Sie tun das, ohne irgendeinen verkehrspolitischen Ansatz damit erkennbar zu verfolgen - das ist der entscheidende Zusammenhang -, der eine vernünftige Rechtfertigung für das wäre, was Sie anrichten. Nein, Sie tun es nicht und bleiben damit Ihrer traditionellen Konzeptionslosigkeit treu. Aber das Maß ist voll. Ich tröste mich damit, daß Sie eines Tages die Quittung von denen erhalten werden, denen Sie dauernd die erhöhten Rechnungen an den Zapfsäulen ausstellen. Dafür werden Sie eines Tages die Quittung erhalten.

Lassen Sie mich zusammenfassen:

Erstens. Die Vignette à la Stoiber ist eine vorsätzliche Volkstäuschung, und sie erfüllt den Straftatbestand der Irreführung deutscher Stammtische. Das ist ein schlimmer Straftatbestand.

(Beifall bei der SPD)

Zweitens. Die Erhöhung der Mineralölsteuer à la Waigel ist fortgesetzte Volksplünderung. Das ist das Werk eines bundesweit bekannten Serientäters in dieser Sache.

Drittens. Nichts von beiden ist eine wirklich fortschrittliche Verkehrspolitik. Diese braucht eine Steuerbelastung nach Art und Länge der Fahrstrecke und eine Belastung nach Höhe des Energieverbrauchs. Das ist das wahre Maß. Sie erreichen es weder da noch dort.

Die Vignettenlösung ist anerkanntermaßen Pkw-untauglich. Für die Pkws brauchen wir dringend und schnellstens eine europaweit einheitliche Lösung. Für die Lkws brau-

chen wir dringend und schnellstens eine europaweit einheitliche Lösung in Form einer wegeabhängigen und tonnageabhängigen Güterverkehrsabgabe.

(Beifall bei der SPD)

Insgesamt wollen wir eine sozial-ökologische Steuerreform. Diese wollen wir, weil sie den Verkehr nach Nutzen und Verbrauch besteuert und die Lohnnebenkosten senkt. Für eine solche Lösung braucht man ökologische Vernunft, Mut, Gerechtigkeitssinn und all die Dinge, die Sie nicht haben.

(Lebhafter Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Ich erteile nun Herrn Kollegen Lode das Wort.

Lode (CSU) (vom Redner nicht autorisiert): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist wirklich schwer, auf die Zitattensammlung des Herrn Kollegen Hoderlein einzugehen, nachdem angesagt war, daß eine sachliche Diskussion geführt werden soll. Herr Kollege Hoderlein, Sie mahnen die Wahrheit an. Zur Richtigstellung muß ergänzt werden, daß zehn von fünfzehn europäischen Staaten keinerlei Autobahngebühren oder Straßenmaut erheben. Dies ist die ganze Wahrheit - weil Sie immer davon sprechen, daß ganz Europa dem Autofahrer Geld für Autobahngebühren abnimmt, während wir dies nicht tun. Die Gerechtigkeit ist meiner Meinung nach auch nicht das wesentliche Thema dieser Auseinandersetzung, sondern die Auseinandersetzung muß anhand der Fakten erfolgen. Diese Diskussion ist selbstverständlich auch wegen ihrer Komplexität in der CSU eröffnet worden. Sie findet auch innerhalb der Partei statt. Was ist daran auszusetzen? Eine Bewertung wie „Trickbetrüger“ ist vollkommen fehl am Platze und daher zurückzuweisen.

Herr Hoderlein und Herr Dr. Magerl, bei der Diskussion um die Autobahngebühren darf nicht vergessen werden, daß Ihre Erhöhungsanträge bezüglich der Mineralölsteuer - es sind Beträge von bis zu 5 DM pro Liter Treibstoff in der Diskussion gewesen - ohne jeglichen fachlichen Hintergrund gestellt worden sind. Dies wollen Sie hier und heute vergessen.

(Widerspruch bei der SPD)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, in dem EU-Grünbuch und in den Vorträgen von Herrn Dr. Magerl schwingt unterschwellig immer wieder der Ton mit, daß die Kosten beim Transport keine Rolle spielen. Daher müßte man nur die Belastungen erhöhen. Dies ist eine sehr eindimensionale Betrachtung; denn der Verkehr, die Produktion und der Handel gehören zusammen wie siamesische Zwillinge. Die Verteuerung des Verkehrs wirkt sich unmittelbar auf die Produktionskosten und damit auf die Verbraucherpreise aus. Ein Überziehen dieser Kostenschraube bedeutet die Gefahr, daß die Wirtschaftskraft eines Landes - auch Bayerns - aufs Spiel gesetzt würde.

Meine Damen und Herren, der Straßengüterverkehr wird dabei stets zu einem Problem hochstilisiert. Dem ist energisch entgegenzutreten. Der Straßengüterverkehr kann und darf nicht als öffentlicher Schädling dargestellt werden. In der Tat übernimmt er nämlich die Versorgungsfunktion aufgrund der vorgegebenen Infrastruktur unserer arbeitsteiligen Wirtschaft mit den Just-in-time-Systemen die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und mit allen Leistungen aus dem Handwerks- und Servicebereich.

Die Lebenswirklichkeit kann man nicht leugnen. Mehr als 75 % der Gütertransporte finden in einem Umkreis von 150 km statt. Sie können nicht auf Schienen oder Wasserstraßen verlagert werden. Hier gilt das geläufige Wort: „Ohne Lkw läuft nichts.“ Ziel aller Anstrengungen muß es daher sein, eine sinnvolle Vernetzung und nicht eine Verteuerung aller Verkehrsträger zu erreichen. Dieses Ziel ist mit intelligenten Mitteln wie mit Informatik, Telematik oder elektronischen Bordsystemen usw. zu erreichen. Der kombinierte Verkehr mit der Bahn ist zu verstärken. Neue Techniken wie zum Beispiel der bayerische Trailerzug sind zu nutzen.

Wenn die Kapazitäten auf der Straße knapp sind und damit enorme Staukosten entstehen, muß an dieser Stelle angesetzt werden. Untersuchungen haben ergeben, daß durch Arbeitszeitverluste aufgrund Staus pro Jahr rund 200 Milliarden DM vergeudet werden und daß damit zusätzliche 14 Milliarden Liter Treibstoff unnötigerweise in die Luft geblasen werden. Der Straßenbau brächte der Ökologie die notwendige Entlastung, Herr Kollege Magerl.

Die Konsequenz daraus lautet: Ein so stark in die internationale Arbeitsteilung eingebundenes Land wie Bayern muß auch wegen seiner Transitlage ein leistungsfähiges Verkehrsnetz haben. Der bedarfsgerechte Verkehrswegebau ist daher überfällig. Wenn die Mittel dafür im Staatshaushalt nicht bereitgestellt werden können, muß gegebenenfalls durch Gesetz sichergestellt sein, daß zusätzliche Finanzmittel, die aus dem Straßenverkehr gewonnen werden, ausschließlich für den Bau von Autobahnen und Staatsstraßen eingesetzt werden. Dann aber muß auch eine faire und auf sachlichem Hintergrund aufbauende Diskussion darüber geführt werden, daß diese Mehrbelastungen nicht einseitig von deutschen und bayerischen Güterkraftverkehrsunternehmen getragen werden. Für eine entsprechende Kompensation und Harmonisierung im Lkw-Bereich geben die EU-Regelungen ausreichend Spielraum. Dieser Spielraum muß im Interesse der bayerischen Wirtschaft genutzt werden.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Schläger das Wort.

Schläger (SPD): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen Unser bayerischer Oberpopulist, der gleichzeitig auch bayerischer Ministerpräsident ist, hat wieder einmal zugeschlagen. Nach Schulkreuz und § 218 kommt jetzt die Autobahnvignette, ein medienträchtiges Spektakel. Die

Forderung hört sich gut an, wenn sie auf folgende Aussage verkürzt wird: Die Ausländer sollen endlich auch das zahlen, was wir zahlen müssen, wenn wir zu ihnen fahren.

(Ritter (CSU): Das ist doch richtig!)

Damit haben Sie wieder die Oberhoheit über sämtliche Stammtische.

(Miller (CSU): Das hat Herr Hoderlein doch auch schon gesagt!)

- Von Ihnen ist doch auch gerade etwas dazu gesagt worden. Herr Miller, man kann es nicht oft genug sagen, damit es auch nach draußen dringt.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Herr Miller, in der Zwischenzeit verweigern viele Ihrer Kollegen dem Ministerpräsidenten die Gefolgschaft - und das mit Recht,

(Walter Engelhardt (SPD): Das fängt bei Wai-gel an!)

auch in der Bonner Regierung. Diese Haltung läßt nur hoffen, daß nicht jeder populistische Unsinn, der aus der bayerischen Staatskanzlei kommt, in dieser Republik zur Generallinie erhoben wird.

(Beifall des Abgeordneten Walter Engelhardt (SPD))

Dem Autofahrer kann man wohl alles anlasten, Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und jetzt auch noch die Vignette. Unter bewährter CSU-Abzockermanier macht man solche Vorschläge und will sie auch noch unter ökologischen Gesichtspunkten verkaufen. Um SO Pfennig pro Liter hat sich die Mineralölsteuer erhöht, seit Kohl mit Ihnen gemeinsam in Bonn an der Regierung ist.

(Hofmann (CSU): Und um wieviel hat sie sich zwischen 1969 und 1982 erhöht?)

Sie sind hier genauso wie auf anderen Gebieten die Steuererhöhungspartei dieser Republik.

(Beifall bei der SPD)

Wenn sie unsere Vorschläge annehmen würden,

(Miller (CSU): Dann kämen auch nur Erhöhungen heraus!)

könnten sich 700 Bedienstete in den Finanzämtern bundesweit mit anderen Aufgaben befassen, zum Beispiel mit der Steuerfahndung oder der Betriebsprüfung, und würden dabei Milliarden einbringen. Ich habe aber den Eindruck, Sie wollen das gar nicht, weil Sie damit Ihrer Klientel schaden würden.

Schlanker Staat und Vereinfachung wird vom Ministerpräsidenten immer gefordert. Mit Vignetten und allem, was

dazugehört, würde man die Verwaltung aber noch einmal aufblähen.

(Miller (CSU): Bei den Forstämtern haben Sie aber etwas ganz anderes gesagt! - Dr. Weiß (CSU): Ein Querschläger!)

Es gibt einen Bereich, wo wir noch etwas zu tun hätten. Auf dem flachen Land könnte der eine oder andere Arbeitnehmer durch eine höhere Mineralölsteuer Nachteile erleiden. Das müssen wir ändern, sei es durch Änderungen im Steuerrecht oder durch Verbesserungen beim ÖPNV auf dem flachen Land. Mit den Verbesserungen haben wir zwar schon gemeinsam begonnen - das gestehe ich Ihnen gerne zu -, aber es muß noch besser werden.

Wenn die Finanzpolitik des CSU-Finanzministers Waigel nicht so desolat wäre, könnte die Umschichtung auf die Mineralölsteuer sogar aufkommensneutral erfolgen. Dies ist in der Zwischenzeit wohl gar nicht mehr möglich denn Sie brauchen die zusätzlichen Mittel nur zum Stopfen von Haushaltslöchern. Im Moment können Sie gar keine gesamtökologischen Ziele mehr verfolgen. Im Moment kann die Bauwirtschaft mit einem vernünftigen Verkehrswegebau gar nicht mehr angekurbelt werden, weil Sie in Bonn, aber auch anderswo total leere Kassen haben.

Wir wollen eine Steuer, die dem Umweltschutz Rechnung trägt. Sie vergessen immer wieder, daß der Durchschnittsverbrauch der Autos heute immer noch bei 9,8 Liter pro 100km liegt. Wir haben bereits das 5-Liter-Auto, und das 3-Liter-Auto könnte schon morgen von den Fließbändern rollen, wenn Sie nur die politischen Vorgaben machen würden. Erinnern Sie sich doch einmal, vor 30 Jahren hat der Käfer noch 11 Liter verbraucht, heute dagegen verbraucht ein Golf nur mehr 5 Liter. Sie sehen doch, was auf diesem Gebiet schon geschehen ist.

(Kreuzer (CSU): Das ist der technische Fortschritt!)

Benzin ist heute real billiger als vor 30 Jahren. Das müssen Sie eingestehen, Sie können es nachlesen.

Wir sind der Meinung, daß die Stoiber-Vignette der falsche Weg ist. Sie verdrängt den Verkehr von den Autobahnen auf nachgeordnete Straßen. Der ADAC spricht bereits von 500 Verkehrstoten pro Jahr mehr, wenn die Vignette eingeführt werden sollte; denn sehr viele Autofahrer werden dann auf untergeordnete Straßen ausweichen.

(Zuruf von der CSU: Wo steht das?)

Der Vertrieb der Vignette bedürfte einer zusätzlichen Bürokratie, und das wollen wir nicht. Herr Dinglreiter, Stoiber sagt bereits, wo es entlanggeht, und Sie stellen heute einen Antrag, daß diese Forderungen geprüft werden sollen und darüber berichtet werden soll.

Präsident Böhm: Herr Kollege Schläger, ich bitte Sie, nicht zu weit auszugreifen. Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Schläger (SPD): Ich bin gleich am Ende. - Weil es so ist, appelliere ich an Ihre Vernunft, damit sich der Ministerpräsident und seine Getreuen nicht länger einer vernünftigen Lösung verweigern und verschließen.

(Beifall bei der SPD - Frau Renate Schmidt (SPD): An wen appellierst du denn da? - Walter Engelhardt (SPD): Das ist vergeblich!)

Präsident Böhm: Das Wort hat jetzt Herr Staatsminister Dr. Wiesheu.

(Kamm (BÜNDNIS90/DIEGRÜNEN): Der Sieger von der Donau! - Gegenruf des Abgeordneten Dr. Weiß (CSU): Das sagt der Blinde von Augsburg!)

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Herr Kamm, bevor Sie derart schlaue Bemerkungen machen, sollten Sie vielleicht einmal erzählen, wie lange wir Ihre Anwesenheit hier noch genießen dürfen.

(Kamm (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Billig! Billig!)

Herr Präsident, Hohes Haus! Ich bin schon darüber verwundert, wie die Diskussion um die Vignette läuft. Uns werden Populismus und Spontanaktionen vorgeworfen. Man tut so, als sei das Thema neu. Ich darf Sie daran erinnern, daß vor zehn Jahren, am 30. September 1986, eine Kabinettsitzung stattgefunden hat, bei der mein Vorgänger Anton Jaumann beantragt hat, daß bei den EG-Partnern der Abbau von Autobahnbenutzungsgebühren gefordert werden muß. Sollte diese Harmonisierung in absehbarer Zeit nicht gelingen, hätten auch in der Bundesrepublik Deutschland ausländische Autobahnbenutzer zur Deckung der Wegekosten herangezogen werden sollen. 1986 war das. Diese Forderungen sind seinerzeit veröffentlicht worden, und die Diskussion ist weitergegangen. Sie ist nicht neu, und sie ist auch auf Bundesebene geführt worden.

Es war der Bundesverkehrsminister Zimmermann, der dann die Vignette gefordert hat. Ihre Einführung ist gescheitert, weil Brüssel seinerzeit verlangt hat, daß man bei der Vignetten-Lösung bis zur Tagesvignette heruntergehen muß, was einen riesengroßen bürokratischen Aufwand verursacht hätte. In anderen Ländern sind derartige Regelungen längst realisiert worden. Österreich wird sie jetzt auch einführen.

Gefordert wurde die Vignette auch von den Nachfolgern von Zimmermann; das war bei Warnke, bei Krause und bei Wissmann so. Wissmann hat dann gesagt: Wir überlegen uns die Einführung einer Vignette oder die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren - „Road-pricing“. Der Test ist auch gelaufen, und zwar mit dem Ergebnis, daß sich das „Road-pricing“ möglicherweise für den Lkw bewährt, aber nicht für den Pkw. Deswegen ist aber die Diskussion um die Vignette noch nicht vorbei; daß sie

einseitig vom Bundesverkehrsminister für beendet erklärt wird, ist kaum möglich.

Meine Damen und Herren, es hat einmal eine Konferenz am 5. und 6. Februar 1992 auf Schloß Krickenbeck im Nettetal gegeben. Dort waren die Minister für Verkehr, Umwelt und Raumordnung des Bundes und aller Länder versammelt. Dabei ging es um die mögliche Neuorientierung der Verkehrspolitik. Es waren dort also die Verkehrsminister aller Länder und des Bundes vertreten, die Raumordnungsminister und die Umweltminister. Es ist dort auch einiges zum Thema CO₂ beschlossen worden, zur Bedeutung der Bahn sowie zu weiteren Themen in diesem Zusammenhang. Es ging damals auch um die Frage der Privatisierung der Bahn und der Regionalisierung des Schienen-Personenverkehrs. Die Nummer 2 des Beschlusses lautete:

Voraussetzung für eine Liberalisierung und Deregulierung muß eine Harmonisierung vor allem der Fiskalbelastungen im Bereich der Europäischen Gemeinschaft sein. Internationale Verkehre sind insbesondere durch Einführung eines EG-konformen Abgabensystems an den Wegekosten zu beteiligen.

So der Beschluß aller. Es waren auch Kollegen Ihrer politischen Couleur dabei, die das alles mitbeschlossen haben.

(Zuruf von der SPD)

Ich frage: Warum ist das jetzt plötzlich Irreführung der Öffentlichkeit? Warum ist das plötzlich Verdummung? Warum sind es plötzlich Trickbetrüger, die das wieder fordern? Sind Ihre Kollegen denn auch Trickbetrüger, die das 1992 mit gefordert haben? Waren das auch Volksverdummer, die das 1992 mit gefordert haben? Es ist doch bodenlos, diese Debatte auf diese Art und Weise zu führen.

(Beifall bei der CSU - Zurufe von der SPD)

Die Diskussion hat sich fortentwickelt. Doch Sie haben offensichtlich davon nichts mehr mitbekommen. Ich muß schon sagen: Ich bitte darum, daß man diese verkehrspolitischen Themen auch in ihrer Kontinuität sieht. Heute auf diese Art und Weise aufzutreten und die Dinge so zu bewerten, wie Sie das tun, ist bodenlos; das ist Volksverdummung. Das können Sie hier nicht machen.

(Beifall bei der CSU)

Zu den Argumenten wie: „Das bringt ja gar nicht so viel“ „Es wird eine Menge kosten“, die immer gebracht werden, darf ich Sie darauf hinweisen, daß für mich eines interessant ist: Bei den Berechnungen, die der Bund bisher angestellt hat, wurde hinsichtlich der Vignette im wesentlichen nur der Pkw einbezogen, während beim Lkw die Vignette erst bei 12 Tonnen beginnt; der gesamte Bereich bis 12 Tonnen ist noch nicht exakt berechnet worden. Die Rechnung stimmt ja nicht.

Warum soll die Erhebung bei uns 24 % und in Österreich knapp 10 % kosten? Da muß man doch einmal fragen: Stimmt denn die Kalkulation? Meines Erachtens stimmt

die Kalkulation nicht. Wenn man einen riesengroßen neuen Apparat aufbauen muß, dann kostet das eine Menge Geld. Wenn man aber die Vignetten über die ADAC-Geschäftsstellen, über Verkaufsstellen und sonstige Läden vertreibt, die das gern machen, über Lottoannahmestellen usw., dann geht das erheblich billiger. Dann muß das keine 10% des Aufkommens ausmachen.

(Zuruf von der SPD: Über die CSU-Geschäftsstellen!)

In den 600 Millionen DM, die der Bundesverkehrsminister berechnet, sind meines Wissens auch kalkulatorische Kosten enthalten, und zwar bezüglich der Schwarzfahrer, die nicht zahlen. Diese gehören dort nicht hinein. So stimmt die Rechnung eben insgesamt nicht.

Wir sind der Meinung, daß man dann, wenn man die Vignette einführt, die Gebühren, die damit erhoben werden, auch zweckgebunden für den Straßenbau verwenden muß. Da gibt es nun einige, die fragen: Warum denn?

Im Bundestag ist mir entgegengehalten worden, der Etat für den Fernstraßenbau sei gestiegen. Das trifft schon zu, aber die Mittel gehen zu einem guten Teil in die neuen Länder. Der Straßenbau bei uns, auch der Fernstraßenbau, leidet. Jetzt kann man darüber reden. Wir sind der Meinung, daß wir zum Beispiel eine Autobahn München - Mühldorf brauchen. Wer Ihre Pressemitteilungen nachliest, der weiß, daß es bei Ihnen einen Kollegen gibt, der in Mühldorf immer sagt: Die CSU wird aufgefördert, endlich einmal dafür zu sorgen, daß die Autobahn fertiggestellt werden kann. - Wenn dann jemand für Ihre Fraktion spricht, dann heißt es: Nein, wir sind dagegen.

Meine Damen und Herren, schauen Sie sich doch einmal die Arbeitsplätze im Chemiedreieck an, schauen Sie sich die Arbeitsplätze in der gesamten Region dort an, die von günstigen Transportmöglichkeiten abhängen. Fragen Sie einmal nach, wie es mit der Diskussion um den Transport chemischer Produkte steht, und wie es um den Transport der dafür notwendigen Rohstoffe aus Baden-Württemberg steht. Dort sind die Transportkosten zum Teil mittlerweile höher als die Materialkosten.

(Zuruf des Abgeordneten Kamm (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Fragen Sie dann einmal nach, wie sich das entwickeln wird, wenn die Produktionsstätten in Buna/Leuna in Betrieb sind und dort die Transportkosten sehr niedrig ausfallen, weil man die Rohmaterialien vor Ort hat. Dann schauen Sie einmal nach, welche Auswirkungen das auf die Chemiebetriebe in unserer Region möglicherweise haben wird.

Wenn man das tut, muß man die nächste Frage stellen, und zwar, ob die Diskussion über die Steigerung der Transportkosten bei uns so weitergehen kann, wie sie derzeit läuft. Man kann heute nicht immer nur sagen, wir brauchen neue Arbeitsplätze, aber gleichzeitig die Kosten für die Produkte und den Transport so verteuern, daß

nichts mehr angeliefert und nichts mehr abtransportiert werden kann. Wenn Sie so vorgehen, werden Sie Arbeitsplätze bei uns in der Region nicht halten können.

Das Problem haben Sie in anderen Bereichen auch. Nein, da muß man schon einmal die Dinge im Zusammenhang sehen. Ich bin der Meinung, daß wir deswegen weiteren Autobahnbau brauchen; ich nenne München - Mühldorf, München - Lindau und auch die Fertigstellung Regensburg - Hof sowie die Fertigstellung Nürnberg - Waidhaus. Diese Strecken brauchen wir auch, um die notwendige Verkehrsinfrastruktur bei uns zu schaffen. Deswegen brauchen wir auch Mittel, die hierfür zweckgebunden verwendet werden.

Wenn Sie die Mineralölsteuer erhöhen wollen, dann haben Sie nicht die Festschreibung einer zweckgebundenen Verwendung. Die Zweckbindung brauchen wir aber, wenn wir hier für vernünftige Verkehrsverhältnisse sorgen wollen. Deswegen sind wir der Meinung, daß wir diese Thematik erneut diskutieren müssen, daß wir das Datenmaterial, das hier relevant ist, sichten, daß wir die Argumente abwägen und daß wir dann gegebenenfalls mit einer Antragstellung im Bundesrat aufwarten. Ich bin beauftragt worden, diese Dinge vorzubereiten. Entschieden wird darüber, wenn sie entsprechend vorbereitet und auch entsprechend ausdiskutiert worden sind.

Ich sage dazu auch noch folgendes: Eine Mineralölsteuererhöhung löst meines Erachtens die Probleme nicht. Sie sollten auch einmal darauf schauen, daß denjenigen Arbeitnehmern, die auf das Auto angewiesen sind - das sind in Bayern nicht wenige; das werden in einem Flächenstaat immer nicht wenige, sondern sehr viele sein -, jede Mineralölsteuererhöhung schadet.

(Beifall bei der CSU)

Als Vertreter des Flächenstaates Bayern spreche ich mich deutlich gegen eine Mineralsteuererhöhung aus.

(Kolo (SPD): Das werden wir einmal sehen! - Weitere Zurufe von der SPD)

- Das werden wir einmal sehen. Ich weiß auch, daß der Bund allein darüber entscheiden kann. Aber für mich ist es schon eine schizophrene Argumentation, heute hier zu sagen - wie Sie es gemacht haben, Herr Hoderlein -: Bei der Vignette sind die deutschen Autofahrer die Leidtragenden. Gleichzeitig fordern Sie aber eine drastische Erhöhung der Mineralölsteuer. Die GRÜNEN fordern die stärkste Erhöhung der Mineralölsteuer, so daß ein Liter Benzin 5 DM kostet. Ja, wer ist denn dann der Leidtragende?

(Widerspruch beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ist es der Autofahrer in Frankreich oder in Spanien? - Entschuldigung, solch einen Stoß kann man doch redlicherweise nicht erzählen!

(Beifall bei der CSU)

Wenn gesagt wird, wenn die Mineralölsteuer um 10 Pfennig erhöht wird, wäre das Abzockerei, dann frage ich: Was ist es denn, wenn die Mineralölsteuer um 30 Pfennig oder auf 5 DM erhöht wird, wie Sie es vorschlagen? Ist das dann keine Abzockerei?

(Frau Renate Schmidt (SPD): Wir wollen das Aufkommen ja zurückgeben! Das ist ein Unterschied!)

Ist es dann, wenn „Öko“ davorsteht, keine Abzockerei? Ist es dann fortschrittliche Verkehrspolitik?

Meine Damen und Herren, ich bitte schon um eines - ich glaube, es ist allmählich Zeit, daß man auch bei Ihnen darüber nachdenkt -: Schauen Sie sich die Situation der Arbeitnehmerhaushalte und der Haushalte der Normalverdiener bei uns an.

(Anhaltende Zurufe von der SPD und vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- Moment! - Wenn Sie das tun, können Sie hier doch nicht auftreten und sagen: Wir sind gegen eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 10 Pfennig, aber für eine Erhöhung um 30 Pfennig, um 50 Pfennig oder auf 5 DM wären wir jederzeit.

(Anhaltende Zurufe von der SPD und vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Diese Schizophrenie müssen Sie schon einmal erklären.

Sie treten hier auf und sagen: Die Vignette trifft die deutschen Autofahrer, die Erhöhung der Mineralölsteuererhöhung um 10 Pfennig ist Abzockerei - alles schön und gut -, aber eine Mineralölsteuererhöhung um 50 Pfennig ist, weil „Öko“ davorsteht, für das ganze Land eine Wohltat. Wer so denkt, der hat seinen Gehirngang nicht mehr ganz in Ordnung.

(Beifall bei der CSU - Zurufe von der SPD und vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Böhm: Die Redezeit des Ministers betrug 11 Minuten. Als nächster hat Herr Kollege Schieder das Wort.

Werner Schieder (SPD): (vom Redner nicht autorisiert): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich greife zunächst gern eine Bemerkung des Herrn Staatsministers auf. Herr Staatsminister, Sie haben vorhin darauf hingewiesen, daß wir doch einmal auf den Geldbeutel der Arbeitnehmerhaushalte schauen und darauf achten sollten, wie es in diesem Geldbeutel aussieht.

(Frau Renate Schmidt (SPD): Eine ausgezeichnete Idee!)

Verehrter und lieber Herr Staatsminister Wiesheu, wer ist denn dafür verantwortlich in diesem Lande, daß es im Geldbeutel der Arbeitnehmerhaushalte zu eng geworden ist?

(Beifall bei der SPD)

Das ist doch ein Ergebnis Ihrer Umverteilungspolitik, Ihrer Steuerpolitik und letztlich auch Ihrer Wirtschaftspolitik, mit der Sie nicht in der Lage sind, die Arbeitslosigkeit zu reduzieren und zu bekämpfen, sondern die Arbeitnehmer nur in immer größere Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt und auf dem finanziellen Sektor bringen. Das ist doch der Punkt.

(Beifall bei der SPD)

Meine Damen und Herren, wenn ich mir die Debatte der letzten Tage und das, was heute zum Thema der Aktuellen Stunde gesagt worden ist, anhöre, muß ich zunächst einmal zwei Dinge feststellen. Soweit es um Verkehrspolitik, um entsprechende Regelungen, um Ökologie usw. geht, muß man feststellen, daß Sie völlig uneins sind. Jeder erzählt etwas anderes. Der eine erklärt, die Vignette sei notwendig und richtig, und der andere sagt, die Vignette sei der größte Schmarrn. Der eine sagt, wir brauchen eine Minerölsteuererhöhung, und der andere erklärt uns hier, man könne die Mineralölsteuer nicht erhöhen, weil das den Lkw-Verkehr zu teuer mache. Wahrscheinlich wollen Sie, daß wir die Lkws auch noch von der Mineralölsteuer befreien und daß die Pkw-Fahrer die gesamte Last der Mineralölsteuer tragen. Das wäre auch ein neues Konzept, wenn man das fortspinnt, was Sie dazu gesagt haben.

In der Sache sind Sie also völlig uneins, aber in einem Punkt sind Sie völlig einig: Es muß mehr Geld her. Das eint Sie alle; Sie wissen nur nicht genau, wie. Aber das Interessante, meine Damen und Herren, ist doch folgendes Während sich die CSU in ihrer bayerischen Provinz noch herumstreitet, was denn jetzt richtigerweise zu tun sei, hat sich die Bonner Regierung längst entschieden, was geschehen muß. Die Bonner Regierung hat entschieden, daß die Mineralölsteuer erhöht werden muß, daß bei den Autofahrern abkassiert werden muß. Reden wir doch nicht darum herum. Sie wollen doch in dieser Diskussion den Eindruck erwecken, als ginge es Ihnen um die Ökologie, um den Eindruck zu vermeiden, daß es nur um das Stopfen von Haushaltslöchern geht. Sie wollen doch hier den Eindruck erwecken, als ginge es um verkehrspolitische Maßnahmen, um den Eindruck zu vermeiden, daß es um das pure Abkassieren geht. Das ist doch der Punkt.

Wir müssen die Dinge doch im Zusammenhang sehen. Sie haben in diesen Tagen endlich entschieden, daß die Vermögensteuer wegfallen wird. Das heißt, Sie haben entschieden, daß den Länderhaushalten neun Milliarden DM Steuereinnahmen fehlen werden. Diese neun Milliarden werden den öffentlichen Haushalten fehlen, weil Sie den Vermögensmillionären in dieser Republik neun Milliarden DM schenken wollen. Was Sie hier betreiben, ist der pure „Klientelismus“, und die Kosten dafür müssen die Autofahrer bezahlen. Das ist das Konzept, das Sie in diesem Punkt haben.

Ich will auf einen weiteren Zusammenhang hinweisen. Die Debatte, die Sie jetzt darüber führen, ob die Mineralölsteuer erhöht wird, ist doch noch nicht zu Ende. Sie haben die Mineralölsteuer in den letzten zehn Jahren

schon um hundert Prozent erhöht. Aber damit ist noch nicht Ende. Sie führen eine vernebelnde und verschlei-ernde Debatte, wenn Sie jetzt mit Ihrer neuen Steuer-konzeption, etwa mit der Steuerreform 1998, eine Netto-entlastung um 30 Milliarden DM ankündigen. Das ist eine verschleiende Debatte, weil Sie genau wissen, daß Sie 30 Milliarden DM netto nie bezahlen können. Irgend jemand muß das ja letztlich bezahlen. Ich sage Ihnen auch, wie Sie das finanzieren werden. Sie werden die Mineralölsteuer dann ein weiteres Mal erhöhen, das steht heute schon fest. Wir werden in einigen Jahren darüber diskutieren können, wer mit seiner Prognose recht hat.

Präsident Böhm: Herr Schieder, die Redezeit ist abge-laufen.

Werner Schieder (SPD): Sie werden die Mineralölsteuer erhöhen, das steht auch schon fest. Das heißt, Sie werden ein weiteres Mal Steuergeschenke verteilen und werden bei den breiten Schichten abkassieren. Das ist Ihre Finanzpolitik.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Herr Schieder, ich bitte Sie, Ihren Bei-trag zu beenden. Die Redezeit ist überschritten.

Werner Schieder (SPD): Eine letzte Bemerkung will ich machen. In diesen Zusammenhang gehört auch Ihre Überlegung, daß Sie die Kilometerpauschale für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von jetzt 80 auf 20 Pfennig senken wollen. Das ist auch eine Politik sozu-sagen für das flache Land hier in Bayern, wo viele Arbeit-nehmer darauf angewiesen sind, mit dem Auto zu fahren.

Präsident Böhm: Herr Schieder, ich muß Ihnen jetzt lei-der das Wort entziehen. Sie haben schon eine Minute überzogen.

(Mikrofon wird abgeschaltet)

Werner Schieder (SPD): Ihre Politik ist nicht Ausdruck ökologischer Besorgnis, sondern Ihre Politik und Ihre Konzeption sind Ausdruck des haushaltspolitischen Desasters und Ihrer finanzpolitischen Ratlosigkeit. Das gilt auch für diese Vignetten-Diskussion.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Rotter das Wort.

Rotter (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kol-legen! Herr Kollege Schieder, als Mitglied des Haus-haltsausschusses sollten Sie eigentlich wissen, daß das Bundesverfassungsgericht entschieden hat, daß die Vermögensteuer in der bisherigen Form nicht weiter erhoben werden darf.

(Zurufe von der SPD)

Wenn Sie hier ständig anmahnen, daß etwas für die Arbeitsplätze getan werden soll, dann werden Sie doch auch anerkennen müssen, daß die Betriebe von der Vermögensteuer in jedem Falle befreit werden sollen. Damit haben wir bereits zwei Drittel der Vermögensteuer, und für das restliche Drittel der Vermögensteuer ist der Verwaltungsaufwand so hoch, daß er sich weiß Gott nicht mehr lohnt.

Herr Kollege Hoderlein als Generalsekretär macht sich Sorgen um die Karriere unseres Kollegen Dinglreiter. Er ist jetzt gerade nicht da; wahrscheinlich macht er sich jetzt draußen die eigentliche Sorge, nämlich um die SPD. Hier nur von Gerechtigkeitspartei zu reden und Sprüche zu klopfen, wird ihn dieser Sorge nicht entledigen.

1992, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist die Vignette bereits beschlossene Sache gewesen. Minister Wiesheu hat bereits darauf hingewiesen. Damals haben auch alle Länderverkehrs- und Länderumweltminister zugestimmt, und sie waren damals bereits überwiegend mit einem SPD-Parteibuch versehen. Joschka Fischer - Herr Kollege Dr. Magerl, Sie wissen es - war damals Minister in Hessen und hat der Vignette ebenfalls zugestimmt. Wenn hier kritisiert wird, daß die Vignette als Möglichkeit, zusätzliche Gelder in den Verkehrshaushalt zu bringen, seitens des Ministerpräsidenten gefordert wird, und wenn behauptet wird, Stoiber gebe als Begründung lediglich an, daß er die Vignette wegen der ausländischen Autofahrer haben möchte, kann ich Ihnen einen nur sehr eingeschränkten Wahrnehmungshorizont attestieren. Unser Ministerpräsident hat sehr deutlich gesagt, daß es ihn mit großer Sorge erfüllt, daß die notwendigen Straßenbaumaßnahmen angesichts der Finanzknappheit nicht verwirklicht werden können.

Gerade auch Sie, Herr Kollege Schläger, als Grenzländer und viele andere SPD-Kollegen vom Lande fordern hier zu Recht den Straßenausbau ein. Sie sagen, Ortsumgehungen sollten rascher verwirklicht werden. Sie fordern einen Bundesfernstraßenausbau auch in Ihren Bereichen. Auf der anderen Seite dann hier zu geißeln, daß nach Möglichkeiten gesucht wird, wie man den unterfinanzierten Verkehrshaushalt aufbessern könnte, um Mittel dafür zur Verfügung zu stellen, das kann ich nur als heuchlerisch bezeichnen.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es wäre natürlich schön, wenn man in ganz Europa mautfrei auf bestens ausgebauten und nicht überlasteten Fernstraßen fahren könnte, und dies auch noch mit schadstoffarmen Fahrzeugen.

Doch das ist nicht die Wirklichkeit. Realität ist, daß viele unserer Nachbarn zumindest im Süden und im Westen abkassieren. Unsere Fernstraßen sind völlig überlastet, und für einen notwendigen Ausbau fehlt das Geld, und zwar gerade auch für Lückenschlüsse und für Kapazitätserweiterungen auf den Autobahnen. 1997 kann vor-

aussichtlich keine einzige weitere Maßnahme im Bundesfernstraßenbau in Bayern begonnen werden.

Die Mineralölsteuer ist als Verkehrslenkungsinstrument nur sehr bedingt geeignet. Bei einer Erhöhung im diskutierten Umfang würde kaum weniger gefahren werden. Auch wenn es den Menschen im Geldbeutel weh tut - dann sparen sie eben woanders. Bei 5 DM pro Liter Benzin, was nach wie vor gelegentlich gefordert wird, wäre das natürlich anders. Die Folgen wären allerdings, daß sich nur noch wenige das Autofahren leisten könnten. Ich glaube, daß das auch nicht in Ihrem Sinne ist. Niemand kann ernsthaft wollen, daß Autofahren ein Privileg nur noch weniger ist. Die Mobilität ist schließlich eine Errungenschaft, auf die keiner verzichten will, und zwar auch Ihre Klientel nicht.

Ein Umstieg auf Bahn und öffentlichen Personennahverkehr ist nur sehr begrenzt möglich. Zum einen verweise ich auf Kapazitätsprobleme sowie auf einen mangelhaften Ausbau auf dem Lande.

(Dr. Magerl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Das haben Sie zu verantworten!)

Die Ungleichbehandlung zwischen Stadt und Land interessiert Sie vielleicht weniger, Herr Dr. Magerl, weil Sie im Münchner S-Bahn-Bereich wohnen. Es gibt aber ländliche Bereiche, in denen der öffentliche Personennahverkehr unterentwickelt ist und auch mit großen finanziellen Mitteln nicht wirtschaftlich sinnvoll ausgebaut werden kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich komme zum Schluß und möchte betonen, daß wir im Interesse ehrlicher Politik auch darüber nachdenken müssen, wie wir zusätzliche Mittel für nötige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beschaffen können.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Als letzter Redner hat Herr Kollege Dr. Scholz das Wort.

Dr. Scholz (SPD): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Das heutige Thema bezieht sich nicht nur auf den Personenverkehr und die Frage der Einführung einer Vignette, sondern auch auf die preisliche Gestaltungsmöglichkeit im Interesse der Zukunft Bayerns, wie es so schön heißt. In diesem Zusammenhang ist zu fragen: Was liegt wirklich im Interesse der bayerischen Wirtschaft, wenn ich dabei auf den Güterverkehr abstelle? Dazu ist festzustellen, das Interesse der Wirtschaft auch an der Erhaltung der Arbeitsplätze in Bayern ist nicht nur eine Frage des Güterverkehrsgewerbes, lieber Kollege Lode, sondern geht weit darüber hinaus. Im Interesse der bayerischen Wirtschaft an der Erhaltung bayerischer Arbeitsplätze, vor allem auch im Interesse kleiner und mittlerer bayerischer Unternehmen ist zu fordern, daß der Güterverkehr europa- und weltweit kostendeckend gestaltet wird. In seiner heutigen Struktur wirkt der Güterverkehr nämlich ausgesprochen wettbewerbsverzerrend.

Kollege Hoderlein hat in diesem Zusammenhang einmal im Ausschuß ein eindrucksvolles Beispiel geschildert: Ein kleines Unternehmen zur Herstellung von Grabsteinen im Fichtelgebirge hat über Jahrzehnte hinweg gut gewirtschaftet. Plötzlich ist dem Unternehmen jedoch eine Konkurrenz durch Grabsteine aus - man höre und staune - Indien entstanden. Diese indischen Grabsteine, die bekanntlich von einigem Gewicht sind, werden per Schiff nach Hamburg und von dort per Lkw in das Fichtelgebirge transportiert. Der Importeur unterbietet dann das dortige traditionelle kleine Unternehmen. Ich weiß nicht, ob der Ausdruck „indisches Grabmal“ dabei eine Art Marketing-schlager ist. Dieses Beispiel zeigt jedenfalls, daß in der Kostenstruktur etwas nicht stimmen kann. Auch das ist eine Auswirkung des Güterverkehrs und der daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrung.

Es gibt genügend inländischen Unsinn, der durch den vom Grundsatz her eigentlich zu billigen Güterverkehr auf der Straße bewirkt wird: wenn zum Beispiel die Milch zum Pasteurisieren und Verpacken nach Hamburg und dann wieder zurück zum Erzeuger transportiert wird und ähnliches. Die Erhebung einer Güterverkehrsabgabe ist deshalb meines Erachtens nachdrücklich zu fordern. In Ihrem Antrag ist dies jedoch nicht enthalten. Eine Güterverkehrsabgabe darf aber nicht nur entfernungsabhängig, sondern muß auch tonnageabhängig sein, weil der Straßengüterverkehr, und dort wiederum der Fernverkehr, mit ursächlich für die Belastung und damit für den Zustand der Straßen ist, mithin auch für die Reparatur- und Erneuerungsmaßnahmen.

Was uns auch beim internationalen Transit erwartet, wenn keine gerechte Abgabe geschaffen wird, geht aus der Prognose für den Güterverkehr in Bayern hervor, wo es heißt: Der internationale Transit wird sich seit 1990 von 4,7 auf 10,6 Milliarden Tonnenkilometer mehr als verdoppeln, der nationale von 9,2 auf 15,4 und der inländische Transit von nur 1,0 auf 1,7 erhöhen. Diese Größenordnungen sind ein Hinweis darauf, daß wir die Entwicklung im Interesse der bayerischen Wirtschaft, der bayerischen Arbeitsplätze und unserer bayerischen Unternehmen steuern müssen. Vorrangiges Ziel muß die Herstellung einer Kostengerechtigkeit sein. Mit Ihren bisherigen Vorschlägen wird das jedoch nicht erreicht.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Die gemeldeten Redner haben gesprochen. Die Aktuelle Stunde ist damit beendet.

Ich rufe jetzt die zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge auf. Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Dr. Fleischer, Dr. Magerl und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Keine Autobahngebühr (-vignette) für Pkw (Drucksache 13/5875)

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Alois Glück, Dingleiter, Ihle und anderer und Fraktion (CSU)

Straßenbenutzungsgebühr (Drucksache 13/5883)

Werden diese Dringlichkeitsanträge begründet? Dazu stehen jeweils fünf Minuten Zeit zur Verfügung. - Nein. Dann eröffne ich die gemeinsame Aussprache. Wortmeldung: Herr Kollege Dr. Magerl.

Dr. Magerl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): (vom Redner nicht autorisiert): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich möchte jetzt nicht alles, was ich vorher in der Aktuellen Stunde gesagt habe, wiederholen. Ein Hinweis ist aber zur Klarstellung notwendig. Herr Minister Wiesheu hat typischerweise eine Rede gehalten, die mit einer Beleidigung geendet hat, und ist dann hinausgegangen. Er hat leider immer noch nicht begriffen, worum es uns bei dieser gesamten Thematik geht, und ich glaube, er wird es auch nicht mehr begreifen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir wollen eine Mineralölsteuererhöhung in eine ökologische Steuerreform eingebettet wissen, die aufkommensneutral ist. Das sage ich ausdrücklich, und das verschweigt Minister Wiesheu hier immer wieder in unehrlicher Weise. Der Debatte stellt er sich aber nicht, sondern er verläßt dann lieber den Raum.

Ich habe aber ein gewisses Verständnis dafür, daß er heute so geholt hat, denn wenn ich heute nacht in Bonn so abgesoffen wäre und so gedeckelt worden wäre wie er, dann würde ich auch meinen Frust hier ablassen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich möchte einige Bemerkungen zum CSU-Dringlichkeitsantrag machen. Ihnen geht es darum, mehr Geld zu bekommen, damit das Phantasiegebilde Bundesverkehrswegeplan - anders kann man das nicht mehr bezeichnen - noch eine zusätzliche Finanzierung erhält. Das ist Ihr Ziel. Zu diesem Zwecke wollen Sie den Leuten Geld aus der Tasche ziehen, ohne daß es ihnen an anderer Stelle über die Steuer wieder zufließt. Unsere Position ist dagegen die Aufkommensneutralität. Diese streben Sie jedoch nicht an. Ihr Dringlichkeitsantrag bedeutet nämlich nicht Aufkommensneutralität, sondern mehr Abkassieren.

Sie wollen dieses Geld nicht ökologisch orientiert einsetzen, sondern sie wollen es in mehr Straßenbau, den wir ablehnen, investieren. Deshalb vertreten wir die klare Position: Wir lehnen Ihren Antrag ab.

Über Gebühren für den Lkw-Verkehr - dazu gibt es von uns einen eigenen Antrag - werden wir uns an anderer Stelle noch unterhalten. Insgesamt gesehen kann das aber Ihren Antrag auch nicht retten. Er ist einfach abzulehnen, weil er bedeutet, den Leuten Geld aus der Tasche zu ziehen, ohne ihnen auf der anderen Seite etwas zurückzugeben.

Es gibt für mich nur eine Möglichkeit: Wenn Sie wirklich eine sinnvolle, zukunftsorientierte Verkehrspolitik machen

wollen, stimmen Sie unserem Antrag zu. Die Vignette ist abzulehnen. Sie ist verkehrspolitisch der größte Schmarrn, den ich kenne.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Lode das Wort.

Lode (CSU): Herr Präsident, Hohes Haus! Rundumschläge mit vermeintlich populären Zitaten bringen uns nicht weiter. Die Veränderungen in der Welt der Wirtschaft sind viel komplizierter, als Sie von der Opposition es darstellen und für Ihre Argumentation nutzen wollen.

Herr Dr. Magerl, Sie müssen versuchen, innerhalb Ihrer Fraktion der GRÜNEN eine klare Linie aufzuzeigen. Entgegen dem, was Sie gerade gesagt haben, liegt mir eine Unterlage vor, wonach am 10. Oktober dieses Jahres auf Verlangen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Bundestag eine Aktuelle Stunde stattgefunden hat. Sie sprechen von Aufkommensneutralität; Ihr Kollege im Bundestag Albert Schmidt hat aber gesagt - ich zitiere wörtlich -:

Erhöhen Sie doch endlich schrittweise und berechenbar die Mineralölsteuer. Geben Sie dann diese Einnahmen zurück an die Menschen, indem Sie Bus und Bahn als Alternative ausbauen, indem Sie die Sozialversicherungsbeiträge und die Lohnnebenkosten senken. Das schafft Arbeitsplätze und Verkehrsverlagerung.

Meine Damen und Herren, es ist unbestritten, daß die Diskussion über die Einführung von Straßennutzungsgebühren auch innerhalb der CSU kontrovers geführt wird. Ich meine, es zeichnet die CSU gerade im besonderen aus, daß wichtige Entscheidungen erst am Schluß einer intensiven und sachgerechten Diskussion in der Fraktion festgelegt werden.

(Lachen bei der SPD)

Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, daß vor einer endgültigen Entscheidung vollkommen ohne Emotionen geprüft wird, unter welchen Voraussetzungen eine Straßennutzungsgebühr, eine Autobahnvignette überhaupt eingeführt werden kann. Dazu hat der Wirtschaftsminister, Herr Dr. Wiesheu, ausführlich die einzelnen Daten erläutert.

Für den Lkw-Verkehr findet bereits eine Diskussion innerhalb Europas statt, also nicht nur innerhalb der Bundesrepublik Deutschland oder Bayerns. Es ist so, daß der deutsche Lkw aufgrund seiner steuerlichen Belastung mehr als 100 % der direkten Kosten des Straßenverkehrs trägt, der ausländische Lkw an diesen Kosten jedoch nur mit rund 15% beteiligt ist. Da zudem festzustellen ist, daß der Anteil der ausländischen Lkw auf den Autobahnen rund 30 %, auf den Transitstrecken - das spüren wir in Bayern besonders - sogar mehr als 50 % beträgt, ist es sachgerecht, den ausländischen Lkw zur Kostendeckung verstärkt mit heranzuziehen.

Technisch ist dies durch ein satellitengestütztes Gebührenerfassungssystem möglich. Die Einführung könnte in einem Zeitraum von 1999 bis zum Jahr 2000 erfolgen. Entscheidend ist aber, daß die mögliche Kompensation bei den deutschen Lkws nach dem EU-Mindeststeuersatz - rund 700 Ecu, also knapp 1 300 DM pro Lkw - vorgenommen wird. Heute werden für einen deutschen Lkw mit moderner Technik rund 3 600 DM an Kraftfahrzeugsteuer und rund 2 300 DM an Autobahngebühren bezahlt. Hier muß zugunsten der deutschen Unternehmen dringend eine Harmonisierung in den Gesamtbelastungen mit den europäischen Konkurrenzländern vorgenommen werden.

Alle Maßnahmen für ein Mehr an Finanzmitteln müssen jedoch zwingend von dem Ziel bestimmt sein, durch diese Mehreinnahmen den Straßenbau und den gesamten Verkehrswegebau mit allen notwendigen Nebeneinrichtungen so zügig wie irgend möglich fortzuführen und damit nicht nur zum Abbau von Staus und den damit verbundenen Mehrkosten, sondern auch zur Verkehrssicherheit sowie zur Erschließung der Wirtschaftsräume beizutragen. Ich bitte Sie daher, den Antrag der CSU zu unterstützen.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Hoderlein das Wort.

Hoderlein (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Dringlichkeitsantrag ist auch wieder ein Stück präsentierte Hilflosigkeit. Er verfolgt weder den Stoiber-Weg, noch bestätigt er den Waigel-Weg, sondern er versucht, beide miteinander zu versöhnen und der Öffentlichkeit Sachkompetenz zu vermitteln. Bei einer ernsthaften Beschäftigung mit dem Antrag kommt man zu differenzierten Betrachtungen.

Die Lage, wie Sie sie vorhin beschrieben haben - ich will das hier nicht weiter ausführen -, ist, daß der Verkehr zunimmt, es im besonderen beim Lkw-Verkehr Probleme gibt und nicht hinnehmbare, völlig unterschiedliche Regelungen in Europa bestehen. Das wäre übrigens einmal ein Feld europäischer Politik, auf dem sich Helmut Kohl in praktischer Arbeit einbringen könnte. Aber es geschieht nichts. Das ist tatsächlich ein Problem, mit dem man sich inhaltlich beschäftigen muß. Wer den derzeitigen Stand, der von der Verwirklichung der bestehenden Regelungen wie auch von der Bewältigung neuer Herausforderungen her völlig unzureichend ist, verbessern will, muß mehr wissen. Deshalb ist Punkt 1 des Antrags an sich vernünftig. Sich von der Staatsregierung berichten zu lassen, wie die Dinge stehen, ist gut, und das soll man auch so sagen.

(Frau Haas (SPD): Das ist nie verkehrt!)

Es zeigt gleichzeitig, daß Sie weniger wissen, als Sie hier vorgeben. Wer so wenig weiß wie Sie, darf auch nicht solche Vorschläge machen wie Herr Stoiber und Herr Waigel.

(Beifall bei der SPD)

Dem ersten Teil des Antrags kann man zustimmen. Der zweite Teil ist differenzierter zu sehen. Ich sehe nicht ein, wieso es eine Güterverkehrsabgabe, von der ich vorhin schon gesprochen habe, erst ab dem Jahr 2000 geben soll. Wahrscheinlich gibt es hier eine Absprache mit der Industrie, die Sie sponsert. Ich sage, die Abgabe muß schnellstmöglich erhoben werden. Denn weil das Problem wirklich dringlich ist, darf kein weiterer Tag vergehen, bis man die Lkws heranzieht.

(Beifall bei der SPD)

Sie sagen, das Road-pricing-System muß satellitengestützt sein. Das ist technologisch sicher sehr fortschrittlich. Sie sind schließlich auch bemüht, sich ein entsprechendes Image zuzulegen. Ich sage, das System kann satellitengestützt sein, muß es aber nicht. Die Experten sind sich uneinig, welches System das vernünftigste ist. Die Tendenz geht zum elektronischen System; ob es satellitengestützt sein muß, sei dahingestellt. Für mich ist das kein hartes Faktum, das man in einen Antrag aufnimmt. Entscheidend ist letztlich, daß etwas geschieht. Deshalb muß man den Antrag differenziert sehen. Lkws werden mit einer vernünftigen Erfassungsmethode so schnell wie möglich herangezogen.

Sie sagen: wegeabhängig. Dazu habe ich bereits vorhin ein Kompliment ausgesprochen. Sie haben dazugelernt: Sie sind von der pauschalen und statischen Besteuerung, die die Kraftfahrzeugsteuer darstellt, einen Schritt weitergegangen und sagen, die Steuer muß etwas mit dem Weg und damit dem Energieverbrauch zu tun haben. Das ist richtig. Wenn Sie ganz konsequent sind, Herr Lode, dürfen Sie den zweiten Teil der ökologischen Vernunft nicht außer acht lassen. Das ist neben der Strecke die Menge der Güter, die transportiert werden. Die Menge der Güter ist in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der verbrauchten Energiemenge zu sehen. Deshalb muß es heißen: wege- und tonnageabhängig. So macht das Ganze Sinn.

Zum dritten. Zum Ausgleich für bestehende finanzielle Nachteile des deutschen Güterverkehrsgewerbes soll gleichzeitig die Kraftfahrzeugsteuer für Lkws in Deutschland auf das von der EU festgelegte Mindestmaß reduziert werden. Es ist in der Tat - auch das habe ich vorhin schon gesagt - ein Ärgernis, daß die Summe von rund 1 300 DM, die europaweit als Mindestmaß gilt, bei uns bei weitem überschritten wird. Das ist in der Tat ein wettbewerbsverzerrendes Moment. Daran gibt es nichts zu rütteln. Deshalb muß man hier herangehen. Wenn Sie aber nichts anderes tun, als den deutschen Satz auf den EU-Mindestsatz zu reduzieren, konterkarieren Sie das, was Sie einen Satz vorher vorgeben, nämlich daß Sie wege- und tonnageabhängig besteuern wollen. Das kann nicht funktionieren.

Wenn Sie den Umfang der statischen Steuerelemente senken, müssen Sie den der dynamischen erhöhen. Nur so erreichen Sie eine Lenkungswirkung im Hinblick auf ökologische Gesichtspunkte. Genau das sieht Ihr Antrag aber nicht vor. Deshalb ist der entsprechende Teil der Initiative ganz und gar abzulehnen. Kapazitätserweiterung, Aufbau von Fahrspuren - darunter kann ich mir überhaupt nichts vorstellen. Es ist mehr als vage, was da

in Ihrem Antrag steht. Insofern sollte derlei in einem Dringlichkeitsantrag überhaupt nicht vorkommen. Kurzum: zu einem Punkt Zustimmung, zu einem Ablehnung, viele Gründe zur Nachbesserung - Setzen, dieser Antrag kann leider nicht mit „Gut“ bewertet werden.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD - Zuruf des Abgeordneten Dr. Weiß (CSU))

Nun zum Antrag der GRÜNEN. Brav waren sie.

(Heiterkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Alois Glück (CSU): Sind Sie der Oberlehrer?)

- Wenn Sie es wünschen, übernehme ich das gerne. - Manchmal genügt für die Darstellung klarer Tatsachen und einfacher Wahrheiten ein Satz. Das beherrschen die GRÜNEN, Kompliment. Wir stimmen ihrem Antrag zu, weil er vernünftig ist. Bei der Abstimmung über den Antrag der CSU-Fraktion werden wir uns aus den genannten Gründen der Stimme enthalten.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Ich schließe die Aussprache. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt. Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 13/5875 - das ist die Initiative der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Fraktion der SPD und die des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gibt es Gegenstimmen?

(Dr. Weiß (CSU): Und wie!)

Das ist die Fraktion der CSU. Gibt es Stimmenthaltungen? - Ich sehe keine. Ich stelle fest: Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 13/5883 - das ist die Initiative der Fraktion der CSU - seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist die Fraktion der CSU. Gegenstimmen? - Das ist die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? - Das ist die Fraktion der SPD. Ich stelle fest: Damit ist der Dringlichkeitsantrag angenommen.

Nun rufe ich zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Renate Schmidt, Kolo, Peters und Fraktion (SPD)

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen (Drucksache 13/5877)

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Dr. Fleischer, Kellner, Lödermann und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Anhörung zum geplanten Donauausbau nach Vorlage aller Gutachten (Drucksache 13/5880)

Werden die Dringlichkeitsanträge begründet?

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Ja!)

- Dann bitte ich um eine Wortmeldung. Da mir keine Wortmeldung vorliegt, kann ich noch niemanden aufrufen.
- Vielen Dank, jetzt habe ich eine Wortmeldung. Frau Kollegin Kellner begründet den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bitte, Frau Kollegin. Sie haben fünf Minuten Redezeit zur Begründung des Dringlichkeitsantrags.

(Unruhe - Dr. Matschl (CSU): So, Frau Kollegin, jetzt aber!)

Bitte, Frau Kollegin, ich habe Ihnen das Wort erteilt.

(Fortgesetzte Unruhe)

Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, es ist mir noch zu laut.

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Frau Kollegin, ich werde schon für Ruhe sorgen. Sie können ruhig anfangen. Ich glaube, dann wird es von allein ruhig; ansonsten Sorge ich dafür. Bitte, Frau Kollegin.

Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Der von Staatsregierung und CSU-Fraktion geplante staustufengestützte Ausbau der Donau war hier schon mehrmals Beratungsgegenstand. Meine Erinnerungen in dem Zusammenhang reichen zurück bis in das Jahr 1991, als die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine Anfrage zu den Kosten und dem Nutzen eines solchen Projekts eingereicht hat. Wie damals sind wir heute der Meinung, daß ein staustufengestützter Ausbau unnötig wie ein Kropf ist

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Er würde die bayerische Kulturlandschaft, unser bayerisches Kulturerbe, vernichten. Er ist auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht notwendig, da alle Transporte, die auf der Wasserstraße Donau getätigt werden müssen und auch sollen, schon jetzt möglich sind. Wir geben zu, daß es in dem Zusammenhang darauf ankommt, welche Schiffe jeweils eingesetzt werden. Selbstverständlich räumen wir auch ein, daß die eine oder andere flußbauliche Maßnahme, durch die bestimmte Engpässe entschärft werden könnten, durchaus vorgenommen werden könnte. Vorschläge hierzu gibt es gerade aus den Reihen der Naturschutzverbände und derjenigen, die für die frei fließende Donau kämpfen.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Fleischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Nun ist die Sache so weit gediehen, daß wir heute großen Grund haben, uns zu freuen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir haben praktisch den ersten Etappensieg zugunsten einer frei fließenden Donau erreicht.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Bis zum Jahr 2000 ist der bayerische Wirtschaftsminister Wiesheu, Noch-Wirtschaftsminister Wiesheu, kaltgestellt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir freuen uns, daß das breite Bündnis von Naturschützerinnen und Naturschützern, das für den Erhalt der frei fließenden Donau kämpft, einen ersten Erfolg erzielt hat.

(Zuruf des Abgeordneten Kaul (CSU))

- Herr Kaul, ich sage Ihnen noch etwas: Jetzt müssen Sie einmal eine Niederlage hinnehmen. Erfolge sind bei uns selten genug. Aber nun freuen wir uns wirklich - mit all denjenigen, die dazu beigetragen haben, daß wir in der ersten Etappe erfolgreich waren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir genießen das heute auch. Ich kündige Ihnen jetzt auch schon folgendes an:

(Kaul (CSU): Ein Volksfest!)

Sollten Sie im Jahr 2000 wieder versuchen, sich mit Ihren Staustufen und Ihrem Beton hier durchzusetzen, werden Sie wieder eine Niederlage erleiden. - Ich füge etwas hinzu, weil hier sozusagen ein „scheibchenweiser“ Rückzug festzustellen ist: Wir brauchen keine Staustufe an der Donau. Meine Damen und Herren von der CSU, wenn, wie es letzters wieder der bayerische Finanzminister getan hat, so mancher aus Ihren Reihen meint, auch neben Staustufen gebe es noch ein bißchen Natur, ein paar Bäume und ein paar Blumen, die blühten, muß ich auf die Artenvielfalt an der bayerischen Donau-Strecke verweisen.

Schauen Sie sich auch einmal an, was das Europäische Parlament zu all dem ausgeführt hat. Wenn Sie die Donau staustufengestützt ausbauen, dann bedeutet dies eine Verletzung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie. Das betreffende Areal hätte schon längst als Schutzgebiet ausgewiesen werden müssen. Wir werden darauf hinwirken, daß dies endlich geschieht. Noch etwas muß ich Ihnen sagen, meine Damen und Herren von der CSU: Kommen Sie mir nie wieder damit, daß Sie später alles renaturieren wollen. Denn eines ist für uns klar: Eine mit Staustufen versehene Donau hat mit einer frei fließenden Donau soviel gemeinsam wie ein Kunstrasen mit einer blühenden Almwiese.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Frau Kollegin, die Zeit zur Begründung ist längst verstrichen. Wegen Ihrer großen Freude habe ich nicht gerügt, daß das, was Sie gesagt haben, nicht die Begründung für Ihren Antrag

gewesen sein kann. Jedenfalls ist Ihre Redezeit für die Begründung abgelaufen.

Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe nachher noch Gelegenheit, das Wort zu ergreifen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Zur Begründung des Dringlichkeitsantrags der Fraktion der SPD - zur Begründung! - erteile ich Herrn Kolo das Wort.

(Zurute von der SPD)

- Ich weiß nicht, ob er genauso fröhlich ist wie Frau Kellner. Bitte, Herr Kollege, Ihre Redezeit beträgt fünf Minuten. - Selbstverständlich eröffne ich im Anschluß an die Begründung die allgemeine Aussprache. Sie können gleich hier bleiben. Ich erteile Ihnen im Anschluß an die Begründung sofort das Wort in der Aussprache. Bitte, Herr Kollege, begründen Sie den Antrag der SPD-Fraktion.

Kolo (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Frau Präsidentin, herzlichen Dank für diese unkonventionell geschaffene Möglichkeit, eine Redezeit von 15 Minuten besonders gut auszunutzen.

(Heiterkeit)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Jetzt kommt aber vielleicht die Antragsbegründung - auch aus der Freude heraus.

Kolo (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Das ist eine herbe Niederlage für die Staatsregierung. So konnte man den Nachrichten entnehmen:

(Zurufe der Abgeordneten Kaul und Hofmann (CSU): Das haben wir nicht verdient!)

„Die Staatsregierung ist baden gegangen. - Es hat sie kalt erwischt.“

(Wahnschaffe (SPD): Im wahrsten Sinne des Wortes!)

- Sie hätte das auch im Sommer machen können, dann wäre es etwas wärmer gewesen.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Hofmann (CSU): In diesem Sommer nicht!)

Es gibt keinen Grund für einen Siegestaumel. Es ist kein Sieg.

(Hofmann (CSU): Würde ich auch sagen!)

Es ist ein großer Teilsieg und ein großer Erfolg der Opposition gegen die angestrebte Betonorgie an der Donau.

(Kaul (CSU): Was haben Sie denn dazu getan?)

Bürgerproteste und der Widerstand im Parlament haben die Betonorgie bisher, zumindest bis zum Jahre 2000 verhindert, und damit nicht nur einen Gewaltakt gegen die Natur, sondern auch ein Milliardengrab für Steuergelder verhindert.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Dank gebührt den Bürgern und der Opposition, nicht Ihnen von der CSU-Mehrheit und nicht der Staatsregierung.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich sage Ihnen gleichzeitig, es wird nicht gelingen, die Bürger einzuschläfern, indem Sie sagen, bis zum Jahre 2000 passiere nichts, der Protest werde zurückgehen, und dann die alten Kamellen wieder aus der Tasche zu ziehen.

(Hofmann (CSU): Bis dahin haben Sie viel Zeit zum Reden!)

- Nein, die Vertagung auf 2000 ist - wenn Sie klug sind - ein geordneter Rückzug. Wir werden alles dazu tun, daß es ein Rückzug bleibt.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Kaul (CSU): Flankenschutz!)

Vielleicht hilft Ihnen die Erinnerung an die Entwicklung bei der WAA, wo Sie ebenfalls nur durch den Protest der Bürger und die Verweigerung des Geldes

(Hofmann (CSU): Das stimmt nicht! - Wahnschaffe (SPD) zu Hofmann (CSU): Sagen Sie bloß, daß das Ihre gute Einsicht war!)

- damals von der Industrie, dieses Mal von Ihrem Parteivorsitzenden, der nichts im Sack hat - zur Vernunft zu bringen waren.

(Hofmann (CSU): Sie dürfen nicht von sich auf andere schließen!)

-Zumindest im Geldsack. Nur so sind Sie damals gezwungen worden, den Strampelanzug auszuziehen, den Sie an hatten und den Ihnen diesmal die RMD angezogen hat.

(Wahnschaffe (SPD): Zwangskostümierung!)

Die gelbe Karte kam aus Bonn. Ich kann nur hoffen, daß, wenn Sie sich nicht ändern, die rote Karte aus Bayern kommt. Ich glaube, das ist die einzige Sprache, die Sie verstehen.

(Hofmann (CSU): Und wer soll sie zeigen?)

Vielleicht ist es ein Zeichen, daß Sie das Jahr 2000 wählen; Sie wissen, daß im Jahr 1998 wichtige Landtagswahlen sind, um die Sie herkommen wollen.

(Hofmann (CSU): 2002 auch!)

Ich sage Ihnen deutlich, Sie werden sich vor dem Jahre 1998 klar erklären müssen und sagen müssen, was Sie wollen.

Es bleiben zwei Probleme, deshalb ist unser Antrag nach wie vor aktuell. Ich gehe allerdings davon aus, daß Sie nach dem gestrigen Ergebnis dem Antrag zustimmen können, denn er läuft in Richtung eines geordneten Rückzugs.

Zwei Probleme bleiben ungeklärt, die meines Erachtens mit der Erklärung der Staatsregierung, bis zum Jahre 2000 passiere nichts, nicht aus der Welt sind. Das ist einmal die Geheimdiplomatie, die die Staatsregierung bei der Bearbeitung des Themas an den Tag gelegt hat, um die Probleme außerhalb des Parlaments zu regeln. Das zweite Problem ist inhaltlicher Art; es bedarf nach wie vor der Klärung. Aus dem Scheinrückzug wird erst ein Rückzug, wenn der Strampelanzug, der zunehmend zum Korsett geworden ist, den Ihnen die RMD angezogen hat, zerschnitten wird: das Glaubensbekenntnis, daß die Donau an 345 Tagen befahrbar sein müsse. Am Rhein haben wir 25 % weniger. Hinterfragt werden muß auch die Abladetiefe von 2,50 Metern, die die Staatsregierung wie eine Monstranz vor sich her trägt, und - das steckt dahinter - das Credo, daß die Natur an eine unbewegliche Technik angepaßt werden muß, statt daß, wie wir meinen, die Technik sich an die gegebene Natur anpassen muß.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Lassen Sie mich zu diesen beiden Dingen kurz etwas sagen. Das ergibt sich aus dem Antrag.

(Dr. Matschl (CSU): Das war eine Begründung zu einem überflüssigen Antrag!)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Herr Kollege Kolo, Ihre Begründungszeit ist beendet. Ich eröffne die allgemeine Aussprache und erteile als erstem Redner Herrn Abgeordneten Kolo das Wort. Bitte, Herr Kollege.

Kolo (SPD): Frau Präsidentin, Herr Kollege Dr. Matschl, das war sehr wohl eine Begründung zu unserem Antrag, der nicht überflüssig geworden ist durch das, was gestern passiert ist, sondern der eine Bekräftigung darstellt. Ich hoffe auf Ihre Zustimmung.

Nun zur Begründung, warum das Verfahren in den zwei Punkten, die ich angedeutet habe, hinterfragt werden muß. Für uns ist es - ich glaube auch für Sie, wenigstens für Teile Ihrer Fraktion - unerträglich, in welcher Art und Weise die Staatsregierung mit dem Parlament umgeht. Erinnern Sie sich, wie das gelaufen ist: Erst mußte ein Hearing der Sozialdemokraten stattfinden, in dem deutlich wurde, was alles fehlte, angefangen bei der Kosten-

Nutzen-Rechnung. Wir haben im Parlament mit Ihrer Zustimmung einen Antrag verabschiedet. Man mußte die Kosten-Nutzen-Rechnung des Bundes wiederholt anmahnen. Das heißt, die Grundlage der Diskussion um das Problem mußte erst beschafft werden, während Sie schon entscheiden wollten. Gutachten, mehr oder weniger vom Parlament in Auftrag gegeben, wurden so lange im Hintergrund gehalten, nachgebessert und verschlimmbessert, bis die Position paßte. Aber weil es dem Parlament nicht paßte - siehe das Ausschußhearing, das wir gemeinsam durchgeführt haben -, kam es zu einem neuen Gutachten. Auch dieses Gutachten, das in allen Zeitungen kommentiert und kolportiert wird, liegt dem Parlament immer noch nicht vor.

(Wahnschaffe (SPD): Unerhört ist das!)

Alle reden darüber. Krisensitzungen hier in Bayern und in Bonn werden abgehalten, und wir erfahren nichts. Über die Nachrichten hört man, daß der Ministerpräsident nun das Problem an der Donau bis zum Jahr 2000 mit Sprengungen lösen wolle.

(Frau Lödermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Andechser Krater!)

- Da kann er sich eine gute Adresse holen. - Wir erfahren nichts. Ich frage Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU: Wie lange wollen Sie sich diese Art der Geheimdiplomatie und der Brückierung des Parlaments gefallen lassen?

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich bedanke mich ganz ausdrücklich bei den Kollegen der CSU im Ausschuß für Landesentwicklung und Umweltfragen.

(Kaul (CSU): Die Termine liegen doch schon fest!)

- Herr Kollege, ich bedanke mich ganz ausdrücklich, daß Sie im Ausschuß für Landesentwicklung und Umweltfragen signalisiert haben, daß Sie nicht mehr bereit sind, dies mitzumachen, und auch gefordert haben, daß das in Rede stehende Gutachten nun endlich dem Parlament zur Verfügung gestellt wird.

(Kaul (CSU): Und ein Termin!)

-Gut.

Aus dem Bisherigen mußte man den Eindruck gewinnen, daß bei einer so weitreichenden politischen Entscheidung nicht das Parlament mit der Haushaltsentscheidung gefragt ist und nicht einmal die Staatsregierung, sondern in erster Linie die RMD, das heißt der gleiche „Einbläser“, der bei der WAA tätig war, nämlich schon damals in Wirklichkeit in erster Linie die Bayernwerke.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die schaffen Fakten, und wir als Parlament laufen dem Problem hinterher. Ich bin der Meinung, daß das nicht so sein kann. Wir sollten den Weg, den wir im Umweltaus-schuß angedeutet haben, gehen und aufgrund dieser Unterlagen das zur Information bekommen, was in Bonn auf dem Tisch und unter dem Tisch vereinbart wurde.

(Kaul (CSU): Dann müssen Sie Ihren Antrag zurückziehen!)

- Nein, den muß ich nicht zurückziehen. Nein, da geht es um viel mehr Dinge.

(Kaul (CSU): Dann brauchen wir nicht mehr zu diskutieren!)

- Herr Kollege Kaul, im Antrag geht es auch darum, daß keine müde Mark für Maßnahmen ausgegeben werden soll,

(Hofmann (CSU): Das ist eine Festlegung!)

die Fakten schaffen, und daß nichts geschieht, was nicht mehr reversibel ist.

(Kaul (CSU): Sie legen das Ergebnis vorher fest!)

- Nein. Wir sind der Meinung, daß das zunächst einmal durchgesetzt werden soll: keine Mark dafür.

Zum zweiten Punkt. Wir stehen zur Binnenschifffahrt - damit hier kein falscher Eindruck entsteht. Wir haben aber immer wieder gesagt, daß im Vordergrund nicht die Anpassung der Natur an die Technik stehen darf, sondern daß mindestens in gleicher Weise darüber diskutiert werden muß, ob die technischen Möglichkeiten so verändert werden können oder müssen, daß die Natur nicht vergewaltigt wird.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die gegebene Natur und nicht der Trend zu immer größeren Schiffen und Ladetiefen ist der Parameter, dem wir uns anzupassen haben. Selbst in Ihren Kreisen wird darüber diskutiert, ob es nicht sinnvoll ist, kleinere Containerschiffe zu entwickeln, die keine so große Abladentiefe brauchen und das Just-in-time sogar in der Binnenschifffahrt ermöglichen; denn nicht nur harter Beton, sondern vor allem Logistik kann zu Verbesserungen führen. So ist zum Beispiel das Problem Begegnungsverkehr nicht nur durch Ampeln, sondern auch durch Satellitenfunk lösbar, das heißt Begegnungsverkehr an Engstellen könnte durch Drosselung der Geschwindigkeiten im Vorfeld vermieden werden. Der Energieaufwand und die beabsichtigten Eingriffe in die Donau wären gleichermaßen geringer. Es lohnte sich, über diese Punkte zu diskutieren, anstatt die Vorgaben der RMD als sakrosankt zu betrachten und ausschließlich über die Möglichkeiten der Vergewaltigung der Natur zu sprechen.

In dem einschlägigen Gutachten von Ernst Strobl und anderen, das mir nicht vorliegt, ist angeblich davon die Rede, daß man auch mit 1,70 Metern auskommt. Wenn

aber gleichzeitig ein Sicherheitsabstand von 0,50 bis 1 Meter nachgeschoben wird, ist klar, daß die Betonindustrie und die Kieserer frohlocken, weil Staustufen winken - und wo die sind, ist auch die Bayernwerke AG nicht fern.

Unser Dringlichkeitsantrag ermöglicht eine Reihe von Varianten, und ich bitte Sie, ihm zuzustimmen. Dem Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN werden wir in gleicher Weise zustimmen; denn Wissen ist besser als Glauben, auch wenn Naivität und Kinderglaube häufig auf Unwissenheit zurückzuführen sind.

(Heiterkeit und Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wer sich seine heile Welt erhalten will, hat eben Angst vor Information und Aufklärung. Im übrigen: Je mehr man weiß, desto mehr Fragen tauchen auf. Erst wenn auch alle geheimen Papiere auf dem Tisch liegen, können sich die Fraktionen eine Meinung bilden und in vernünftiger Art und Weise eine Anhörung durchführen.

(Beifall bei der SPD und bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Als nächster Rednerin erteile ich Frau Abgeordneten Kellner das Wort.

(Dr. Matschl (CSU): Die hat doch schon alles gesagt!)

Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen!

(Hofmann (CSU): Was für eine wohlklingende Stimme im Vergleich zu dem Gebrüll vom Kolo!)

Es gibt so wenige Tage, an denen man sich von ganzem Herzen freuen kann, weil man die Betonierer der Staatsregierung in die Defensive gedrängt hat. Sie, Herr Wiesheu, sind sogar fast versenkt worden, und ich hoffe, daß Sie noch weiter in die Tiefen der Donau einsinken werden.

(Beifall und Heiterkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD - Widerspruch bei der CSU)

Zwar weiß ich, daß man sich nicht zu früh freuen darf; denn Sie werden nicht aufgeben. Deshalb ist es sehr wichtig, daß alle Menschen, die sich verbündet haben, um die frei fließende Donau zu bewahren, ein wachsames Auge auf die Staatsregierung haben, die sofort, wenn sie ein paar müde Mark in der Kasse hat, wieder auf den Zug aufspringen wird - und Sie, Herr Wiesheu, wären der Allererste. Die beste flußbauliche Maßnahme wäre, Sie aus Ihrem Amt zu entfernen. Dann hätten wir vielleicht eine längere Verschnaufpause.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD - Kolo (SPD): Beim Wiesheu wissen wir wenigstens, wie er arbeitet; wenn, dann müßten Sie die ganze Gruppe da drüben reduzieren! - Widerspruch bei der CSU - Zuruf des Abgeordneten Kaul (CSU))

- Ich hoffe, wir können auch Sie, Herr Kollege Kaul, als Verbündeten gewinnen, um gemeinsam mit uns bei der nächsten Demonstration in der ersten Reihe für die frei fließende Donau einzutreten.

(Kaul (CSU): Das hängt davon ab, was Sie einbringen!)

Der Umweltminister ist in der Debatte total auf Tauchstation gegangen. Heute sitzt er wenigstens auf der Regierungsbank. Es wäre schön gewesen, Herr Staatsminister Goppel, wenn Sie in der Debatte wenigstens einmal das Wort ergriffen

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Hofmann (CSU): Das ist die Stunde des Parlaments!)

und sich der Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürger gestellt hätten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Obwohl Sie für den Artenschutz in Bayern verantwortlich sind, haben Sie sich nie zu Wort gemeldet und über die Presse lediglich verlauten lassen: "Na ja, ich habe halt einen Maulkorb und werde aus dem Verkehr gezogen." Schämen Sie sich!

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Wir haben unseren Dringlichkeitsantrag nicht zuletzt deshalb gestellt, weil es immer geheißen hat: Der Ministerrat entscheidet am 29.10., wie es weitergeht. Derart gravierende Entscheidungen für das Land Bayern können aber nicht vom Ministerrat allein getroffen werden,

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

noch dazu, wo noch nicht einmal alle Gutachten vorliegen. Trotzdem hätte sich der Ministerrat angemaßt zu entscheiden, wie weiter verfahren wird. Hinzu kommt, daß beträchtliche Mengen an Geld in Rede stehen, und zwar nicht weniger als 500 Millionen DM bis 1 Milliarde DM für den Freistaat Bayern allein. Wenn Sie das elegant im Ministerrat erledigen wollen, muß ich schon fragen: Wo kommen wir denn da hin? Das Budgetrecht liegt beim Parlament, und das Parlament hat auch darüber zu entscheiden, welche Verkehrswege ausgebaut werden und welche Maßnahmen für Natur- und Artenschutz in Bayern zu treffen sind.

Dann kam Herr Glück auf die Idee, das Ganze zumindest noch in der CSU-Fraktion zu diskutieren. Selbstverständ-

lich können und sollen Sie darüber in der Fraktion diskutieren; die Entscheidung, wie weiter verfahren wird, hat aber im Parlament - und nirgendwo sonst - zu fallen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD - Hofmann (CSU): Steht noch etwas auf dem Blatt?)

- Lieber Herr Hofmann, ich habe seit 1991 drei Aktenordner über diverse Äußerungen verschiedener Damen und Herren zu verschiedenen Gutachten angelegt.

(Kaul (CSU): Da haben Sie viele unsinnige Sachen aufgehoben!)

- Herr Kaul, Sie können mich mit Ihren Zwischenrufen, die sich im übrigen ähneln, nicht aus der Ruhe bringen. Denken Sie sich doch einmal etwas Neues aus. Zwar reden Sie immer von der Innovationsfähigkeit der CSU, plagen uns aber schon seit zehn Jahren mit immer denselben Zwischenrufen. Das ist einfach langweilig.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD - Kaul (CSU): Den Zwischenruf habe ich noch nicht gemacht!)

- Er war nur umgestellt, vielleicht mit anderen Stilmitteln, aber inhaltlich war er nichts Neues.

(Kaul (CSU): Sie haben auch nichts Neues!)

- Doch, ich bin ein neugieriger Mensch, phantasiebegabt und lerne täglich hinzu.

Wenn Sie uns jetzt noch die neuesten Gutachten zur Verfügung stellen,

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der SPD)

können wir uns noch einmal in die Sache vertiefen. So legen Sie uns immer nur die Mitteilungen der Staatsregierung vor, die wir dann zur Kenntnis nehmen sollen. Sie wissen, wir weigern uns und werden Sie gemeinsam zur Debatte zwingen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD)

Jetzt muß ich aber noch einmal ernster werden, weil ich weiß, daß wir Zeit gewonnen haben. Ich weiß, die RMD, für die große Gewinne auf dem Spiel stehen, wird nicht so leicht aufgeben. Offensichtlich lassen sich Staatsminister Wiesheu und der Ministerpräsident, der heute leider nicht da ist, von der RMD - -

(Frau Renate Schmidt (SPD): Was heißt heute? Er ist eigentlich leider nie da!)

Er hat meines Wissens im Bundesrat sogar eine Vertreterin. Wenn ich mich recht entsinne, haben wir sogar eine Ministerin für Bundesangelegenheiten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Herr Glück, bei dieser bedeutenden Entscheidung - das ist wirklich eine Entscheidung von grundsätzlicher Bedeutung für Bayern - hätte es mich doch sehr gefreut, wenn der Herr Ministerpräsident uns heute noch einmal Rede und Antwort auch zu dem hätte stehen können, was weiter geplant ist.

Meine Damen und Herren, wir wissen, daß wir Zeit gewonnen haben. Wir wissen, daß wir vor allem auch dafür sorgen müssen, daß Statistiken über die Güter erhoben werden, die auf der Donau in Zukunft transportiert werden. Wir müssen alle Möglichkeiten, die die moderne Schifffahrt heute bietet - ich rede von den Container-Schiffen, die vorhin schon angesprochen worden sind -, nutzen und eine Aufstellung machen, was alles mit flußbaulichen Maßnahmen möglich ist. Ich sage Ihnen noch eines: Staatssekretär Neumann hat im Bundestag unserer GRÜNEN-Kollegin Hab Saibold schon dreimal bestätigt, daß momentan all das, was transportiert werden muß, dort auch transportiert werden kann.

Da der Umweltminister beharrlich schweigt, möchte ich noch auf den Artenschutz eingehen, weil es wichtig ist -

(Dr. Fleischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Für den Umweltminister!)

- Ja, für den Umweltminister. Ihn muß ich jetzt schon vertreten und für ihn sagen, was in Sachen Artenschutz angesagt ist.

(Heiterkeit bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN und der SPD)

Wir haben eine große Artenvielfalt an der Donau. Die Auwälder sind von großer Bedeutung. Weil immer so komische Gerüchte kursieren, in denen es heißt, daß die Staustufen nichts ausmachen oder nur wenig ausmachen, so daß man gar nicht wisse, weshalb die GRÜNEN sich so aufregen, habe ich 1991 eine größere Anfrage gestellt. Es wurde festgestellt, daß 703 höhere Pflanzenarten in diesem Gebiet vorkommen, von denen 132 auf der Roten Liste gefährdeter Farn- und Blütenpflanzen stehen.

Weiter haben Sie mir vom Umweltministerium geantwortet, daß 415 Faunaarten vorhanden sind, von denen 147 gefährdet oder stark gefährdet sind. Das sollten Sie einmal in sich einsinken lassen und sich überlegen, ob Sie in diesem Fall nicht aufstehen und sagen müßten: Wir treten dafür ein, daß diese Arten erhalten bleiben. Wir treten dafür ein, daß diese einzigartige Donaulandschaft, die eine immense Bedeutung für das Kulturerbe in Bayern, für die Kulturlandschaft in Bayern hat, erhalten bleibt. Sie müssen genauso aufstehen wie Ihre Kollegen.

Herr Reisinger, ich schaue Sie an. Der Kreistag Straubing-Bogen hat eine sehr eindeutige Resolution verfaßt, in der gefordert wird, daß die Ausbauziele reduziert werden sollen. Sie sitzen auch in diesem Kreistag. Es heißt, dieser Beschluß sei einstimmig gefaßt worden. Ich hoffe, Sie waren auch dabei und haben Ihren Finger ebenfalls dort gehoben. Dann können Sie nicht sagen: Ich war nicht dabei, also muß ich mich im Landtag auch nicht daran

halten. Ich werde noch einmal eruieren, wie Sie sich dort verhalten haben.

Die Anwohnerinnen und Anwohner der Donau wissen, welche Bedeutung diese Donaulandschaft für sie hat. Man kann eigentlich davon reden - von ein paar Ausreißern abgesehen -, daß sich alle die, die dort wohnen, einstimmig für den Erhalt der frei fließenden Donau ausgesprochen haben. Dies reicht vom Bistum Passau über die Naturschutzverbände bis hin zu den GRÜNEN. Es sollte Ihnen auch einiges sagen, wenn heute vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Diözesanzitung des Bistums Passau verteilt wird, die eine Sonderausgabe für den Erhalt der frei fließenden Donau herausgegeben hat. Das zeigt, daß dieses Anliegen das Anliegen sehr vieler Menschen ist, die bereit sind, für diese Donau zu kämpfen. Herr Staatsminister Wiesheu, merken Sie sich: Sie werden auch dann, wenn Sie die Hoffnung haben, Sie könnten das jetzt aussitzen, nicht gewinnen. Die Donau wird erhalten bleiben. Sie können mit Ihrem Schlauchboot von mir aus auf dem Echinger Stausee herumfahren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN -
Dr. Weiß (CSU): Wir wollen sie auch nicht beseitigen!)

Wir können ihn noch auf den Kiesweiher lassen. Lieber Christian Magerl, ihr habt im Landkreis Freising ein paar davon. Dort kann er paddeln. Er wird aber nicht auf der aufgestauten Donau herumfahren können.

Meine Damen und Herren, ich bitte Sie um Zustimmung zu unserem Antrag. Dem Antrag der SPD werden wir selbstverständlich auch zustimmen, weil er unserer gemeinsamen Sache dient.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Ich möchte noch mitteilen, daß Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber heute in Bonn seine Abschlusssitzung als Präsident des Bundesrats hat.

Ich erteile Herrn Staatsminister Dr. Wiesheu das Wort.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich wollte ebenfalls darauf hinweisen, daß der Ministerpräsident heute seine Abschiedsrede als Präsident des Bundesrats hält, so daß er heute nicht anwesend sein kann. Das ist aber bereits gesagt worden, so daß das ausreichend klargestellt ist.

Jawohl, die Donau wird erhalten bleiben. Sie wird auf jeden Fall erhalten bleiben. Die nächsten drei Jahre sollten meiner Meinung nach zur Verfügung stehen, um dieses Thema einmal ernsthafter und sachlicher und nicht nur mit Schlagworten zu diskutieren.

(Kolo (SPD): Das ist aber ein Eingeständnis!)

- Nein, das ist ein Appell, Herr Kollege Kolo. Es ist deshalb ein Appell, weil ich in der letzten Zeit erlebt habe, daß

das Thema mit immer mehr Schlagworten und mit immer mehr vorgefaßten Meinungen in der öffentlichen Diskussion behandelt worden ist.

(Beifall bei der CSU - Zurufe von der SPD)

- Aber natürlich. Sich hinzustellen und zu sagen, daß mit der flußbaulichen Lösung die Donau insgesamt keinen Eingriff erleiden würde - -

(Kolo (SPD): Das hat keiner gesagt! – Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Das hat keiner behauptet!)

Das ist auch ein Eingriff in die Donau. Daß damit die frei fließende Donau uneingeschränkt erhalten bleiben würde, trifft nicht zu. Das müßte einmal von Ihnen gesagt werden. Ein Eingriff ist sowohl die staugestützte Lösung als auch die flußbauliche Lösung. Beide Lösungen stellen Eingriffe dar.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Fleischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Man muß einmal überlegen, welcher Eingriff härter ist, und man muß überlegen, welche Eingriffe was bewirken. Man muß auch überlegen, welche Eingriffe auf welche Art und Weise ökologisch verträglich oder nicht verträglich sind. Man muß auch sehen, wie die Auswirkungen auf das Grundwasser und auf die Hochwasserneutralität sind. Das sind die Themen.

(Kolo (SPD): Und die Anforderungen!)

- Und die Anforderungen an die Schifffahrt. Jawohl, Herr Kolo. Es ist sehr erfreulich, wenn Sie sagen, die SPD steht zur Binnenschifffahrt. Es ist aber für mich bedenklich, wenn Sie nicht sagen, auf welche Art und Weise das der Fall ist.

(Kolo (SPD): Doch, das haben wir deutlich gesagt!)

Bisher habe ich von Ihnen nur gehört, was Sie nicht wollen. Was Sie mit der Donau wollen, ist von Ihnen bisher nicht gesagt worden.

(Dr. Fleischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir wissen jetzt auf jeden Fall, was Sie fordern!)

Bisher ist von Ihnen nicht gesagt worden, was Sie eigentlich wollen. Wenn Sie hingehen und sagen, daß Sie die Abladetiefe von 2,50 Metern nicht wollen, sagen Sie mir bitte, was Sie dann wollen. Sie müssen entweder sagen, die jetzige Abladetiefe oder statt 2,50 Meter nun 2,30 Meter.

(Kolo (SPD): Das können Sie in unserem Hearing nachlesen!)

Sagen Sie, an wie vielen Tagen. Legen Sie doch einmal Ihre Karten auf den Tisch. Das tun Sie nicht. Sie polemisieren nur gegen das, was auf den Tisch gelegt wird. Derjenige, der die Konzeption erstellen und den Ausbau

planen muß, muß von Zieldaten ausgehen. Zieldaten nennen Sie und die GRÜNEN aber nicht. Sie sind im Duisburger Vertrag genannt, und der ist nicht erst in den letzten Jahren von mir abgeschlossen worden, sondern er gilt schon ein paar Jahre.

(Kolo (SPD): Aber er ist auch nicht sakrosankt!)

- Nichts ist sakrosankt. Deswegen aber appelliere ich an Sie Wenn Sie schon meinen, dieser Vertrag sei nicht sakrosankt, dann nennen Sie doch Ihr Ausbauziel. Das tun Sie aber nicht, darum kann man sich mit Ihnen darüber nicht auseinandersetzen.

Die Zieldaten waren maßgebend für die bisherigen Planungen. Die RMD war Auftragnehmer, nicht mehr und nicht weniger. Von Ihnen würde ich gerne einmal erfahren, was Sie eigentlich wollen. Das möchte ich auch von einigen Naturschützern wissen, die Beifall klatschen, wenn an der Elbe der Seitenkanal ausgebaut wird, weil damit das alte Flußbett der Elbe geschont wird. Bei uns aber wäre die Errichtung eines Seitenkanals ein Teufelszeug, obwohl damit auch das Flußbett geschont würde. Deshalb müssen sich die Naturschützer einmal überlegen, was sie überhaupt wollen. Auf der einen Seite klatschen sie bei der Elbe Beifall, weil dort Seitenkanäle ausgebaut werden, bei uns wird ein Seitenkanal als Teufelszeug bezeichnet, obwohl das alte Flußbett damit geschont würde.

Worüber ist denn gestern verhandelt worden? Ich hoffe, Sie haben die Erklärungen genau gelesen. Damit in der Diskussion Klarheit besteht, will ich zunächst darauf hinweisen, daß der Bund und Bayern am Duisburger Vertrag und damit an einer Ausbautiefe von 2,50 Meter und den damit verbundenen verkehrswirtschaftlichen Zielen festhalten; und es gibt gute Gründe dafür, daß wir daran festhalten.

Sie sollten sich auch einmal mit dem Vergleich zwischen der Binnenschifffahrt und den sonstigen Verkehrsträgern befassen. Die Kosten sind bei der Binnenschifffahrt im Vergleich zum Lkw-Verkehr und zum Zugverkehr erheblich geringer. Der Energieaufwand ist bei der Binnenschifffahrt im Vergleich zum Zug und zum Lkw erheblich geringer. Der CO₂-Ausstoß ist bei der Binnenschifffahrt erheblich geringer. Das alles sollte einmal gesagt werden. Der Schiffstransport ist ökologisch verträglicher.

(Frau Lödermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das bestreitet niemand!)

- Aber man hört es auch nie von Ihnen. - Deshalb ist es sinnvoll, für die Schifffahrt entsprechende Voraussetzungen zu schaffen.

Vielleicht befassen Sie sich auch einmal damit, daß der Anteil der Binnenschifffahrt an Güterverkehr in den letzten zehn bis 20 Jahren, abgesehen von geringen Schwankungen, relativ stabil geblieben ist, während der Anteil der Bahn deutlich zurückgegangen und der Anteil der Lkws deutlich gestiegen ist.

(Wortmeldung des Abgeordneten Kamm
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

- Ich will jetzt einmal meine Argumente darlegen.

Insgesamt ist das Transportvolumen deutlich gestiegen. Wenn wir die Voraussetzungen dafür schaffen wollen, daß die Binnenschifffahrt bei uns attraktiv wird, müssen die Schifffahrtswege einigermaßen verlässlich und kalkulierbar sein. Die Auftraggeber können doch nicht sagen, daß sie zum Beispiel in drei Wochen einen Transportauftrag haben, den der Binnenschiffer allerdings nur erfüllen kann, falls gerade der Wasserstand reicht. Wenn er nicht reicht, müßte er die Ware entweder liegenlassen oder sie mit dem Lkw verfrachten. Sowohl für die Schiffer wie auch für die Auftraggeber und für die Kunden muß es einen verlässlichen Transportweg geben. Deshalb müssen wir mit bestimmten Zieldaten arbeiten.

Darum haben wir uns auch über die verschiedenen Ausbaumöglichkeiten unterhalten. Gemeinsam haben Bund und Land festgestellt, daß wir kurz- und mittelfristig keine Möglichkeit haben, die gesicherte Abladetiefe allein mit flußbaulichen Maßnahmen zu erreichen.

(Kolo (SPD): Warum ist die sakrosankt?)

- Sie ist nicht sakrosankt, die flußbauliche Lösung ist geprüft worden.

(Kolo (SPD): Nein, die Abladetiefe!)

Die Abladetiefe ist Voraussetzung für den Gütertransport. Sie ist auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal bereits hergestellt, sie wird vom Bund auch auf dem Main hergestellt, und auch dort nicht aus Jux und Tollerei. Die Abladetiefe wird auch in Österreich hergestellt. Österreich will in dem Naturschutzgebiet in der Nähe von Wien sogar eine Abladetiefe von mehr als 2,50 Metern erreichen.

(Kolo (SPD): Sie vergleichen Äpfel und Birnen!)

- Herr Kollege Kolo, lassen Sie sich Zeit, und lesen Sie in den nächsten 14 Tagen die Zeitung genau, dann werden Sie dazu Neues erfahren.

(Kolo (SPD): Da bin ich aber neugierig!)

- Da werden Sie neugierig sein können. Lesen Sie die Zeitung genau, dann werden Sie zum Thema Wien alles erfahren.

Es gibt auch Vereinbarungen der Donau-Kommission, an die sich die Bundesrepublik gebunden fühlt. Wir halten an einer Abladetiefe von 2,50 Metern fest, weil wir die Donau durchgängig befahrbar machen möchten. Die Frage, wie wir die notwendige Abladetiefe erreichen können, ist geprüft worden. Bei der flußbaulichen Lösung würden wir die Abladetiefe von 2,50 Metern für schmälere Schiffe nur an 145 Tagen im Jahr und für breitere Schiffe sogar nur an 130 Tagen erreichen. Mit dieser Lösung kommen wir nicht weiter; damit hätten wir die Abladetiefe von 2,50 Metern allenfalls für ein halbes Jahr oder sogar noch

weniger erreicht. Die flußbauliche Lösung kann auch kaum so optimiert werden, daß wir damit weiterkommen.

(Kolo (SPD): 145 Tage ist ein ganz schönes Ding!)

Sie fragen oft, warum denn flußbauliche Maßnahmen in der Wachau möglich sind. In der Wachau hat die Donau eine erheblich größere Wassermenge. Bei einer größeren Wassermenge können Sie mit flußbaulichen Lösungen mehr bewirken.

(Kaul (CSU): Und ein geringeres Gefälle!)

- In der Wachau ist auch das Gefälle geringer. Dort brauchen Sie zudem bei flußbaulichen Maßnahmen nicht in die Sohle einzugreifen. Bei uns dagegen ist die Wassermenge geringer. Bei geringeren Wassermengen haben wir mit der flußbaulichen Lösung Probleme, wenn bestimmte Tiefen erzielt werden sollen. Das Problem bei uns liegt vor allem darin, daß bei der flußbaulichen Lösung eine Sohlebewirtschaftung erforderlich wäre. Wir bräuchten ein Geschiebemanagement. Wir müßten dazu Steine in den Fluß einbringen. Das war doch auch der Vorschlag von Prof. Ogris; er wollte den ganzen Fluß auspflastern. Jetzt wird auf die Auspflasterung verzichtet.

(Widerspruch beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- Natürlich, schauen Sie sich doch das Modell von Prof. Ogris an. Er hätte etwa zehn Jahre für den Steineintrag gebraucht. Jetzt soll ein sogenanntes Geschiebemanagement erstellt werden. In Straubing werden dann die Steine eingebracht, ein Stück weiter unten werden sie wieder herausgenommen. Die Steine werden flußabwärts gespült, werden die Donau abwärts getragen. Deshalb müssen sie dort, wo man sie nicht mehr brauchen kann, beim Wehr Aicha, wieder herausgenommen werden. Bei Straubing aber müssen sie wieder eingebracht werden, weil sich das ganze Geschiebe mit dem Fluß bewegt. Ohne Geschiebemanagement ist die flußbauliche Lösung gar nicht möglich. Dieses Geschiebemanagement gibt es bisher in diesem Ausmaß noch nirgendwo.

(Kolo (SPD): Sie sind nicht auf dem Stand der Dinge!)

Bei einer flußbaulichen Lösung braucht man aber einen höheren Sicherheitsabstand zwischen Schiffsboden und Flußsohle; das sagen alle Sachverständigen einschließlich Nestmann.

(Kolo (SPD): Nicht Strobl, sondern Nestmann!)

- Das sagt auch Nestmann. Darauf haben sich alle Sachverständigen verständigt. Herr Kolo, Sie wissen halt noch nicht Bescheid. Sie können doch nicht nein sagen, wenn Sie bei der Diskussion nicht dabei waren. Nehmen Sie doch einmal Fakten zur Kenntnis.

(Kolo (SPD): Nestmann will den Abstand, den auch Strobl will!)

In der Diskussion besteht doch immer das Problem, daß manche die Fakten nicht zur Kenntnis nehmen.

Bei der staugeschützten Lösung brauchen Sie einen geringeren Abstand, weil Sie in die Sohle nicht eingreifen müssen. Bei der flußbaulichen Lösung brauchen Sie wegen des Geschiebemanagements und der Gesteinsbewegung einen größeren Abstand. Das ist von allen Fachleuten unbestritten festgestellt worden. Wir können allenfalls noch um die Höhe streiten.

(Kolo (SPD): Eben und darum geht es!)

Es gibt keinen Zweifel, daß 30 cm Abstand bei der flußbaulichen Lösung nicht ausreichen. Ein Sachverständiger hat meines Wissens gesagt, 60 cm würden reichen, einige haben gesagt, es müßten mehr sein. Einige haben sogar gemeint, 1 Meter wäre erforderlich. Geeinigt haben sich die Sachverständigen darauf, daß die Höhe zirka 80 cm betragen müßte. Daß aber der Abstand bei der flußbaulichen Maßnahme höher sein müßte als bei der staugeschützten, daran gibt es keinen Zweifel. Ich hoffe, das sehen Sie auch ein; dann sind wir nämlich einen Schritt weiter.

Jetzt komme ich zum nächsten Punkt. Wir alle waren der Meinung, daß die flußbauliche Lösung nicht in Frage kommt. Für die Zweistufenlösung waren 1,58 Milliarden DM kalkuliert. Der Bund hat gesagt, man kann über eine kombinierte Lösung reden: Staustufe Aicha plus Flußbau unterhalb und oberhalb. Das kostet nach den Berechnungen des Bundes 1,1 Milliarden bis 1,6 Milliarden DM. Man weiß es nicht genau. Aber eines weiß man genau: daß die Hochwasserschutzmaßnahmen bei der kombinierten Lösung teurer sind als bei der Staustufenlösung, also mit einer Staustufe plus Flußbau oberhalb und unterhalb, wie es der Bund wollte. Dann kostet der Hochwasserschutz erheblich mehr als bei den zwei Ausbaustufen. Damit ist die kombinierte Lösung voraussichtlich nicht billiger, sondern eher teurer als die Staustufenlösung.

Dann kommt dazu, daß das Geschiebemanagement eine permanente Aufgabe und eine teure Aufgabe ist. Diese Aufgabe muß man laufend erfüllen, wenn man den Fluß einigermaßen erhalten will. Das geht ungeheuer ins Geld. Damit wird diese Lösung erheblich teurer als die Lösung mit zwei Staustufen, obwohl sie verkehrswirtschaftlich spürbar weniger erbringt, weil wir damit die Abladetiefen, die wir mit den 2,50 Metern angestrebt haben, nur an 200 Tagen im Jahr erreichen bzw. an 165 Tagen bei den breiteren Schiffseinheiten und weil wir flußabwärts von Aicha noch einmal 20 cm abziehen müssen, weil dort das Gefälle größer ist. Damit hätten wir die Ausbauziele bei weitem nicht erreicht.

Jetzt kann man sagen, dann machen wir Abstriche an den Ausbauzielen. Aber dann muß man deutliche Abstriche machen. Wenn man deutliche Abstriche macht, wird man den verkehrswirtschaftlichen Zielen nicht sehr nahe kommen. Daher sage ich: Die Zeit, die wir jetzt haben, werden wir nutzen - der Bund will sie auch nutzen -, und

dann muß man prüfen, ob sich diese Kalkulation zur , kombinierten Lösung verbessern läßt, ob sich das verfeinern läßt, ob sich das nicht nur nach oben rechnen läßt, sondern ob sich auch sicherstellen läßt, daß man mit den Worten nach oben kommt. Darüber kann man ja reden. Man muß fragen: Kann man mit dieser Lösung an den verkehrswirtschaftlichen Ertrag der Zweistufenlösung herankommen? Es gibt einige, die sagen, das geht wohl nicht. Das kann man aber heute nicht übers Knie brechen.

(Kolo (SPD): Das kann eine Kombination sein!)

Das muß man auch vertieft untersuchen, und dann muß man bei dieser Lösung auch untersuchen, wie die ökologische Bewertung ist: Eine Staustufe plus deutliche Eingriffe durch die flußbaulichen Maßnahmen im Vergleich zu zwei Staustufen ohne Eingriffe durch flußbauliche Maßnahmen. Dann muß man die ökologischen Auswirkungen deutlich abwägen. Darum geht es mir. Man muß sehen, was man damit insgesamt verkehrswirtschaftlich erreicht. Darum geht es mir auch.

Ich werde immer als großer Verfechter der Zweistufenlösung zitiert.

(Zuruf des Abgeordneten Kolo (SPD))

Ich habe bisher stets gesagt, mir geht es um die Ausbauziele. Ich weiß, daß sie mit der Zweistufenlösung erreicht werden. Ich weiß auch, daß sie mit der flußbaulichen Lösung nicht erreicht werden. Zu der Frage, ob sie mit einer kombinierten Lösung erreicht werden, haben wir festgestellt, daß das nach den bisherigen Kalkulationen nicht der Fall sein wird. Der Bund meint, der verkehrswirtschaftliche Nutzen gehe relativ weit. Aber die Lösung ist mindestens so teuer wie die flußbauliche Lösung - auf Dauer teurer -, und die ökologische Auswirkung einer Staustufe plus flußbauliche Maßnahmen bedarf einer exakteren Abwägung, um sie genauer beurteilen zu können. Das ist der Sachstand, und er ist gestern auch festgeschrieben worden.

Darum wiederhole ich: Am Ausbauziel halten wir fest. An den damit verbundenen verkehrswirtschaftlichen Zielen halten wir ebenfalls fest. Mittel- und kurzfristig sehen wir keine gesicherte Möglichkeit, das allein mit flußbaulichen Methoden zu erreichen. Wenn wir uns darin einig wären, wäre das schon ein Fortschritt.

Wir sind uns aber auch einig, daß die untersuchten kombinierten Ausbauprodukte die erforderliche Abladetiefe derzeit nicht erreichen. Bonn und Bayern vereinbaren daher in Abwägung der finanzpolitischen Situation der öffentlichen Hand, der verkehrswirtschaftlichen und der ökologischen Ziele den Ausbau in zwei Schritten, nämlich zunächst die Optimierungsmaßnahmen, die ungefähr 24 Millionen DM kosten und verkehrswirtschaftliche Verbesserungen bringen. Warum ist das so? - Weil damit für die schmalere Schiffseinheiten an 100 bis 135 Tagen - das muß man noch genau überprüfen - die Abladetiefe von 2,50 Metern erreicht wird. Aber mehr ist es dann nicht. Für die breiteren Einheiten werden diese Werte nicht

erreicht. Wir sind damit also vom Ausbauziel noch weit weg. Das ist lediglich ein Zwischenschritt.

Aber wir erwarten uns davon, daß Transportverlagerungen aufs Schiff erfolgen. Deswegen machen wir das. Das, was jetzt gemacht werden muß, sind Baggerungen, um die entsprechende Tiefe zu erreichen, und an einer felsigen Stelle eine Sprengung.

(Kolo (SPD): An einer Stelle?)

- Soweit ich weiß, ja.

(Zuruf des Abgeordneten Kolo (SPD))

- Legen Sie mich nicht definitiv fest. Ja, man wird dort nicht nur eine Sprengung machen. Wenn man nur eine Sprengung macht, die die entsprechende Wirkung haben soll, werden eventuell Schäden hervorgerufen. Darum werden wohl mehrere Sprengungen an der gleichen Stelle gemacht. Davon gehe ich aus. Ich bitte, mich aber nicht definitiv festzunageln, weil ich das jetzt nicht aus dem Stegreif sagen kann.

Zweiter Punkt: Die Entscheidung über die weitere Vorgehensweise wird im Jahre 2000 erfolgen, weil die weiteren Untersuchungen der kombinierten Lösung Zeit brauchen. Hier ist gesagt worden, wir haben erst eine grobe Abschätzung hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen und eine grobe Abschätzung bezüglich der finanziellen Bewertung mit einer Unsicherheit zwischen Beträgen von 1,1 Milliarden bis 1,6 Milliarden DM. Das ist immerhin ein schöner Batzen. Auch beim Thema Geschiebemanagement haben wir überschlägige Berechnungen, weil es so etwas bisher noch nicht gibt. Auch das muß also präzisiert werden.

Einige haben zwar gemeint, das könne man in einem Jahr leisten. Vor einem Jahr hieß es, die Abschätzungen, die wir nach dem letzten Hearing im Landtag brauchen, dauern drei Monate. Gedauert hat es ein Jahr. Deswegen glaube ich an diese Kalkulationen, in denen man von einem Jahr ausgeht, nicht mehr. Deswegen haben unsere Fachleute auch gesagt: Wenn man das gründlich bearbeiten will, dann dauert es drei Jahre. Die drei Jahre soll es dann auch dauern, damit man nachher nicht wieder sagt, jetzt haben wir eine grobe Abschätzung und mehr nicht. Wir wollen gründliche Unterlagen haben und gründliche Arbeit leisten, auf deren Basis entschieden werden kann, auf deren Basis dann tragfähige Entscheidungen getroffen werden können.

Ich sage ein Weiteres dazu - das war auch dauernd in der Diskussion -: Beim Thema Ausbaubreite haben wir bisher schon gesagt, daß sie flexibel gehandhabt werden kann. Deswegen ist auch ein Extragutachten in Auftrag gegeben worden. Daß der Begegnungsverkehr nicht an allen Stellen für alle Schiffseinheiten stattfinden kann, war auch klar; daß an sensiblen Stellen, sprich in Kurven, auch einmal ein Schiff warten kann, ist klar. Es ist auch keine Frage, daß das heute - ob durch eine Ampelregelung oder satellitengestützt - technisch möglich ist. Darauf kann man das Fahrtempo ausrichten, so daß darin nicht das Hauptproblem liegt. Ich möchte nicht, daß es nur ein paar Ausweichstellen gibt, sondern ich möchte,

daß die sensiblen Bereiche geschont werden. Ich glaube, hierüber können wir uns relativ schnell einigen.

Im Jahre 2000 soll die Entscheidung fallen. Ich sage noch einmal: Ich hoffe, daß die Zeit genutzt wird, um die Diskussion zu versachlichen, und daß wir die verschiedenen Alternativen klar abwägen. Ich hoffe, daß man in der Diskussion in der Zukunft nicht nur mit Parolen arbeitet.

Ich sage noch einmal: Einen Eingriff in den Fluß nehmen Sie mit der staugestützten, mit der flußbaulichen sowie auch mit der kombinierten Lösung vor. Man muß abwägen, welches der schwerste Eingriff ist. Man muß die ökologischen Auswirkungen der verschiedenen Maßnahmen abwägen - Hochwasserrelevanz, Grundwasserrelevanz, Auswirkungen auf Flora und Fauna, soweit man das abschätzen kann -, und man muß die Auswirkungen auf den Fluß, auf die Flußsohle und auf die Frage der Eintiefung der Donau abschätzen. Auch das letzte gehört dazu. Die Dinge muß man alle einmal nebeneinanderlegen, und dann muß man das bewerten.

Ich empfehle allen, von behaupteten Positionen, an denen man sich festgebunden hat, einmal abzugehen und in dieser Diskussion Bereitschaft zur Offenheit zu zeigen. Ich empfehle allen, auch einmal das Thema mit einzubeziehen, daß der Transport auf dem Schiff die ökologisch beste Transportweise ist, die wir haben. Auch das gehört zur ökologischen Bewertung.

(Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Das sind doch alles Krokodilstränen!)

Es gehört auch dazu, daß der Schiffstransport dann akzeptiert wird, wenn er verlässlich ist, wenn er kalkulierbar ist, wenn er für den Auftraggeber wie für den Empfänger von bestimmten Waren auch zeitlich berechnet werden kann und wenn er deswegen auch attraktiv ist, weil man nicht an jeder zweiten Station leichtem und umladen muß. Das gehört mit dazu. Deswegen gehört dieser Gesichtspunkt auch in die ökologische Argumentation zum Thema Wasserstraße. Das ist ja bisher völlig außerhalb der Diskussion geblieben.

Meine Damen und Herren, das muß mit einbezogen werden, wenn wir schon ökologische Gesamtbewertungen machen. Die Statistiken beim Gütertransport sollte man durchaus anschauen. Man kann darüber reden, was jetzt auf dem Schiff transportiert wird und was auf dem Schiff transportiert werden kann, wenn die Wasserstraße attraktiver wird.

Meine Damen und Herren, man soll in diesem Zusammenhang auch die Lage Bayerns zu den Nachbarstaaten sehen. Das sind nicht nur Österreich und Ungarn, sondern auch Rumänien, Bulgarien und die ehemaligen jugoslawischen Länder. Man sollte die wirtschaftliche Entwicklung dort sehen, und man soll auch sehen, welche Bedeutung die Wasserstraße Donau für diese Länder hat. Diese Länder werden sich wirtschaftlich weiterentwickeln. Das sollen und müssen sie auch. Diese Länder werden einen stärkeren Austausch mit uns bekommen, und wir wollen ihn auch. Wenn Sie Gelegenheit dazu haben, reden Sie

mit Vertretern dieser Länder. Dann werden Sie auch feststellen, daß Ihnen alle Beteiligten die Bedeutung der Donau als Transportweg aus ihrer Sicht nachhaltigst schildern werden. Warum? Weil sie auch wissen, daß beim Autobahnbau oder beim Eisenbahnbau viele Jahre vergehen werden, bis sie die Infrastruktur haben, die sie brauchen.

Wir diskutieren in diesem Zusammenhang auch die Problematik des alpenüberquerenden Verkehrs. Wenn wir in die ehemaligen Länder Jugoslawiens oder nach Rumänien und Bulgarien wollen, stellt sich das Problem des Lkw-Transits und des Transports über die Schiene auch, und wir wissen, daß es lange Zeit nicht einfach lösbar ist. Daher bietet sich die Variante Wasserweg auch hier an, meine Damen und Herren, und wir müssen die Möglichkeiten erkennen, die wir als Land Bayern im Zusammenhang mit diesen Nachbarstaaten haben. Hier muß man auch die Donau als Transportweg in Betracht ziehen.

Ich bitte Sie, reden Sie mit den Vertretern Ungarns, Rumäniens, Bulgariens, Kroatiens und anderer Länder, und hören Sie, was sie Ihnen zur Wasserstraße Donau sagen. Ich habe noch keinen erlebt, der gesagt hätte, das sei für ihn uninteressant. Im Gegenteil. Bei den Gesprächen mit den Wirtschaftsministern, Außenhandelsministern und Verkehrsministern steht das Thema Donau an erster oder zweiter Stelle, bei den Verkehrsministern auf jeden Fall an erster Stelle. Dem sollten wir in dieser Diskussion Rechnung tragen; denn man kann heute nicht sagen: Den Autobahnbau wollen wir nicht, den Schienenverkehrsweg über den Brenner wollen wir auch nicht, und den Ausbau der Donau wollen wir auch nicht. Dann muß ich Sie fragen: Was wollen Sie denn überhaupt?

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Als nächstem Redner erteile ich Herrn Staatsminister Dr. Goppel das Wort.

Staatsminister Dr. Goppel (Umweltministerium): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ausgangslage unserer Diskussion ist mein Amtsantritt vom 28. Februar 1994

(Kolo (SPD): Damit hat die Welt begonnen, das ist doch klar!)

- Nein, Herr Kollege Kolo, die Welt hat, als Sie in den Bayerischen Landtag eingetreten sind, begonnen niederzugehen, jedenfalls im Umgang mit solchen Diskussionen.

Lassen Sie mich noch einmal ganz nüchtern und realistisch festhalten: Als ich im Februar 1994 in dieses Amt kam, war ein Raumordnungsverfahren anhängig, und das war es bis heute morgen, 8 Uhr, und zwar ohne Unterbrechung: ein Raumordnungsverfahren für die Donaustrecke von Straubing bis Vilshofen. Es war zwar zwischendurch immer wieder ausgesetzt, es ruhte, es wurde wieder eingesetzt; wir haben gesagt, wir machen wieder ein Stück weiter; wir haben gesagt, wir machen es

nicht - wir machen es doch. Heute morgen um 8 Uhr habe ich nach der Entscheidung von gestern abend die Regierung von Niederbayern veranlaßt, das Raumordnungsverfahren nicht mehr weiter zu betreiben, den Antrag des Bundes, der kommen wird, entsprechend zu bescheiden und zu sagen: Die Sache ist erledigt, jedenfalls vorläufig erledigt.

Zu diesem Zeitpunkt kann ich Stellung nehmen. Davor konnte ich es nicht, weil sonst sofort die Opposition gekommen wäre und gesagt hätte: Der Umweltminister ist als Partei in die Diskussion eingetreten, der Mann ist untragbar, er muß seines Amtes enthoben werden. - So können wir nicht miteinander umgehen. Sie wissen genau, wie die Rechtslage ist. Genauso lange wie notwendig habe ich den Mund gehalten. Jetzt, seit heute früh um acht Uhr - die Regierung von Niederbayern ist mit dem entsprechenden Bescheid unterwegs -, kann ich etwas sagen. Bis dahin habe ich auch in der öffentlichen Diskussion zum Inhalt nicht Stellung genommen, sondern jeweils betont, daß im Rahmen des Raumordnungsverfahrens selbstverständlich alle ökologischen und sonstigen Gesichtspunkte mit einfließen werden.

Ich nenne Ihnen noch einige. Der Raumordnungsminister hat in seinem Amt drei unmittelbar betroffene Abteilungen, nicht nur die Raumordnung und nicht nur den Natur- und Artenschutz, sondern ebenso die Wasserwirtschaft. Die Wasserwirtschaft wird, unabhängig davon, daß Herr Kollege Wiesheu den Flußverkehr beurteilen muß, selbstverständlich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens Stellung nehmen.

(Kolo (SPD): Es gibt doch keins mehr!)

- Herr Kollege Kolo, jetzt habe ich zweieinhalb Jahre den Mund gehalten, und jetzt erwarte ich, daß Sie mir wenigstens fünf Minuten zuhören. Es hilft doch nicht, wenn Sie jetzt dauernd dazwischenreden.

(Kolo (SPD): Sie haben es doch eingestellt!)

Die Regierung von Niederbayern betreibt es; ich kann es nicht einstellen in dem Sinne. Die Regierung von Niederbayern macht es.

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Herr Staatsminister, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Frau Kollegin Kellner? - Frau Kollegin, der Herr Staatsminister möchte seinen Gedanken zu Ende führen.

(Zurufe des Abgeordneten Kolo (SPD))

Staatsminister Dr. Goppel (Umweltministerium): Ich habe von der Frau Präsidentin gehört, daß ich jetzt das Wort habe. Sie sind mir ganz besonders wichtig als Zuhörerinnen. Ihre Angriffe habe ich jetzt zweieinhalb Jahre lang immer wieder ohne Kommentar hingenommen, habe mir dauernd sagen lassen müssen, was für ein Volltrottel ich bin. Obwohl ich weiß, daß ich es nicht bin, und Sie auch wissen, daß es nicht so ist, haben Sie es immer wieder betont. Jetzt möchte ich gern einmal zehn Minuten Ruhe haben, um Ihnen das zu erläutern.

Ausgangspunkt waren Stellungnahmen von drei Ministern: Erstens vom Raumordnungsminister, der warten muß, bis alles vorliegt; zweitens vom Wasserwirtschaftsminister, der an dieser Stelle darauf achten muß, daß die wasserwirtschaftlichen den flußverkehrlichen Belangen gegenübergestellt sind, die letztlich durch den Wirtschaftsminister in der Öffentlichkeit vertreten werden; drittens vom Naturschutzminister, der an dieser Stelle gleichfalls erst dann etwas bewerten kann, wenn es definitiv als Projektantrag vorliegt.

Frau Kollegin Kellner, der Unterschied zwischen Ihnen und mir ist, daß Sie eine Summe von Vermutungen zum Anlaß nehmen, alle Welt anzuklagen und zu verteufeln. Ich muß davon ausgehen, daß erst die Untersuchung abgeschlossen ist und die Bewertung durch die Wissenschaft stattgefunden hat, ehe aus meiner Sicht gesagt werden kann: An dieser Stelle aber bitte nicht. Das Naturschutzgebiet Staatshaufen ist in der Diskussion, die Mühlhamer Schleife ist es auch. Wir diskutieren an all diesen Stellen.

Sie beklagen heute vormittag, daß von den 415 Arten, die hier vorkommen, viele gefährdet sind.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Kellner
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

- Sie sehen, daß ich Ihnen jede Auskunft gegeben habe, die Sie nur wollten. Der Unterschied zwischen Ihnen und mir: Sie sagen, 415 Arten kommen vor, etwa 150 sind gefährdet. Sie sagen, sie seien so gefährdet, daß hier die Welt untergehe. Als Umweltminister muß ich Ihnen sagen: Ich bin einer von denen, die sagen: Eine Art, die an der Donau vorkommt, kommt auch noch woanders vor; sie ist aber an der Stelle gefährdet. - Sie machen Angst, hier sterbe die Welt aus, und ich muß sicherstellen, daß die Menschen wissen, daß unterschiedliche Gefährdungen noch nicht einen absoluten Niedergang ausmachen.

(Beifall bei der CSU)

Sie sind an dieser Stelle nicht seriös, und Sie erwarten von mir, daß ich mich in diese Unseriosität einklinke. Das tue ich nicht. Ich muß mich an rechtsstaatlichen Gegebenheiten orientieren.

(Beifall bei der CSU)

Herr Kollege Kolo, Wasserangelegenheiten sind mein Thema; das gehört zu meinem Ressort, ob Sie es wollen oder nicht. Sie haben sich heute früh darüber beklagt, daß die erforderliche Flottwassertiefe wechselt. Ich höre das mit Aufmerksamkeit, denn das betrifft mich genauso. Aber angehoben wurde diese Flottwassertiefe nicht von deutschen Wissenschaftlern, weder von Strobl noch von sonst jemand. Strobl hat im Anschluß an eine Erklärung zur Anhebung der Flottwassertiefe noch eine Marge dazugerechnet. Angehoben haben das die Österreicher nach den Erfahrungen, die sie mit Prof. Ogris gesammelt haben. Sie haben Ogris-Einrichtungen in der Wachau unterhalb von Wien eingebaut und festgestellt, daß ihre Schiffsschrauben beschädigt werden, wenn sie die 30 Zentimeter beibehalten, und daß damit der Flußverkehr

nicht möglich ist. Sie haben gesagt, es müssen mehr werden. Ob 40 oder 60 Zentimeter, darum streiten die Österreicher - Ihre Gewährsleute, nicht meine.

Dann kommt der Herr Strobl und sagt: Wenn das unten bei doppelter Wassermenge schon diese Probleme macht, möchte ich gern wissen, ob das oben nicht noch anders sein muß. Darüber muß man seriös diskutieren und darf es nicht schon vorher bewerten und anschließend Kollegen Otto Wiesheu anlasten, daß ihm die Wissenschaftler Vorgaben machen, mit denen er als Wirtschaftsminister operieren muß. Ich finde, der faire Umgang fehlt in dieser Diskussion.

(Beifall bei der CSU)

Dasselbe gilt für Ihre beiden Anträge. Entweder urteilen Sie vorher, ohne zu wissen, worum es geht, und machen Festlegungen, die wir gestern abend in der Diskussion als nicht möglich und nicht sinnvoll bewertet haben, auch mit dem Bund übereinstimmend. Oder Sie sagen an dieser Stelle: Wir wissen schon jetzt und so früh, was am Ende herauskommen muß. - Ich bin Herrn Kollegen Wiesheu außerordentlich dankbar. Der Vorschlag mit den vier Jahren Verlängerung ist von ihm.

Ich möchte das hier ausdrücklich festhalten. Ich bin Kollegen Wiesheu dafür dankbar, daß wir vier Jahre Zeit gewinnen, um gemeinsam die Seriosität an den Tag zu legen, die Sie in jeder Ihrer Stellungnahmen bis heute früh vermißt haben.

(Kolo (SPD): Mit Recht! Mit Recht!)

Jetzt ist der Zeitraum auf einmal wieder zu kurz. Ich habe heute früh zugehört. Jetzt sagen Sie nämlich plötzlich, es müßten noch 20 Jahre draufgesattelt werden. Man kann es machen, wie man will. Ich erlebe das in jeder Umweltschutzdiskussion mit der SPD. Zwei Jahre lang hat die SPD zum Beispiel 240 Mikrogramm Ozon pro Kubikmeter Luft als entscheidende Größe betrachtet. Kaum hat sich die Union darauf eingelassen, damit endlich Friede wird in der Republik, hat die SPD 180 Mikrogramm Ozon pro Kubikmeter Luft für notwendig erachtet. Jedesmal dann, wenn wir Gemeinsamkeiten entdecken können, müssen Sie um der gesellschaftlichen Debatte und Auseinandersetzung willen Ihre Forderung gleich wieder erhöhen. Lassen Sie uns doch jetzt einmal in den nächsten vier Jahren die Dinge in Ruhe und mit aller Vernunft untersuchen. Das ist meine herzliche Bitte.

Worum geht es jetzt in der Sache? Das ist ganz wichtig. Mit der Entscheidung von gestern abend, die in den nächsten Wochen noch gemeinsam umgesetzt werden muß, sind drei Dinge verbunden. Erstens ist das Raumordnungsverfahren damit kein Thema mehr. Das ist heute früh geschehen.

(Frau Renate Schmidt (SPD): Sehr schön!)

Zweitens bleibt es bei der Festlegung für das Bürgerfeld. Kollege Wiesheu hat das nicht gesagt, weil das auch mein Thema ist. Wir befinden uns nämlich mitten in der Planfeststellung. Das Bürgerfeld im Raum Vilshofen, wo jedes Jahr drei bis fünf Schiffe verunglücken, haben wir

1995 aus dem Raumordnungsverfahren herausgenommen, weit Unfallstellen zu beseitigen sind, und unmittelbar in die Planfeststellung übergeleitet. In diesem Stadium befinden wir uns gerade. Der Bund führt das Planfeststellungsverfahren durch, so daß davon auszugehen ist, daß 1998 die Unfallstelle im Bürgerfeld beseitigt werden kann. Auch dazu werden wahrscheinlich Sprengungen notwendig sein; deshalb ist das Gegenstand der Berichterstattung. An dieser Stelle findet also bereits die Optimierung mit einem korrekten Planfeststellungsverfahren statt.

In der Optimierung für die Gesamtstrecke gibt es zahlreiche Möglichkeiten für die Wasserwirtschaft und den Naturschutz, in gemeinsamer Verantwortung von Bund und Land. Dazu bedarf es zunächst weder eines Raumordnungs- noch eines Planfeststellungsverfahrens. Wir führen sie aber durch. Ich halte das einmal für alle klar und deutlich fest, damit wir nicht morgen schon wieder Gegenfragen erhalten.

Drittens haben wir ein paar Dinge gewonnen. Staatshäufen und Mühlhamer Schleife können sich in den nächsten Jahren fortentwickeln; dabei können wir aber auch feststellen, ob es andere Möglichkeiten der Optimierung gibt. An Ihrer Stelle würde ich mich nicht nur auf flußbauliche Maßnahmen festlegen. Das heißt nämlich, daß Sie einseitig operieren, ebenso wie der Baumaßnahmenträger RMD, der nur auf sein eigenes Modell abstellt und alle anderen Möglichkeiten nicht mehr diskutiert.

Der Wirtschaftsminister hat dagegen immer Beispiele für andere Möglichkeiten gefordert und seine Bereitschaft zum Umdenken signalisiert. Wer hat ihm denn ein Alternativmodell geliefert? Den Ausbau auf 2,50 Meter haben die Österreicher festgelegt, Herr Kollege Kolo. Denen hat sich der Herr Ministerpräsident angeschlossen, und nicht etwa die SPD oder die GRÜNEN oder sonst jemand. Die Österreicher haben nämlich ausdrücklich gesagt, daß sie die 2,20 Meter in der Wachau in den nächsten Jahren auf 2,50 Meter ausbauen wollen. Daran haben wir uns orientiert. Am 26. Oktober ist dort Nationalfeiertag, und dann wird es ausdrücklich verkündet. Das steht in der Zeitung. Sie glauben doch sonst der Zeitung alles. Warum dann eigentlich nicht, wenn es von den Österreichern kommt?

Die 2,50 Meter haben wir also an dieser Stelle nicht. Sakrosankt ist diese Größe so lange, bis klar ist, daß sie verkehrstechnisch, fluß- und wasserbaulich nicht zu erreichen oder zu übersteigen ist. Solange das nicht der Fall ist, kann man gar nicht über andere Möglichkeiten sprechen.

Dann haben wir im landesentwicklungspolitischen Sinne sichergestellt, daß wir der Landwirtschaft, der wir sonst mit ICE-Trassen und ähnlichem immer wieder Ausgleichsmaßnahmen und anderes zumuten müssen, an dieser Stelle zunächst einmal sagen können, wir prüfen einmal, ob wir es anders schaffen. An dieser Debatte muß man sich aber beteiligen, statt andere mit Häme zu überglücken, die seriöse Arbeit zu leisten versucht haben.

Der Seitenkanal ist zunächst nicht das Thema. Wir können uns deshalb jetzt über flußfreundlichen Schiffsverkehr unterhalten. Ich vermisse nur, daß wir an dieser Stelle der Diskussion an einem Strang ziehen. Das ist so ähnlich wie in der Diskussion mit Rußland. Da gibt es viele Leute in unserem Lande, die immer wissen, daß sie den Russen am Montag, Mittwoch und Freitag vorschlagen müssen, die Kraftwerke abzuschalten. Am Dienstag, Donnerstag, Samstag und Sonntag, wenn es darum geht, ihnen zu helfen, das zu tun, sind sie aber untergetaucht. Die wesentliche Frage ist nicht, ob ich jemandem etwas empfehle, sondern ob ich mich an der Entwicklung vernünftiger Lösungen beteilige. Darum bitte ich Sie sehr herzlich.

Schließlich wird der Hochwasserschutz geregelt. Das ist ganz entscheidend und in der Diskussion immer zu kurz gekommen. Sie haben draußen stets den Eindruck vermittelt, die Donau könne ruhig so weiterfließen. Tatsächlich war es aber dringend erforderlich und sehr wichtig, daß wir diese Entscheidung jetzt miteinander getroffen haben, damit die Hochwasserschutzmaßnahmen in nächster Zeit in Angriff genommen werden können. Besonders erfreulich finde ich es, daß die Hochwasserschutzmaßnahmen, die gewissermaßen die Folge sind, unabhängig von späteren Entscheidungen gemeinsam finanziert werden können. Das geschieht nach dem allgemeinen Schlüssel. Der Bund ist an dieser Stelle bereit, uns in dem Umfang zu helfen, wie es notwendig geworden wäre, wenn der Bau von Seitenkanälen hinausgeschoben würde. So muß man es wohl formulieren.

Für den Umweltminister war an dieser Stelle die Debatte der letzten beiden Jahre besonders unerfreulich, weil er ständig um Stellungnahme zu einer Vorlage gebeten wurde, die weder verkehrstechnisch noch von den wirtschaftlichen Bedingungen her bewertet war, sondern die ständig überarbeitet worden ist. Dennoch hat man vom Umweltminister erwartet, daß er an jedem Tag die ökologischen Auswirkungen erläutere, ohne jedoch einen festen Parameter zu haben. Für die nächsten vier Jahre sollten wir uns deshalb dahin gehend einigen, daß wir Urteile nur aufgrund fester Daten abgeben und dann Entscheidungen treffen. Dann ist der Umgang zwischen uns nämlich sehr viel leichter.

Ich bin glücklich über diese Entscheidung, aber in einem anderen Sinne als Sie, nämlich nicht in dem Sinne, jemanden an seinem Tun gehindert zu haben, sondern weil wir uns gemeinsam Zeit genommen haben, an den Stellen, an denen bisher niemand die Richtigkeit der Lösung von Otto Wiesheu widerlegen konnte, nach neuen und anderen Lösungen zu suchen, um auf diese Weise niemandem den Weg zu verbauen und die Österreicher mit in die Verantwortung für das künftige Aussehen der Donau zu nehmen, um das nicht ganz allein verantworten zu müssen.

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Nächste Rednerin: Frau Kollegin Peters. Ich erteile Ihnen das Wort.

(Dr. Magen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wo ist Niederbayern?)

Frau Peters (SPD) (von der Rednerin nicht autorisiert):
Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr
Staatsminister - jetzt ist nur noch einer da -, wir freuen
uns, Herr Dr. Goppel, daß Sie wieder aufgetaucht sind.
Sie waren nämlich einige Zeit auf Tauchstation, und wir
sind froh, daß Sie wieder für die Umwelt da sind.

(Zurufe von der CSU)

- Passen Sie halt ein wenig auf, Herr Kaul. Ihre Einsprü-
che sollten Sie etwas modifizieren.

Herr Minister Goppel, Sie kündigen seriöse Untersu-
chungen an. Waren denn die Untersuchungen in der
Vergangenheit etwa nicht seriös?

(Beifall des Abgeordneten Kolo (SPD))

Es ist sehr deutlich gesagt worden, daß der Donau-Aus-
bau an diesem Parlament vorbeimanövriert worden ist.
Wir haben versucht, die Untersuchungen einzufordern und
voranzutreiben. Erinnern Sie sich bitte. Ich habe das hier
schon einige Male getan. Angemahnt haben wir die
Untersuchungen. Anträge haben wir gestellt, aber, wie
gesagt, jetzt bekommen wir die seriösen Untersuchungen.

Wir hoffen, das Gutachten über die Kosten-Nutzen-Ana-
lyse der flußbaulichen Maßnahmen noch in den nächsten
Tagen zu bekommen. Es gilt also das Prinzip Hoffnung.
Wir geben nicht auf, meine Herren und meine Damen. Wo
befindet sich eigentlich Wirtschaftsminister Dr. Wiesheu?
Sie, Herr Dr. Goppel haben die Zusammenarbeit mit uns
angekündigt. Dafür sind Sie aber nicht kompetent. Der
eigentlich zuständige Minister, Herr Dr. Wiesheu, hat
jedoch den Saal gerade verlassen, als Sie Ihre Rede
begonnen haben.

(Zurufe von der CSU)

Herr Dr. Wiesheu hat gesagt, an der Staustufe führe kein
Weg vorbei. Das kann ich nachvollziehen. Schließlich fällt
es einem nicht leicht, hier einzugestehen, daß man nicht
recht bekommen hat. Dies fällt vor allem deshalb schwer,
weil man doch in diesem Hause als Minister immer recht
bekommt.

(Heiterkeit bei der SPD - Gegenruf des
Abgeordneten Kaul (CSU): Ha, ha, ha! - Hei-
terkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- Herr Kobler, das Lachen liegt Ihnen nicht so, ich weiß
schon.

(Kobler (CSU): Auch Ihre Leute haben Spaß
daran! Schauen Sie einmal hin!)

Dem Herrn Wirtschaftsminister ist zur Rettung seiner Idee
dann noch eingefallen, daß ein Sicherheitsabstand
benötigt werde. Einen solchen Abstand gibt es aber auf
der ganzen Welt nicht. Ich habe jedoch keinen Wider-

spruch aus der CSU gehört. Haben Sie etwa einen
gemacht, Herr Kobler? - Nein. Jetzt gibt es eine CSU-
Lösung. Ich frage mich jedoch, was das sein wird.

(Zu rufe von der CSU)

- Herr Wallner, die wird wahrscheinlich von Ihnen kom-
men.

Man hat einmal in der Presse nachlesen können, daß Herr
Goppel gesagt hat, man habe ihm das Maul gestopft.
Wörtlich stand es so in der Presse. Herr Dr. Goppel, ich
meine, das Maul stopfen kann man nur Maulhelden.
Deshalb würde ich das nie zu Ihnen sagen. Ich hätte mir
gewünscht, daß Sie ein Maulheld für die Umwelt gewesen
wären. Aber das werden Sie jetzt noch. Sie wissen so gut
Bescheid wie ich. Deshalb machen wir Ihnen Vorwürfe,
denn Ihr Wissensstand ist durchaus gut.

(Zuruf von der CSU)

- Solche Dinge, die Sie vorher erwähnt haben, kommen
nicht von uns; Sie müssen schon aus Ihrer Fraktion kom-
men. Sie wissen so gut wie ich, daß Flüsse, wenn man
ihnen die Dynamik nimmt, zu Seen werden. Dann gibt es
- wie zum Beispiel bei Geisling - 33 % weniger Vögel. Wir
haben bald nur noch Stockenten und Bleißhühner.

(Kobler (CSU): Und Kormorane!)

- Das ist der Artenreichtum der CSU. So möchten Sie es
auch im bayerischen Lande haben.

(Kobler (CSU): Sie machen sich zum Saalfer-
ger!)

- Herr Kobler, bin ich Sie? - Nein.

Wir treten für die Schöpfung ein. Für sie kämpfen wir mit
allen, die sich dafür anbieten. Wir kämpfen mit der Kirche
und den Bürgern vor Ort. Den Niederbayern an der Donau
ist es zu verdanken, daß die Situation heute so aussieht.
Vor allem ist es aber auch dem Haushaltsloch zu
verdanken. Die Einsicht führt bei der CSU immer über das
Portemonnaie.

(Beifall bei der SPD)

Wie gesagt: Wir haben das Prinzip Hoffnung. Der
Staatsminister hat vorhin gesagt, wir sollten Ruhe geben
und vier Jahre warten. Ich kann eines versprechen: Wir
werden keine Ruhe geben.

(Beifall des Abgeordneten Kolo (SPD))

Wir sind schon auf die Lösungsvorschläge gespannt.

(Beifall bei der SPD)

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Nächster Redner:
Herr Kollege Kaul. Ich erteile Ihnen das Wort.

Kaul (CSU) (vom Redner nicht autorisiert): Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Kurz bevor meine Kollegen noch einmal zur Sache Stellung nehmen, möchte ich - nachdem ich Frau Kollegin Kellner und Herrn Kollegen Kolo gehört habe - einiges sagen, um der Legendenbildung, die offensichtlich stattfindet, entgegenzuwirken. Wir sind die Retter des ganzen Geschehens - das klang an. Auch der frenetische Applaus des Herrn Kolo, indem er die Bank traktiert hat, läßt einiges von dem erwarten, was uns bevorsteht.

Ich möchte nur darauf hinweisen, daß es Zeiten in diesem Hause gab, die noch gar nicht so lange zurückliegen, in denen wir uns einig waren, daß wir auch die Donau als europäische internationale Schifffahrtstraße betrachten und daß wir den Engpaß zwischen Straubing und Vilshofen aus den verschiedensten Gründen beseitigen. Wir waren uns auch darüber einig, daß wir die Lösungen, die dazu führen, breit und ausführlich Wissenschaftlern vorlegen und diese bitten, dazu Stellung zu nehmen, und daß wir die Stellungnahmen, wenn sie vorliegen, in diesem Hause politisch bewerten. Das war Konsens. Das haben wir auch in der Anhörung, die wir in diesem Hause auf Vorschlag der CSU-Fraktion durchgeführt haben, beschlossen. An dieser Diskussion haben wir uns alle sehr ausführlich beteiligt.

Meine Damen und Herren von der Opposition, erinnern Sie sich bitte: Es war der Vorgänger des jetzigen Umweltministers, der aufgrund dieser Debatte gesagt hat, man setze das Raumordnungsverfahren aus, weil man die neuen Ideen und Gedanken, die aus dem Parlament gekommen sind, in die wissenschaftliche Bewertung und die Bewertung der einzelnen Ministerien aufnehmen wolle. Heute tun Sie so, als bedürfe es Ihres Antrags - nur deswegen stehe ich hier -, damit dem ein Ende gemacht wird.

Meine Damen und Herren, das hat zur Erstellung von zwölf Gutachten geführt. Wir wollten diese Gutachten mit Ihren Stimmen und Ihren Anträgen - lesen Sie doch einmal nach -, damit wir anschließend im Parlament über die richtige Lösung debattieren können. Was machen Sie jetzt mit Ihrem Antrag? - Obgleich wir hier noch gar nicht diskutiert haben, erklärt Kollege Kolo, obwohl er, wie er sagt, die Gutachten noch gar nicht kennt: Egal was dabei herauskommt, es gibt auf keinen Fall stauge-stützte, sondern nur flußbauliche Maßnahmen, um den Engpaß - von dem ich gesprochen habe - zu beseitigen.

(Zuruf des Abgeordneten Kolo (SPD))

- Lesen Sie einmal Ihren Antrag. Sie waren bei der Formulierung Ihres Antrages offensichtlich abwesend, Herr Kollege Kolo, denn so steht es in Ihrem Antrag.

Weil wir die Donau nicht nur als Arche Noah für Flora und Fauna betrachten, sondern auch als Lebensader für die Menschen entlang dieses Flusses und darüber hinaus, ist diese Diskussion für uns zu wichtig, als daß sie mit diesem Antrag abgewürgt werden darf; denn mit diesem Antrag würgen Sie die Diskussion ab. Deswegen beantrage ich, diesen Antrag abzulehnen. Ich bitte sehr um eine große Mehrheit. Im Namen meiner Fraktion sage

ich jetzt schon, wir werden darüber namentlich abstimmen lassen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Wir werden die namentliche Abstimmung frühestens um 12.10 Uhr durchführen können. In 15 Minuten ist also die namentliche Abstimmung.

(Zuruf des Abgeordneten Kolo (SPD))

- Herr Kollege Kaul hat namens der CSU-Landtagsfraktion namentliche Abstimmung beantragt. Sie haben richtig gehört, Herr Kollege Kolo.

(Unruhe)

- Herr Kollege Miller, es ist nicht klar, über welchen Dringlichkeitsantrag namentlich abgestimmt werden soll. Es gibt einen Dringlichkeitsantrag der SPD und einen Dringlichkeitsantrag des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN.

Miller (CSU) (vom Redner nicht autorisiert): Frau Präsidentin, Hohes Haus! Wir beantragen namentliche Abstimmung über den Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN.

Frau Zweite Vizepräsidentin Fischer: Ich erteile Herrn Kollegen Reisinger das Wort in der Aussprache. Bitte, Herr Kollege.

Reisinger (CSU) (vom Redner nicht autorisiert): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Entscheidung, die heute nacht zum Donauausbau getroffen worden ist, ist meiner Meinung nach eine besonnene und überlegte Entscheidung.

(Frau Renate Schmidt (SPD): Jetzt plötzlich!)

- Frau Schmidt, ich verstehe nicht, warum Sie diesen Einwurf bringen. Sie haben in den letzten Jahren nicht viel zu diesem Thema gesagt.

(Zurufe von der SPD)

- Ich kann mich nicht erinnern, daß Frau Kollegin Schmidt zu diesem Thema im Parlament nur einen einzigen Satz gesagt hätte. Ich gebe Ihnen recht, daß sie draußen große Aktionen und Showveranstaltungen durchgeführt hat, aber in der Sache hat sie dazu nichts beigetragen, nur damit das klar ist. Darum verstehe ich nicht, warum Sie sich hier so aufblasen.

(Beifall bei der CSU)

Heute ist hier wieder von „Betonköpfen“ gesprochen worden. Ich frage mich: Wo sitzen sie? - Sie sitzen jedenfalls nicht auf der Regierungsbank.

Frau Schmidt, Sie hätten heute sagen können: Ich entschuldige mich bei Herrn Wiesheu.

(Lachen bei der SPD)

- Auch wenn Sie so laut lachen, bin ich der Meinung, daß die Betonköpfe nicht auf der Regierungsbank sitzen. So wurde ein Beschluß herbeigeführt, in dem auch die Interessen vor Ort und die wirtschaftliche Situation ernstgenommen werden. Ein Beschluß, mit dem man Zeit gewinnt für eine sachliche Diskussion, nicht für Ideologie und pauschale Verunglimpfung, die Sie so gerne haben, meine Damen und Herren von der Opposition. So bin ich der Meinung, daß die Betonköpfe nicht hier sitzen, sondern draußen, zum Beispiel bei den Öko-Aktivisten.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU - Lachen beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Max von Heckel (SPD): Wenn man nichts weiß, kann man gut polemisieren! - Unruhe)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Meine Damen und Herren, jetzt kehren wir einmal ein wenig zur Ruhe zurück. Der Redner muß reden können. Frau Kollegin Schmidt hat sich auch noch gemeldet. Das Wort hat jetzt Herr Kollege Reisinger.

Reisinger (CSU): Schlagen Sie heute zum Beispiel die „Passauer Neue Presse“ auf. Dort wird ein Herr Weinzierl zitiert. Ich glaube, Sie kennen ihn, Frau Peters. Sie waren in der vergangenen Woche unterwegs. Während wir an der Sitzung des Umweltausschusses teilgenommen haben, waren Sie draußen unterwegs. Heute jedenfalls steht in der „Passauer Neuen Presse“, Herr Weinzierl habe gesagt, es gebe keine Kompromisse. Diese Leute sind nicht kompromißbereit; sie reden, aber handeln nicht entsprechend.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Peters (SPD))

Die CSU hat, hier Verantwortung tragend - das vergißt die Opposition sehr schnell -, im Hinblick auf die Donau sehr viel Positives auf den Weg gebracht. Ich darf daran erinnern, daß seinerzeit das Raumordnungsverfahren gestoppt wurde. Warum? - Es geschah, weil man einem Herrn Ogris die Chance geben wollte, seine Ansichten hier vorzustellen. Herrn Ogris, den Sie fast zu einem „Wassergott“ hochstilisiert hatten, haben Sie später fallen lassen wie eine heiße Kartoffel. Man hört doch seit Jahren nichts mehr von ihm. So gehen Sie mit Ihren Leuten um!

(Zuruf der Frau Abgeordneten Peters (SPD))

Wir haben hier - auch ich habe dies unterstützt - der Durchführung einer Anhörung zugestimmt. Wir haben sechs Stunden lang diskutiert und Meinungen ausgetauscht. Wir haben einen Antrag erarbeitet und schließlich mit CSU-Mehrheit verabschiedet, wonach flußbauliche Prüfungen vorzunehmen sind. Ich bin stolz darauf, zusammen mit Alois Glück, Franz Meyer, Henning Kaul und anderen Kollegen diese Initiative auf den Weg gebracht zu haben. Wäre dies nicht geschehen, würden wir jetzt nicht hier sitzen. Denn dann wäre das Thema wahrscheinlich erledigt. Das sollten Sie nicht vergessen, wenn Sie heute versuchen, hier zu feiern.

(Fortgesetzte Zurufe der Frau Abgeordneten Peters (SPD) - Fortgesetzte Unruhe)

Ich darf auch daran erinnern, daß man von den Maximalforderungen - -

(Unruhe)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Entschuldigung, sehr verehrte Herren von der CSU, Sie helfen den Rednern aus Ihrer Fraktion auch nicht sonderlich, wenn Sie hier soviel Lärm erzeugen.

(Zurufe von der CSU)

Ich weiß jetzt nicht, wer es war. Das ist mir aber ziemlich egal. Jedenfalls muß der Redner reden können.

(Kolo (SPD): Das können wir ihm nicht bringen!)

Bitte, Herr Kollege.

Reisinger (CSU): Herr Präsident, ich bedanke mich. - Wir sind von der Forderung nach dem Maximalbau abgerückt und sind hinsichtlich der Fahrrinnenbreite Kompromisse eingegangen. Ob man an Stelle der ursprünglich vorgesehenen 100 Meter auch 70 oder 80 Meter wählen kann, um ökologisch sensible Areale besser schützen zu können, das ist ernsthaft geprüft worden. Dies ist auch in die Entscheidung einbezogen worden. Wir sind auch von der Forderung abgerückt, daß die Begegnung von Viererschubverbänden überall möglich sein müsse, wie es in einem Beschluß vom Juli 1995 steht. Vielmehr sollen nun Ausweichstellen geschaffen werden. Das ist ein politischer Erfolg - vielleicht einer des gesamten Hauses. Auch was die Abladetiefe angeht, wurde nicht irgend etwas erfunden, sondern eine Lösung gesucht, die sich an den Forderungen der Internationalen Donau-Kommission orientiert. Einem gigantischen Ausbau ist nicht das Wort geredet worden.

In einer Veröffentlichung des Bundes für Umwelt und Naturschutz ist von „handstreichartigem Vorgehen“ die Rede. Ich frage: Wo gab es in dem Zusammenhang bisher ein handstreichartiges Vorgehen? Aber Sie, meine Damen und Herren von der Opposition, haben weder Ihre BUND-Leute noch Frau Weinzierl!, die Sie sehr gut kennen, dafür kritisiert, was sie so schreiben. Hier kann weder von einer „Schiffsautobahn“ die Rede sein, wie Sie sie immer wieder ansprechen, Frau Schmidt, noch von einem handstreichartigen Vorgehen.

Frau Kellner hat vorhin die Frage aufgeworfen, ob ich in Straubing etwas anderes sage als hier im Landtag. Sie kennen meine Meinung, meine Damen und Herren von der Opposition. Bei der in dem Zusammenhang relevanten Abstimmung in Straubing habe ich für den dann auch gefaßten Beschluß gestimmt. Ich rede nicht mit zwei Zungen. Allerdings muß ich Sie auffordern, sich den Beschluß einmal genau durchzulesen.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Darin ist zu lesen, daß flußbauliche Maßnahmen befürwortet werden, wenn deren Durchführung die wirtschaft-

liche Situation verbessert und die Sicherheit der Schifffahrt gewährleistet; wenn dieser Flußausbau ökologisch nicht schädlicher ist als zum Beispiel eine kleine Staustufe.

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Aber auch das interessiert Sie überhaupt nicht, meine Damen und Herren von der Opposition.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Noch ein Unterschied: Sie setzen auf Ökologie; wir setzen auf Ökologie und Ökonomie. Wir wollen wirtschaftlich und ökologisch vertretbare Ergebnisse. Ich werde den vorliegenden Anträgen nicht zustimmen.

(Frau Sturm (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wen wundert es?)

Denn beide, aber stärker noch der Antrag der SPD, stellen allein auf flußbauliche Maßnahmen ab. Die Antragsteller interessiert überhaupt nicht, welche Ergebnisse bereits vorliegen.

(Zurufe von der SPD)

Zwölf Gutachten - ich wiederhole: zwölf Gutachten - wurden erstellt.

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es liegen uns noch nicht alle vor. Jedenfalls wollen wir über die Ergebnisse diskutieren, bevor wir entscheiden. Sie aber fordern Gutachten, kneifen jedoch, sobald die Ergebnisse vorliegen und bewertet werden sollen.

(Zuruf von der CSU: Die haben Angst vor den Ergebnissen!)

- Ja, Sie haben Angst, meine Damen und Herren von der Opposition, etwa davor - ich habe auch gehört, daß so etwas kommen wird -, daß darin erklärt wird, an der Strecke in der Straubinger Gegend stellte eine kleine Staustufe von 1,90 oder - auch das wäre möglich - von nur 1,50 Metern zwar einen Eingriff in die ökologischen Verhältnisse dort dar - zugegeben, jede Maßnahme, ob es nun die Errichtung einer Staustufe oder von Buhnen ist, ist ein Eingriff, der die Natur schädigt -; aber eine flußbauliche Maßnahme, bei der alle 80 Meter Steine in die Donau gekippt werden, sei schädlicher als ein Eingriff an einer einzigen Stelle, eben durch Errichtung einer kleinen Staustufe. - Darüber sollten wir reden, anstatt es pauschal abzulehnen.

Damit möchte ich fast schon zum Schluß meiner Rede kommen. Es reizt mich schon noch, etwas anzumerken, weil Sie immer so tun, als sei die SPD so geschlossen, Frau Schmidt. Ich darf Sie auf die „Passauer Neue Presse“ verweisen, die Sie sicher gelesen haben. Darin wird ausgeführt, was Herr Kollegen Niedermeier in der SPD-Fraktion bei der Diskussion über den Donau-Ausbau widerfährt, daß er zu entsprechenden Veranstaltungen, die vor kurzem stattgefunden haben, überhaupt nicht mehr eingeladen wurde. Es ist davon die Rede, daß Herr

Niedermeier stocksauer sei. - So gehen Sie in der SPD-Fraktion mit Ihren eigenen Leuten um.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU - Zurufe von der CSU - Gegenrufe von der SPD und vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- Herr Kolo, lenken Sie nicht ab! Wir haben hier eine Zeitlang ein „Schmidteinander“ gehabt, dann ein „Schmidteinander-Durcheinander“, jetzt ein neues Gegeneinander von Frau Schmidt und Herrn Niedermeier.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU - Zuruf der Frau Abgeordneten Haas (SPD))

Ich weiß schon, daß Ihnen das nicht paßt. Sie wollen, daß ich damit aufhöre. Aber das tue ich nicht.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Renate Schmidt (SPD))

Herr Niedermeier kommt nämlich aus Deggendorf an der Donau. Er ist Wasserbauexperte, war früher auch auf diesem Gebiet tätig. Aber seine Meinung ignorieren Sie völlig, weil sie nicht in Ihr Konzept paßt, meine Damen und Herren von der SPD.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Nun bitte ich alle darum, die Zeit, die wir jetzt haben, diese positive Denkpause, gemeinsam zu nutzen, damit wir wegkommen von Polemik und Ideologie

(Lachen bei der SPD)

und zurückkommen zu sachlicher Auseinandersetzung und sachlicher Diskussion, die wir gerne im Umweltaus-schuß fortsetzen können.

(Beifall bei der CSU - Zurufe von der SPD)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Das Wort hat nun die Vorsitzende der SPD-Fraktion. Ich weise darauf hin: Es liegt eine weitere Wortmeldung vor, so daß die beantragte namentliche Abstimmung nicht um 12.10 Uhr stattfinden kann, sondern erst später, nämlich am Schluß dieser Debatte. Bitte, Frau Kollegin Schmidt.

Frau Renate Schmidt (SPD): Herr Präsident, damit wir alles innerhalb einer vertretbaren Zeit zu Ende führen können und damit es den Kolleginnen und Kollegen von der CSU-Fraktion erspart bleibt, nur über einen Antrag auf Durchführung einer Anhörung namentlich abstimmen zu müssen, aber ihre Meinung zu der Thematik nicht kundtun zu können, beantrage ich namentliche Abstimmung auch über unseren Antrag.

(Zurufe von der CSU)

Herr Kollege Reisinger, was Ihre Anwürfe angeht, möchte ich nur auf einen einzigen Punkt eingehen. Es stimmt: Ich habe hier nur einmal im Rahmen einer generellen Aussprache den Donau-Ausbau erwähnt. Fast dasselbe

trifft für den Ministerpräsidenten zu. Hier hat er darüber überhaupt nicht gesprochen. Sowohl Sie, meine Damen und Herren von der CSU, als auch wir haben dafür unsere Fachleute. Ich vertraue da völlig den Kollegen Kolo, Peters und anderen. Ebensovwenig wie der Ministerpräsident muß ich hier zu jedem Fachthema zu sprechen.

(Beifall bei der SPD - Miller (CSU): Aber bei der Haushaltsdebatte war der Ministerpräsident da!)

- Da war ich bei Ihrem Vorsitzenden höchstpersönlich aus wichtigen Gründen entschuldigt.

Zu einigen grundsätzlichen Punkten möchte ich trotzdem noch sprechen: Herr Wiesheu hat heute mühsam zu kaschieren versucht, daß man eigentlich alles, was bis zum letzten Freitag, bis zum Montag, was bis zum Dienstag, bis zum Mittwoch, zum Donnerstag noch unverzichtbar war, am Donnerstag abend preisgeben konnte.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich verstehe, daß Sie herumreden und versuchen, das alles anders darzustellen. Wir kennen das politische Geschäft. Wenn es aber so offensichtlich ist, sollte man wenigstens versuchen deutlich zu machen, daß es eine ganz veränderte Position gibt. Ich sage für meine Fraktion, ich glaube, in diesem Fall darf ich sagen für die gesamte Opposition: Wir freuen uns darüber, daß mit diesem Beschluß die Donau eine Überlebenschance bekommen wird.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir betrachten das als einen Sieg für unsere Sache. Sie sagten, die Formulierung des Bundes Naturschutz, die Staatsregierung wolle überfallartig und handstreichartig handeln, treffe nicht zu. Das war zwar nicht unsere Formulierung, ich unterstütze aber die Formulierung des Bundes Naturschutz. Denn, was hatten Sie denn ursprünglich geplant? Dafür gibt es Kronzeugen. Zum Beispiel in der Person des Staatsministers Falthausen, der einer Delegation der CSU aus der Region, aus Osterhofen, gesagt hat, man wisse noch nicht genau, aber es sei eigentlich beabsichtigt, am 29.10.1996 im Kabinett einen Beschluß über den Donau-Ausbau - auf der Basis des ominösen Gutachtens, das wir alle noch nicht gesehen haben -, zu fassen. Dieser solle zwei Staufstufen und den maximalen Ausbau vorsehen, den Herr Wiesheu noch in dieser Woche verfolgt hat. Jetzt behauptet er, er wäre die Spitze der Bewegung in die andere Richtung.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Damit bin ich bei dem Gutachten: Ich dachte eigentlich, daß wir für unseren Antrag eine breite Mehrheit bekommen werden, weil ich Signale aus der CSU-Fraktion - Herr Reisinger, Sie gehören zu denen, die solche Signale aus-

gesandt haben - vernommen habe und deshalb meinte, daß auch Sie den behutsamsten Ausbau, der nur irgend möglich ist, wollen. Das ominöse Gutachten über das wir in der Zeitung lesen und das mit Steuergeldern finanziert wurde, ist dem Landtag - zumindest uns, vielleicht haben Sie es schon gesehen - bis heute nicht zugänglich.

(Reisinger (CSU): Welches Gutachten?)

- Das aus Karlsruhe.

In dem Gutachten steht unseres Wissens - ich kann das immer nur nach dem Hörensagen formulieren -, daß eine Ausbautiefe von 2,70 Meter bis 2,80 Meter erreichbar sei. Dann wird plötzlich ein ominöser zusätzlicher Sicherheitsabstand, auf dem der Wirtschaftsminister nach wie vor bestehen will, gefordert, obwohl es den nirgends auf der ganzen Welt gibt.

(Miller (CSU): Den gibt es überall!)

Überall heißt es: „Eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“. Sie führen SO Zentimeter Wasser unter dem Kiel auf

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Kaul (CSU): Wer ist denn „sie“?)

- Ich meine diejenigen, die das Gutachten gemacht haben, führen jetzt plötzlich einen Sicherheitsabstand ein, den Sie sich sofort zu eigen machen. Herr Wiesheu hat ihn sich an diesem Pult sofort zu eigen gemacht.

(Zuruf des Abgeordneten Wallner (CSU))

Ich fordere nach wie vor das Recht des Landtags, wenn es um Entscheidungen in Milliardenhöhe geht, sämtliche Unterlagen zu bekommen, darüber urteilen zu können und sich nicht auf Hörensagen verlassen zu müssen.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich sage zum letzten: Was ich hier feststelle - -

(Unruhe)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Einen Moment, Frau Kollegin, Was beim Kollegen Reisinger gegolten hat, gilt auch bei Frau Kollegin Schmidt: Bitte ein bißchen mehr Ruhe.

Frau Renate Schmidt (SPD): Danke schön. Keine Sorge, ich komme schon zurecht. Herr Kaul, Sie wollten eine Zwischenfrage stellen?

Erster Vizepräsident Hiersemann: Eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Kaul. Bitte sehr.

Kaul (CSU) (vom Redner nicht autorisiert): Frau Fraktionsvorsitzende Schmidt, ist Ihnen von Ihren Fraktionskol-

beginnen und -kollegen zugetragen worden, daß der Ausschuß für Landesentwicklung und Umweltfragen in seiner letzten Sitzung beschlossen hat,

(Kolo (SPD): Auf unseren Antrag hin!)

daß er - einen Augenblick - diese Gutachten und die Bewertung der Gutachten aus beiden Häusern am 14. November 1996 gemeinsam mit dem Wirtschaftsausschuß beraten will? Ist Ihnen bekannt, daß von Anfang an - seit 1995, seit der Anhörung im Haus - klargestellt wurde, daß die Ergebnisse der Gutachten, die diese Anhörung gefordert hat, parlamentarisch beraten werden? Das ist nie bestritten worden.

Erster Vizepräsident Hiersemann: Frau Kollegin Schmidt, Sie haben das Wort.

Frau Renate Schmidt (SPD): Nun die Antwort auf Ihre Frage: Zum einen muß man mir das nicht zutragen, denn ich war bei der Formulierung des Antrags dabei. Sie haben im Umweltausschuß einem Antrag der SPD zugestimmt der fordert, daß die Unterlagen vorzulegen sind.

(Kaul (CSU): Dessen hat es nicht bedurft!)

Ich sage Ihnen folgendes: Wir wissen, wie das beim Hochwasser-Gutachten war, wir wissen, wie es bei anderen Gutachten war. Alle reden darüber, aber die Regierung glaubt, sie sollte im Alleinbesitz dieser Weisheiten sein, und das Parlament soll „hinterherdackeln“.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das ist nicht mein Demokratieverständnis; dieses Verhalten muß sich ändern.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Zurufe von der CSU)

- Lassen Sie mich bitte zum Ende kommen, die Kolleginnen und Kollegen wollen irgendwann einmal nach Hause.

Wenn Sie glauben, daß ich vor irgendeinem von Ihnen nur ein Quentchen Angst habe, haben Sie sich getäuscht. Bitte, Herr Kollege.

Erster Vizepräsident Hiersemann: Herr Kaul, eine weitere Zusatzfrage. Ich weise darauf hin, daß das die letzte ist weil es sich um den gleichen Zusammenhang handelt. Bitte, Herr Kollege Kaul.

Kaul (CSU) (vom Redner nicht autorisiert): Es soll auch die letzte sein. Verehrte Vorsitzende, Kollegin Schmidt, können Sie mir sagen, welches der zwölf vorhin genannten Gutachten dem Parlament bzw. den Ausschüssen vorenthalten wurde?

Erster Vizepräsident Hiersemann: Frau Kollegin Schmidt.

Frau Renate Schmidt (SPD): Ich sagte doch gerade zuerst: Die Gutachten werden niemals zeitgleich dem Parlament zugeleitet. Die Regierung zieht aus den Gutachten öffentlich Schlüsse. Ich habe wörtlich gesagt: Das Parlament kann „hinterherdackeln“. Ich gehe davon aus daß das zeitgleich dem Parlament und nicht erst auf mehrfache Anforderungen zugestellt wird. Das ist doch einigermaßen klar.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Kaul (CSU): Welche Anforderungen?)

Ich möchte nun zu dem letzten Punkt kommen: Die heutige Debatte hat ergeben, daß Sie keine Einsicht zeigen. Sie sind offensichtlich nach wie vor fest entschlossen, jetzt im Moment eine Befriedung der Situation eintreten zu lassen und darauf zu hoffen, daß der Widerstand gegen die Staustufen in dieser Region erlahmt. Sie haben sich getäuscht. Wir werden weiterhin am Ball bleiben und nicht zulassen, daß Sie ab dem Jahr 2000 wieder mit den Staustufen beginnen.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Das Wort hat Frau Abgeordnete Kellner. Ich weise darauf hin, daß Abstimmungen nur bis 13 Uhr möglich sind.

Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen!

(Reisinger (CSU): Sie haben zweimal nichts gesagt!)

- Herr Reisinger, Sie sprachen vorhin an, daß wir sehr viele gemeinsame Beschlüsse gefaßt haben. Ich für unsere Fraktion stelle fest, daß wir von Anfang an mit unseren Anträgen immer unterlegen sind, weil wir die Sache auf den Punkt gebracht haben. Wir haben von Anfang an gesagt, Dreh- und Angelpunkt sei der Ausbaustandard, und wenn dieser nicht reduziert werde, werde es schwierig.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weil wir unsere Anträge so präzise formuliert hatten, haben Sie sie immer abgelehnt.

(Dr. Weiß (CSU): Dabei bleibt's!)

Ich war immer dafür, daß man ein klares Wort reden muß. Deshalb stelle ich für unsere Fraktion fest:

(Zurufe des Abgeordneten Wallner (CSU))

- Lieber Kollege Wallner, hören Sie zu, dann können Sie schimpfen, wenn Sie dann noch etwas zu schimpfen haben.

Wir sind stets für den Erhalt der frei fließenden Donau eingetreten und haben immer gesagt, daß jegliche Opti-

mierung der Schifffahrt sich diesem Ziel unterzuordnen hat. Das schließt Stautufen aus.

Zweitens habe ich schon 1992 mit einem Antrag gefordert, daß die Ausbauziele entsprechend reduziert werden

Herr Reisinger, da Sie glaubten, sich über die Öko-Aktiven vor Ort verächtlich äußern zu müssen, frage ich Sie: Haben Sie damit auch Ihren Landrat gemeint? Denn in der Resolution Ihres Kreistages steht: „Diese Standards dürfen in diesem Umfang nicht aufrecht erhalten werden.“

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Hört, hört! - Widerspruch bei der CSU - Reisinger (CSU): Viererschubverbände!)

- Nein, weiter unten steht: „Auch die Abladetiefe darf kein unumstößliches Planungskriterium sein.“ Und dieser Resolution haben auch Sie zugestimmt.

(Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Da schau her!)

Drittens war der schriftliche Antrag auf Anhörung, dem Sie nicht zustimmen wollten, von uns. Dann haben Sie einen ähnlichen Vorschlag mündlich unterbreitet, um unseren Antrag für erledigt erklären zu können, sich dabei aber vertan; denn nach der Geschäftsordnung müssen auch Anhörungen auf der Grundlage entsprechender Anträge förmlich beschlossen werden. Deshalb mußten Sie unserem Antrag letztlich zähneknirsch zustimmen. Das hat Sie, Herr Reisinger, aber nicht davon abgehalten, den Antrag der GRÜNEN in der Presse als Ihre Idee auszugeben.

(Zuruf des Abgeordneten Reisinger (CSU))

Nicht Sie haben alles in die Wege geleitet. Trotzdem habe ich mich über die gemeinsame Anhörung gefreut.

(Zuruf des Abgeordneten Franz Meyer (CSU))

- Herr Meyer, Sie brauchen sich nur die Antragsnummern anzuschauen; es liegt doch alles schriftlich im Landtagsarchiv vor. Darüber müssen wir keine weiteren Worte verlieren. Tatsache ist, daß die Betonfraktion in der CSU eine Niederlage erlitten hat. Das ist in der Moll-Rede des Wirtschaftsministers sehr deutlich zum Ausdruck gekommen. Es ist schön und gut, daß Sie, Herr Kollege Kaul, noch einmal die Vorlage aller Gutachten gefordert haben - darüber muß diskutiert werden. Nicht möglich gewesen wäre aber, daß das Kabinett am 29.10. über das weitere Vorgehen entscheidet und der Landtag erst am 14.11. nachträglich eine Anhörung durchführt. Die Anhörung muß vielmehr vor der Entscheidung stattfinden.

Wir werden keiner Lösung zustimmen, mit der die frei fließende Donau nicht erhalten wird. Alles, was an Optimierung möglich ist, muß mit diesem Ziel vereinbar sein. Wenn auch Sie dafür sind, sehe ich keinen Grund, weshalb Sie den beiden Dringlichkeitsanträgen nicht zustimmen könnten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD - Kaul (CSU): Und die Gutachten sollen wir wegschmeißen?)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Als nächstem Redner erteile ich Herrn Staatsminister Dr. Goppel das Wort.

Staatsminister Dr. Goppel (Umweltministerium): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Einige ganz kurze Anmerkungen zur sachlichen Richtigstellung. Im Juni letzten Jahres haben wir gemeinsam eine Anhörung durchgeführt, bei der sieben Professoren behauptet haben: Der Flußbau an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist mit 2,50 Metern Ausbautiefe zu machen. Wir waren alle der Meinung, daß das geprüft werden müsse, und wollten versuchen, es hinzukriegen. Dem haben auch Sie zugestimmt, ohne die CSU als Betonfraktion hinzustellen. Jetzt sagen die Professoren mit einer einzigen Ausnahme: 2,50 Meter Ausbautiefe geht nicht. Und die eine Ausnahme sagt: Man muß es noch niedriger machen. Wer kann sich also bestätigt fühlen? Doch wohl Kollege Wiesheu, unabhängig davon, ob seine Lösung kommt oder nicht. Geben Sie zu, daß es Ihnen nicht um die Optimierung des Schifffahrtsverkehrs, sondern darum geht, daß weiterer Schifffahrtsverkehr auf der Donau verhindert wird.

(Beifall bei der CSU)

Auch mit mir kann man darüber diskutieren, ob man Schifffahrt auf der Donau braucht. Zumindest wüßten die Niederbayern dann, daß Sie nicht ihre Freunde sind. Die Niederbayern wollen Wasserschifffahrtsverkehr, weil Lkw-Verkehr weg von ihren Straßen soll, wie ich bei Versammlungen immer wieder höre. So faul, wie Sie sagen, bin ich nicht.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU - Widerspruch bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN - Starzmann (SPD): Jetzt bauen Sie einen Popanz auf!)

- Nein, ich baue keinen Popanz auf, sondern mache nur deutlich, wie unfair Sie argumentieren.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU - Frau Renate Schmidt (SPD): Sie Armer!)

Frau Kollegin Kellner sagt nein zur Donau als Wasserstraße, wenn Schifffahrt nicht im Fluß, wie er ist, möglich ist, und es wird gesagt, daß wir den Schifffahrtsverkehr auf jeden Fall haben wollen. Sie dagegen wollen einen Fluß ohne Schiffe, wenn für die Schifffahrt daran gebastelt werden müßte. Sie haben es heute vormittag schon fünfmal quer durch die beiden Oppositionsfakultäten bewiesen: Es geht Ihnen nicht um die Schifffahrt, sondern nur darum, mit Ihrer vorgefaßten ideologischen Meinung Recht zu behalten. Wer ist denn eigentlich offen und wer hat bewiesen, daß der diskussionsbereit ist?

Es ist nicht so, daß Kollege Wiesheu im Kabinett oder in der Öffentlichkeit eine Meinung vertreten hätte, bei der Umweltschutz besondere Priorität gehabt hätte. Das wissen wir alle. Darüber brauchen wir nicht zu diskutieren. So zu argumentieren ist aber auch gar nicht das Geschäft meines Kollegen Wiesheu, auch wenn Sie so tun, als hätte die Diskussion in diese Richtung laufen müssen. Aufgabe des Kollegen Wiesheu ist vielmehr, im Kabinett die Position der Wirtschaft und der Schifffahrt zu vertreten. Dafür kann man ihn nicht kritisieren. Kritisieren können Sie allenfalls mich, aber auch ich bin aus rechtlichen Gründen erst nach Abschluß der Untersuchungen in der Lage, etwas zu sagen. Doch auch das haben Sie - Aussetzung des Raumordnungsverfahrens - mit verhindert.

Der dritte, der etwas sagen kann, ist unser Ministerpräsident - oder die Staatsregierung mit dem Ministerpräsidenten. Der Ministerpräsident hat an jeder kritischen Stelle der Diskussion relativ schnell, eindeutig und klar seine Positionen dargestellt, und wenn das ihrerseits antezipiert wurde, haben Sie vier Tage vorher einen Antrag eingebracht und dann gesagt: Wir haben es euch beigebracht. So geht es natürlich nicht.

Genauso war es im letzten Jahr bei der Diskussion um 2,50 Meter Ausbautiefe, die der Ministerpräsident zusammen mit dem Verkehrsminister in Bonn festgelegt hat. Da haben Sie gesagt: „Das haben wir erreicht.“ Von wegen. Die Diskussion ist unter ganz anderen Maximen gelaufen. Aber das steht ohnehin später in den Geschichtsbüchern; es jetzt zu erklären, würde zu lange dauern.

Auch heute haben Sie nichts erreicht; denn Ihre Dringlichkeitsanträge sind weder eine Optimierungslösung noch ein Argument für oder gegen Staustufen. Im Ergebnis sagen sie nur: Aufhören mit Lösungen, wir wollen weiterdiskutieren. Wieder einmal haben Sie sich als Fraktionen erwiesen, denen es nicht um Entscheidungen und Lösungen, sondern um die Perpetuierung der Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit geht. Dies können sich Politiker, die in den nächsten Jahren Arbeitsplätze zu sichern, die Wirtschaft zum Florieren zu bringen und gleichzeitig ökologische Qualitätssicherung zu betreiben haben, aber nicht leisten. Irgendwann muß es heißen: So wird es gemacht.

Was haben wir entschieden? Wir wollen die Möglichkeiten nutzen, flußbaulich einiges zu optimieren und den Verkehr zu steigern, solange dies ohne Eingriffe möglich ist. Die Gutachten kenne auch ich nur in den Grundzügen, nicht aber in den Details. Nach der genauen Auswertung werden wir gemeinsam zu prüfen haben, ob es nicht alternative Wege gibt.

Ich finde, es ist nicht in Ordnung, daß Sie an der Stelle dem Kollegen Wiesheu unterstellen, es bleibe bei den Staustufen, Frau Kollegin Schmidt. Die Entscheidung von gestern Abend heißt: Wir bleiben bei 2,50 Meter. Das ist die einvernehmliche Regelung aller Fraktionen in diesem Hause. Weil die Professoren, denen Sie glauben, während

Sie uns nicht glauben, ausdrücklich gesagt haben, daß es geht, haben Sie sich alle in diesem Haus für 2,50 Meter entschieden. Niemand hat etwas anderes gesagt.

(Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Das stimmt doch gar nicht!)

Jetzt, wo die Professoren „wortbrüchig“ werden und zum Teil etwas anderes wollen, sind Sie plötzlich anderer Meinung. Machen Sie den Vorwurf nicht der CSU und schon gar nicht dem Kollegen Wiesheu. Wir sind in der Grunddiskussion so weit, daß wir bei 2,50 Meter bleiben. Wir sagen in der Diskussion: Wenn es Optimierungsmöglichkeiten außerhalb der Staustufen gibt, werden sie in den nächsten vier Jahren eingebracht. Da gibt es eine Menge zu tun.

Damit sind wir noch einmal bei den 60 Zentimetern, Frau Kollegin Schmidt. Ich habe es vorhin schon einmal gesagt, aber ich will es wiederholen, auch wenn Sie es schon einmal gehört haben: Die Diskussion wäre nie zu dieser Größenordnung aufgelaufen, wenn nicht die Freunde des Herrn Ogris, die Wiener, die ihn haben einbauen lassen, am Ende, nachdem sie seine Teststrecke ausprobiert haben, festgestellt hätten, daß ihre Schiffe kaputtgehen. Sie kommen mit 30 Zentimetern nicht aus. In allen anderen Flüssen war es so, aber mit dem Ogris-Krampf, den wir Iherwegen zwei Jahre lang untersucht haben, sind wir so weit gekommen, daß wir Schiffe kaputt gemacht haben. Staatsminister Wiesheu sagt, er brauche mehr Tiefe. Sie sagen dann, er sei ein Scharlatan und wolle Staustufen. Das ist ein Unfug und so hanebüchen, wie man es sich schlimmer nicht vorstellen kann. Deshalb gehört so ein Zeug wie Ihre Anträge abgelehnt.

(Lebhafter Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Das Wort hat Herr Abgeordneter Kolo.

Kolo (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Es ist schon schlimm. Es geht um die Donau, und der zuständige Minister redet um den heißen Brei herum. Es ist wirklich nicht zu fassen.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Er fordert, daß wir bei Grundsatzfragen nach allen Seiten offen sein müßten. Ein Minister, der aber bei Grundsatzfragen nach allen Seiten offen ist, ist wohl nicht ganz dicht.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Ich sage noch einmal: Wir haben von Anfang an gesagt, daß das Ob des Donau-Ausbaus entscheidend von dem Wie abhängt. Wir haben deutlich gemacht, daß wir Lösungen, die von vornherein nur darauf abzielen, die Natur der Technik anzupassen, nicht mitmachen werden, sondern daß wir in gleicher Weise und noch intensiver darüber reden müssen, wie man die Technik, die heute

gang und gebe ist, so modifizieren muß, daß die Natur möglichst wenig beeinträchtigt wird. Dies auch dann, wenn man die bisherigen Ausbauziele revidiert.

Was Sie tun, ist Geschichtsklitterung. Wir haben zu keinem Zeitpunkt gesagt, daß für uns das Ausbauziel 2,50 Meter sakrosankt sei. Wir haben zu keinem Zeitpunkt gesagt, daß die 345 oder 350 Tage sakrosankt seien. Sie sind es nicht am Rhein, und sie werden es auch nicht an der Donau sein.

(Miller (CSU): Aber dicht sind Sie schon?)

Nein, Sie sollten wenigstens ab und zu zuhören, was Ihr eigener Fraktionsvorsitzender sagt. Die von der Rhein-Main-Donau-AG vorgeschlagene Maximallösung - das sind die 2,50 Meter - kommen ganz sicher nicht. Ich zitiere da Herrn Roßmann, der oben sitzt. Das ist heute im Pressedienst zu lesen. Er fügt hinzu: Andererseits könne man die Ausbauziele nicht beliebig zurückfahren. So weit so gut. Sie sind aber nicht sakrosankt, und man muß über die Ausbauziele ebenfalls reden dürfen, wenn man über technische Lösungen und über Eingriffe in die Donau redet. Ich erwarte eigentlich in erster Linie von dem Minister, der vorgibt, dafür zuständig zu sein, daß er sich um solche Lösungen bemüht.

(Beifall bei der SPD)

Wir bleiben dabei:

(Miller (CSU): Bei was?)

Wir sind für eine Intensivierung der Binnenschifffahrt. Wir sind für die naturverträglichste Lösung, das heißt Erhalt der freifließenden Donau. Das wird in einigen Bereichen Korrekturen und Eingriffe notwendig machen. Auch flußbauliche Maßnahmen stellen Eingriffe dar.

Ich sage Ihnen nur, daß das auch im technischen Bereich nicht der letzte Stand ist. Ich weiß nicht, ob Ihnen das entgangen ist. Herr Umweltminister, Ihnen dürfte das zumindest nicht entgangen sein: In Bayern, an einem bayerischen Lehrstuhl, werden inzwischen Alternativen zu der von Ihnen genannten Panzerung der Flußsohle getestet. Das ist eine technische Variante, die erstmals an der Isar angewendet werden soll. Es soll nur noch punktuell die Flußsohle stabilisiert werden, weil dadurch die Strömungssituationen an der Flußsohle so günstig sind,

(Miller (CSU): Besonders ökologisch ist das nicht!)

daß dadurch eine bessere Stabilisierung erreicht wird als durch eine lückenlose Panzerung. Auch diese Variante werden wir diskutieren müssen.

Meiner Meinung nach darf es für Sie nicht das letzte Wort sein, zu sagen: Wenn die Abladetiefe von 2,50 Meter nicht erreicht wird, schaffen wir die Staustufen. Genauso wie die Frage der Staustufen muß vielmehr auch die Frage der Abladetiefe und die Frage der 345 Tage auf dem Prüfstand stehen. Wenn wir uns dann bei den flußbaulichen Maßnahmen bei 2,40 Meter treffen - das

liegt in dem Bereich, den Herr Kollege Glück noch als möglich ansieht -, werden wir sehen, daß wesentlich mehr möglich ist als das, was Sie und insbesondere Ihr Wirtschaftsminister bisher verkündet haben.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Das Wort hat Herr Staatsminister Dr. Wiesheu.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Herr Präsident, Hohes Haus! Herr Kollege Kolo, auch Ihre Lautstärke kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß Sie an der Sache vorbeireden. Tatsache ist zum einen, daß vor einem Jahr allgemeiner Konsens - weit über dieses Haus hinaus bis hin zu den Naturschützern - über die Ausbauziele bestand. Es ist die Behauptung aufgestellt worden, die Ausbauziele - 2,50 Meter Abladetiefe - könnten nicht nur durch die staugestützte Lösung, sondern auch durch die flußbauliche Lösung erreicht werden.

(Kolo (SPD): Das war ein Prüfungsauftrag!)

Prof. Nestmann hat bei der Anhörung gesagt, er schließt es nicht ganz aus und hält es für möglich. Das war der Grund, weshalb diese Untersuchung in Auftrag gegeben worden ist. Wenn Sie wollen, kann ich Ihnen auch noch das Protokoll zeigen, das nicht von mir, sondern von der Behörde Wissmann verfaßt worden ist, aus dem ersichtlich ist, daß wir uns auf die 2,50 Meter als selbstverständliche Ausgangslage verständigt haben. Es sollte geprüft werden, ob man mit der flußbaulichen Lösung diese 2,50 Meter erreichen kann. Daran hat auch niemand bis zu einem bestimmten Zeitpunkt gerüttelt, ab dem sich deutlich herausgestellt hat, daß das mit Hilfe von flußbaulichen Lösungen nicht geht. Seit der Zeit wird über die Ausbauziele diskutiert. Seit der Zeit werden die Ausbauziele in Frage gestellt.

Herr Kolo, zum anderen hätte ich mich gefreut, wenn Sie heute nicht nur gesagt hätten, die Ausbauziele seien nicht sakrosankt. Kommen Sie doch einmal und sagen Sie, was Sie wollen. Ich habe Sie dazu vorhin schon aufgefordert. Sie brüllen aber nur herum, daß die Ziele nicht sakrosankt seien. Sie sagen aber nicht, was Sie wollen.

(Beifall bei der CSU)

Sie können natürlich hingehen und sagen: Ich will das, was mit der flußbaulichen Lösung erreichbar ist. Das ist dann mein Ausbauziel. Das hat aber mit einer vernünftigen Gestaltung von Schiffsverkehr auf der Donau nur noch wenig zu tun. Das hat dann anschließend auch mit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung zu dem, was man investieren muß und was man dafür an verkehrlichen Nutzen bekommt, möglicherweise auch nur noch sehr wenig zu tun.

Ferner muß ich auf den Unterschied hinweisen, daß Ogris die Sohlpanzerung befürwortete, weil er damit den Wasserspiegel erhöhen wollte. Deshalb wollte er auch die ganze Donau mit entsprechend großen Steirlen auslegen. Der Zeitraum, der dafür notwendig gewesen wäre und wie

das gelungen wäre, sei einmal dahingestellt. Kalkuliert hat man aber mit zehn Jahren oder mehr. Ob die Steine so liegen bleiben, wie man sie hineinlegt, ist eine ganz andere Frage. Ich lasse dahingestellt, ob nicht vielleicht ein Riesendesaster entstanden wäre. Ich sage nur noch nebenbei: Den Ogris nimmt mittlerweile auch in Österreich niemand mehr ernst.

Bei der flußbaulichen Lösung geht es nicht mehr um die Frage der Sohlpanzerung, sondern um das, was die Fachleute Geschiebemanagement nennen. Jeder weiß, daß sich die Donau dann, wenn man sie so beläßt, wie sie jetzt ist, eintieft. Wenn Sie flußbauliche Lösungen ergreifen, verschärfen Sie gegebenenfalls die Situation. Sie mildern die Strömung zumindest nicht ab. Deshalb braucht die Sohle einen bestimmten Schutz. Das soll jetzt nicht mit einer Auspanzerung geschehen, sondern dadurch, daß man regelmäßig Steine beigibt. Sie müssen dann in Straubing anfangen. Sie müssen die Steine wahrscheinlich beim Hafen weider herausnehmen und später wieder hineinschütten. Sie müssen sehen, wie sich die Steine weiterbewegen. Wenn Sie das Wehr bei Aicha machen, müssen Sie sie dort wieder herausholen, da sie sich sonst dort aufstauen. Das heißt dann Geschiebemanagement.

Anschließend können Sie die Steine von Aicha wieder in Richtung Norden nach Straubing hinauffahren und den ganzen Prozeß von vorne beginnen. Das ist ein herrliches Arbeitsbeschaffungsprogramm für Transportunternehmer und Baggerfirmen. Man kann über alles reden. Sie müssen aber auch sehen, welche Kosten das verursacht.

Hier stellt sich die Frage, ob diese Methode ökologisch sinnvoll und verträglich ist. Ich bewerte diese Frage nicht. Sie soll erst in der nächsten Zeit bewertet werden. Ich nehme kein Urteil vorweg, denn ich kann es mir noch gar nicht erlauben. Damit sollen sich die Fachleute befassen. Diese Lösung aber ist eine andere als die, die Ogris wollte. Von Ihnen aber hätte ich gerne einmal gewußt, welche Ausbauziele Sie verfolgen. Sagen Sie zu den 2,50 Meter ja oder nein oder welche Tiefe wollen Sie dann, wenn Sie die 2,50 Meter ablehnen? Sie können nicht sagen, die Ausbautiefe wäre die, die gerade möglich ist. Das wäre eine armselige Position.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Hiersemann: Soweit erkennbar liegen keine Wortmeldungen vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt. Wir stimmen zuerst über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion ab. Dazu ist namentliche Abstimmung beantragt. Ich bitte die Nein-Urne auf der Seite der CSU-Fraktion, die Ja-Urne auf der Seite der SPD-Fraktion und die Enthaltung-Urne auf dem Stenographentisch aufzustellen. Wer dem Dringlichkeitsantrag zustimmen will, möge mit Ja stimmen, wer ihn ablehnt mit Nein, Enthaltung ist klar. Für die Stimmabgabe haben Sie fünf Minuten Zeit. Die Zeit läuft jetzt.

(Namentliche Abstimmung von 12.41 bis 12.46Uhr)

Die fünf Minuten sind um, die Abstimmung ist beendet. Die Stimmzettel werden während der nächsten Abstimmung ausgezählt. Ich bitte die Urnen für die zweite Abstimmung wieder genauso aufzustellen wie bei der ersten, die Nein-Urne auf die Seite der CSU-Fraktion, die Ja-Urne auf die Seite der Opposition und die Enthaltung-Urne auf den Stenographentisch.

(Unruhe)

Ich darf Sie bitten, etwas mehr Ruhe einkehren zu lassen, damit wir überhaupt wissen, worüber wir abstimmen.

Wir kommen dann zur Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 13/5880, es ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Auch hierzu ist namentliche Abstimmung beantragt. Wer diesem Antrag zustimmen will, möge bitte die Ja-Karte abgeben, wer dagegen stimmen will, die Nein-Karte. Stimmenthaltungen sind klar. Sie haben für die Stimmabgabe fünf Minuten Zeit. Die fünf Minuten laufen jetzt.

(Namentliche Abstimmung von 12.48 bis 12.53Uhr)

Die fünf Minuten sind um. Die Abstimmung ist beendet. Ich bitte, die Stimmkarten auszuzählen.

Ich gebe das Ergebnis der namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 13/5877 bekannt. - Mit Ja stimmten 52, mit Nein 82 Mitglieder des Hohen Hauses. Enthaltungen gab es keine. Der Dringlichkeitsantrag ist damit abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 1)

Wir haben jetzt noch drei Dringlichkeitsantragskomplexe, bestehend aus je zwei Dringlichkeitsanträgen vor uns. Ich weiß nicht, wie wir die Vorlagen selbst bei äußerster Disziplin noch behandeln könnten. Ich schlage deshalb vor, diese Anträge in die Ausschüsse zu überweisen.

Ich empfehle, die Dringlichkeitsanträge auf Drucksachen 13/5876 und 13/5881 an den Verfassungsausschuß zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? - Das ist der Fall.

Die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 13/5878 und 13/5882 werden an den Bildungsausschuß überwiesen. Besteht damit Einverständnis? - Das ist der Fall.

Die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 13/5879 und 13/5896 werden an den sozialpolitischen Ausschuß überwiesen. - Auch damit besteht Einverständnis.

Außerhalb der Tagesordnung gebe ich bekannt, daß die Anträge mit den Drucksachennummern 13/3791 und 13/4007 ihre Erledigung gefunden haben. Das Hohe Haus nimmt davon Kenntnis.

Weiter gebe ich außerhalb der Tagesordnung gemäß § 24 unserer Geschäftsordnung folgende von der Fraktion der SPD mitgeteilten Umbesetzungen in den Ausschüssen bekannt: Frau Inge Hecht wird anstelle von Herrn Max von Heckel in den Ausschuß für Staatshaushalt und Finanzfragen entsandt, Herr Albrecht Schläger wird anstelle von Herrn Wolfgang Hoderlein neues Mitglied im Ausschuß für Wirtschaft, Verkehr und Grenzland. Das Hohe Haus nimmt davon Kenntnis.

Ich gebe jetzt das Ergebnis der namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion des

BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 13/5880 bekannt. Mit Ja stimmten 52, mit Nein 79 Mitglieder des Hohen Hauses. Enthaltungen gab es keine. Der Dringlichkeitsantrag ist damit abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Meine Damen und Herren, ich wünsche Ihnen allen ein schönes Wochenende. Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß: 12.56 Uhr)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abg. Renate Schmidt, Kolo, Peters und Fraktion (SPD);
Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen (Drucksache 13/5877)

Name	Ja	Nein	Enthalt e mich
Ach Manfred		X	
Aigner Ilse		X	
Dr. Baumann Dorle			
Bayerstorfer Martin		X	
Beck Adolf		X	
Dr. Beckstein Günther			
Berg Irmilind	X		
Dr. Bernhard Otmar		X	
Biedefeld Susann	X		
Blöchl Josef		X	
Bocklet Reinhold			
Böhm Johann		X	
Brandl Max			
Breitschwert Klaus Dieter			
Brosch Franz			
Brunner Helmut		X	
Dr. Christ Manfred		X	
Coqui Helmuth	X		
Dr. Deml Marianne			
Dingreiter Adolf			
Dodell Renate		X	
Donhauser Heinz		X	
Dr. Eckstein Kurt		X	
Egleder Udo	X		
Engelhardt Walter	X		
Eppeneder Josef		X	
Ettengruber Herbert		X	
Dr. Eykmann Walter			
Dr. Fickler Ingrid		X	
Fischer Anneliese		X	
Fischer Herbert		X	
Dr. Fleischer Manfred	X		
Franz Herbert	X		
Franzke Dietmar			
Freller Karl			
Dr. Gabsteiger Günter		X	
Prof. Dr. Gantzer Peter Paul			
Gartzke Wolfgang	X		
Dr. Gauweiler Peter			
Glück Alois			
Dr. Glück Gebhard		X	
Göppel Josef		X	
Goertz Christine	X		
Dr. Götz Franz	X		
Dr. Goppel Thomas		X	
Grabmair Eleonore			

Name	Ja	Nein	Enthalt e mich
Grabner Georg		X	
Dr. Gröber Klaus		X	
Grossmann Walter		X	
Güller Harald	X		
Haas Gerda-Maria	X		
Dr. Hahnzog Klaus	X		
Harrer Christa			
Hartenstein Volker	X		
Hausmann Heinz		X	
Hecht Inge	X		
Heckel Dieter			
von Heckel Max			
Hecker Annemane		X	
Heike Jürgen		X	
Heinrich Horst			
Herrmann Joachim		X	
Hiersemann Karl-Heinz			
Hirschmann Anne	X		
Hoderlein Wolfgang	X		
Hözl Manfred		X	
Hofmann Walter		X	
Hohlmeier Monika			
Huber Erwin			
Hufe Peter	X		
Dr. Ihle Franz		X	
Irlinger Eberhard			
Dr. Jetz Stefan		X	
Dr. Jung Thomas	X		
Dr. Kaiser Heinz			
Kamm Raimund	X		
Kaul Henning		X	
Kellner Emma	X		
Dr. Kempfler Herbert		X	
Kiesel Robert			
Klinger Rudolf			
Knauer Christian		X	
Knauer Walter			
Kobler Konrad		X	
Köhler Elisabeth	X		
Dr. Köhler Heinz	X		
Kolo Hans	X		
Kränzle Bernd		X	
Kreidl Jakob		X	
Kreuzer Thomas		X	
Kronawitter Georg	X		
Kuchenbaur Sebastian		X	
Kupka Engelbert		X	
Dr. h.c. Lang August Richard			

Name	Ja	Nein	Enthalt e mich
Leeb Hermann			
Lehmann Gudrun	X		
Leichtle Wilhelm			
Lochner-Fischer Monica	X		
Lode Arnulf			
Lödermann Theresa	X		
Loew Hans Werner			
Loscher-Frühwald Friedrich		X	
Lück Heidi			
Dr. Magerl Christian	X		
Maget Franz			
Dr. Maier Christoph		X	
Dr. Matschl Gustav		X	
Maurer Hans		X	
Mehrlich Heinz	X		
Memmel Hermann			
Dr. Merkl Gerhard			
Dr. h.c. Meyer Albert			
Meyer Franz		X	
Michl Ernst		X	
Miller Josef		X	
Mirbeth Herbert		X	
Möstl Fritz	X		
Dr. Müller Helmut		X	
Müller Herbert			
Müller Willi		X	
Münzel Petra	X		
Naaß Christa	X		
Nadler Walter		X	
Nätscher Karl-Heinz		X	
Narnhammer Barbara	X		
Nentwig Armin	X		
Neumeier Johann		X	
Niedermeier Hermann			
Odenbach Friedrich	X		
Peterke Rudolf		X	
Peters Gudrun	X		
Pschierer Franz			
Radermacher Karin			
Ranner Sepp			
Freiherr von Redwitz Eugen		X	
Regensburger Hermann			
Reisinger Alfred		X	
Rieger Sophie			
Riess Roswitha		X	
Ritter Ludwig		X	
Dr. Ritzer Helmut			
Rotter Eberhard		X	
Rubebauer Herbert		X	
Rudrof Heinrich		X	
Dr. Runge Martin	X		
Sackmann Markus		X	
Sauter Alfred			
Dr. Schade Jürgen			
Schammann Johann	X		

Name	Ja	Nein	Enthalt e mich
Schieder Marianne	X		
Schieder Werner			
Schindler Franz			
Schläger Albrecht	X		
Dr. Schmid Albert	X		
Schmid Albert		X	
Schmid Berta		X	
Schmid Georg		X	
Schmidt Renate	X		
Schmidt-Sibeth Waltraud			
Schmitt Hilmar			
Schneider Erwin		X	
Schneider Siegfried		X	
Schösser Fritz			
Dr. Scholz Manfred			
Schopper Theresia	X		
Schreck Helmut		X	
Dr. Schuhmann Manfred	X		
Schultz Heiko			
Schweder Christl			
Schweiger Rita		X	
Dr. Simon Helmut	X		
Sinner Eberhard		X	
Söder Markus			
Dr. Spänle Ludwig		X	
Spitzner Hans			
Stamm Barbara		X	
Starzmann Gustav	X		
Stegmiller Ekkehart			
Steiger Christa	X		
Stewens Christa			
Prof. Dr. Stockinger Hans Gerhard		X	
Dr. Stoiber Edmund			
Straßer Johannes .			
Strehle Max		X	
Sturm Irene Maria	X		
Thätter Blasius		X	
Traublinger Heinrich			
von Truchseß Ruth	X		
Unterländer Joachim		X	
Voget Anne	X		
Vollkommer Philipp		X	
Wahnschaffe Joachim			
Wallner Hans		X	
Dr. Weiß Manfred		X	
Weinhofer Peter			
Werner-Muggendorfer Johanna	X		
Dr. Wiesheu Otto		X	
Dr. Wilhelm Paul			
Winter Georg			
Zehetmair Hans			
Zeitler Otto			
Zeller Alfons			
Zengerle Josef			
Dr. Zimmermann Thomas		X	
Gesamtsumme	52	82	-

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abg. Dr. Fleischer, Kellner, Lödermann u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN); Anhörung zum geplanten Donauausbau nach Vorlage aller Gutachten (Drucksache 13/5880)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Ach Manfred		X	
Aigner Ilse		X	
Dr. Baumann Dorle			
Bayerstorfer Martin		X	
Beck Adolf		X	
Dr. Beckstein Günther			
Berg Irmilind	X		
Dr. Bernhard Otmar		X	
Biedefeld Susann	X		
Blöchl Josef		X	
Bocklet Reinhold			
Böhm Johann		X	
Brandl Max			
Breitschwert Klaus Dieter			
Brosch Franz			
Brunner Helmut		X	
Christ Manfred		X	
Coqui Helmuth	X		
Deml Marianne			
Dingreiter Adolf			
Dodell Renate		X	
Donhauser Heinz			
Eckstein Kurt		X	
Egleder Udo	X		
Engelhardt Walter	X		
Eppeneder Josef		X	
Ettengruber Herbert		X	
Dr. Eykmann Walter			
Dr. Fickler Ingrid		X	
Fischer Anneliese		X	
Fischer Herbert		X	
Dr. Fleischer Manfred	X		
Franz Herbert	X		
Franzke Dietmar			
Freller Karl			
Gabsteiger Günter		X	
Prof. Dr. Gantzer Peter Paul			
Gartzke Wolfgang	X		
Dr. Gauweiler Peter			
Glück Alois			
Dr. Glück Gebhard		X	
Göppel Josef		X	
Goertz Christine	X		
Dr. Götz Franz	X		
Dr. Goppel Thomas			
Grabmair Eleonore			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Grabner Georg		X	
Dr. Gröber Klaus		X	
Grossmann Walter		X	
Güller Harald	X		
Haas Gerda-Maria	X		
Dr. Hahnzog Klaus	X		
Harrer Christa			
Hartenstein Volker	X		
Hausmann Heinz		X	
Hecht Inge	X		
Heckel Dieter			
von Heckel Max			
Hecker Annemane		X	
Heike Jürgen		X	
Heinrich Horst			
Herrmann Joachim		X	
Hiersemann Karl-Heinz			
Hirschmann Anne	X		
Hoderlein Wolfgang	X		
Hözl Manfred		X	
Hofmann Walter		X	
Hohlmeier Monika			
Huber Erwin			
Hufe Peter	X		
Ihle Franz		X	
Irlinger Eberhard			
Jetz Stefan		X	
Dr. Jung Thomas	X		
Dr. Kaiser Heinz			
Kamm Raimund	X		
Kaul Henning		X	
Kellner Emma	X		
Dr. Kempfler Herbert		X	
Kiesel Robert			
Klinger Rudolf			
Knauer Christian		X	
Knauer Walter			
Kobler Konrad		X	
Köhler Elisabeth	X		
Dr. Köhler Heinz	X		
Kolo Hans	X		
Kränzle Bernd		X	
Kreidl Jakob		X	
Kreuzer Thomas		X	
Kronawitter Georg	X		
Kuchenbaur Sebastian		X	
Kupka Engelbert		X	
Dr. h.c. Lang August Richard			

Name	Ja	Nein	Enthalt e mich
Leeb Hermann			
Lehmann Gudrun	X		
Leichtle Wilhelm			
Lochner-Fischer Monica	X		
Lode Arnulf			
Lödermann Theresa	X		
Loew Hans Werner			
Loscher-Frühwald Friedrich		X	
Lück Heidi			
Dr. Magerl Christian	X		
Maget Franz			
Dr. Maier Christoph		X	
Dr. Matschl Gustav		X	
Maurer Hans		X	
Mehrlich Heinz	X		
Memmel Hermann			
Dr. Merkl Gerhard			
Dr. h.c. Meyer Albert			
Meyer Franz		X	
Michl Ernst		X	
Miller Josef		X	
Mirbeth Herbert		X	
Möstl Fritz	X		
Dr. Müller Helmut		X	
Müller Herbert			
Müller Willi		X	
Münzel Petra	X		
Naaß Christa	X		
Nadler Walter		X	
Nätscher Karl-Heinz		X	
Narnhammer Barbara	X		
Nentwig Armin	X		
Neumeier Johann		X	
Niedermeier Hermann			
Odenbach Friedrich	X		
Peterke Rudolf		X	
Peters Gudrun	X		
Pschierer Franz			
Radermacher Karin			
Ranner Sepp			
Freiherr von Redwitz Eugen		X	
Regensburger Hermann			
Reisinger Alfred		X	
Rieger Sophie			
Riess Roswitha		X	
Ritter Ludwig		X	
Dr. Ritzer Helmut			
Rotter Eberhard		X	
Rubebauer Herbert		X	
Rudrof Heinrich		X	
Dr. Runge Martin	X		
Sackmann Markus		X	
Sauter Alfred			
Dr. Schade Jürgen			
Schammann Johann	X		

Name	Ja	Nein	Enthalt e mich
Schieder Marianne	X		
Schieder Werner			
Schindler Franz			
Schläger Albrecht	X		
Dr. Schmid Albert	X		
Schmid Albert		X	
Schmid Berta		X	
Schmid Georg		X	
Schmidt Renate	X		
Schmidt-Sibeth Waltraud			
Schmitt Hilmar			
Schneider Erwin		X	
Schneider Siegfried		X	
Schösser Fritz			
Dr. Scholz Manfred			
Schopper Theresia	X		
Schreck Helmut		X	
Dr. Schuhmann Manfred	X		
Schultz Heiko			
Schweder Christl			
Schweiger Rita		X	
Dr. Simon Helmut	X		
Sinner Eberhard		X	
Söder Markus			
Dr. Spänle Ludwig		X	
Spitzner Hans			
Stamm Barbara		X	
Starzmann Gustav	X		
Stegmiller Ekkehart			
Steiger Christa	X		
Stewens Christa			
Prof. Dr. Stockinger Hans Gerhard		X	
Dr. Stoiber Edmund			
Straßer Johannes .			
Strehle Max		X	
Sturm Irene Maria	X		
Thätter Blasius		X	
Traublinger Heinrich von Truchseß Ruth	X		
Unterländer Joachim		X	
Voget Anne	X		
Vollkommer Philipp		X	
Wahnschaffe Joachim			
Wallner Hans		X	
Dr. Weiß Manfred		X	
Weinhofer Peter			
Werner-Muggendorfer Johanna	X		
Dr. Wiesheu Otto		X	
Dr. Wilhelm Paul			
Winter Georg			
Zehetmair Hans			
Zeitler Otto			
Zeller Alfons			
Zengerle Josef			
Dr. Zimmermann Thomas		X	
Gesamtsumme	52	79	-