Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

76

Mitteilungsblätter
August 1993
Nummer 76

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
90471 Nürnberg
Telefon:
09 11 / 8 14 95 09

Inhaltsverzeichnis

Experten zum Donau-Ausbau
Vorwort der Redaktion 5

Donau-Ausbau Straubing–Vilshofen – ein vernetztes System von Wasserwirtschaft, Energie, Landeskunde und Ökologie
Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 6

Lebensader Donau
Dieter Görlitz, Oberbürgermeister der Stadt Deggendorf 9

Ist der Donau-Ausbau für Bayern sinnvoll?
Christl Schweder, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen 11

Neun Thesen zum Donau-Ausbau
Dipl.-Ing. Heinz Contzen, Ministerialdirektor, Leiter der Abteilung Binnenschiffahrt im Bundesministerium für Verkehr 15

Landesentwicklungsplanung sucht Akzeptanz
Gerhard Herderich, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen 21

Auswirkungen des geplanten Donau-Ausbaus zwischen Straubing und Vilshofen auf die Auen-Ökosysteme der Donau
Dr. agr. Jörg Schaller, Planungsbüro Dr. Jörg Schaller, Kranzberg 24

Technische Ausbaufragen der Donaustrecke Straubing–Vilshofen
Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel, Vorstand der Rhein-Main-Donau AG 30

Fragen an die Experten 33

Der Verantwortung gerecht werden
Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 36

Verkehrsbericht 1992 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau
Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd 37

Experten zum Donau-Ausbau

Die Mitgliederversammlung 1993 des deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins stand ganz im Zeichen des notwendigen Donau-Ausbaus Straubing-Vilshofen. Mit Deggendorf wurde der zentrale Ort an diesem Donauabschnitt gewählt; mit den Fachvorträgen die zentralen Themen der aktuellen Diskussion um den Ausbau durch die kompetenten Fachleute behandelt.
Im Vorfeld der Mitgliederversammlung hatte der Kanalverein zu einer Pressekonferenz in Deggendorf eingeladen, ein informelles Gespräch mit den örtlichen Repräsentanten des Bund Naturschutz geführt und unmittelbar vor der Mitgliederversammlung eine Vorstandssitzung durchgeführt.
Rechtzeitig zu diesen Aktivitäten stand auch das Mitteilungsblatt Nr. 74/75 des Vereins zur Verfügung, das sich ausschließlich dem Donau-Ausbau Straubing-Vilshofen widmet und eine ausführliche Darstellung des hierfür eingeleiteten Raumordnungsverfahrens bringt.
Die Mitgliederversammlung 93 fand mit ihren flankierenden Aktivitäten eine erfreuliche Resonanz. Weit über 100 Mitglieder und Freunde des Kanalvereins kamen nach Deggendorf. Eine erfreulich hohe Zahl von Abgeordneten des Bundestages und des Bayerischen Landtages, von Landräten, Oberbürgermeistern und Bürgermeistern, von Stadt- und Gemeinderäten, Vertretern der Ministerien und Bezirksregierungen nutzten die Gelegenheit, sich in komprimierter Form über das Vorhaben zu informieren. Auch die Medien brachten der Veranstaltung großes Interesse entgegen und berichteten eingehend und ausgewogen über die vorgetragenen Aspekte.
In dem vorliegenden Mitteilungsblatt sind alle Vorträge, Statements sowie die Diskussion dieser Veranstaltung zusammengefaßt. Außerdem bringt es, wie schon in den zurückliegenden Jahren, Aussagen aus dem Verkehrsbericht 1992 der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd, soweit sie sich auf die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau beziehen.

Die Redaktion

Donauausbau Straubing–Vilshofen – ein vernetztes System von Wasserwirtschaft, Energie, Landeskultur und Ökologie

Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.

Ich begrüße Sie sehr herzlich zur Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau und heiße Sie in Deggendorf willkommen. Ich bedanke mich, daß Sie zu dieser Tagung gekommen sind.

Wir wollen die Sache in den Mittelpunkt stellen, weshalb wir, abweichend von der bisherigen Übung, mit den Fachvorträgen und den Fragen zu den Fachvorträgen beginnen und die Vereinsregularien erst anschließend abwickeln.

Ich freue mich, daß viele Persönlichkeiten zu uns gekommen sind, die mit den Fragen des Schiffsverkehrs zwischen Rhein, Main, Donau und Main-Donau-Kanal eng verbunden sind oder diesen fördern, sich dafür interessieren oder auch sich über die Probleme, die ja zur Zeit gerade für den Donauabschnitt Straubing–Vilshofen intensiv diskutiert werden, informieren wollen.

Ich begrüße Sie alle herzlich und begrüße insbesondere Sie, Frau Staatssekretärin Schweder. Sie sind zu uns gekommen, wobei, wie Sie mir gesagt haben, es sich um Ihre erste öffentliche Rede handelt. Ich darf Ihnen aus diesem Anlaß nochmals eine gute Hand, Erfolg und viel Glück in ihrem verantwortungsvollen Amt wünschen. Ich bedanke mich, daß Sie heute den Vortrag übernommen haben.

Ich begrüße außerdem den Oberbürgermeister von Deggendorf, Herrn Dieter Görlitz, und bedanke mich, Herr Oberbürgermeister, daß wir bei Ihnen tagen können, und für die vielfältige Unterstützung Ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und von Ihnen persönlich.

Es ist eine besondere Freude, daß ich unseren Ehrenvorsitzenden, Herrn Altoberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter, begrüßen kann, ein Mann, mit dem die Arbeit des Vereins, wie Sie wissen, über Jahrzehnte verbunden ist.

Wir können begrüßen die Mitglieder des Bundestages, die Herren Hinsken und Kalb, und aus dem Bayerischen Landtag die Abgeordneten Gausmann, von Gumppenberg, Kobler, Mayer, Niedermeier, Wallner und Weiß. Herzlich willkommen, meine Herren. Gerade an Sie wurde ja in diesen Monaten eine große Zahl von Fragen und auch Auseinandersetzungen um dieses Projekt herangetragen, und es ist schön, daß Sie hier sind bei unserer Fachinformation.

Ich begrüße außerdem die Herren Oberbürgermeister, Bürgermeister und Landräte, die gekommen sind, die Vertreter der Staatsministerien und Bezirksregierungen, die Vertreter der österreichischen Wasserbaubehörde, die Vertreter des österreichischen Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und unsere österreichischen Freunde, stellvertretend für Sie alle, unseren alten Mitstreiter und Freund, Herrn Professor Dr. Pisecky.

Und ich begrüße außerdem den Präsidenten des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen.

Last but not least die Vertreterinnen und Vertreter der Medien.

Meine Damen und Herren, ich sagte schon, an erster Stelle steht die Information, stehen die Fachvorträge. Es ist nötig zu informieren, denn das Projekt Donauausbau Straubing–Vilshofen – ein bedarfsgerechter Ausbau ist ja im Landesentwicklungsprogamm beschlossen und auch im Bundesverkehrswegeplan als bevorzugtes Projekt aufgenommen – steht in einer sehr starken und kontroversen öffentlichen und veröffentlichten Diskussion. Wir bemängeln an dieser Diskussion, daß sie oft einseitig und nicht unter Abwägung aller Gesichtspunkte geführt wird.

Man muß sich darüber im klaren sein: Nichts, was technisch geschieht, geht ohne Eingriffe, geht ohne Opfer. Aber es genügt nicht, nur die vermeintlichen oder wirklichen Opfer zu se-

hen, genauso muß man die Bemühungen um Ausgleichsmaßnahmen und darüber hinaus die Wohlfahrtswirkungen bedenken, die ein solches Projekt ausübt. Nicht zuletzt auch die regional-wirksamen Investitionen, die damit verknüpft sind, den Beschäftigungseffekt in einer sehr schwierigen konjunkturellen und strukturellen Zeit, und die Anstoßwirkungen, die davon ausgehen.

Das Raumordnungsverfahren ist im Gange. Es ist schön, daß wir namhafte und kompetente Experten als Referenten gewinnen konnten, die uns in konzentrierter Form sachlich und fachgerecht zu dem Thema informieren.

Dabei, und das ist mir ein großes Anliegen, kommt es darauf an, ein derartig kompliziertes Projekt in seinen Gesamtzusammenhängen zu betrachten. Ein Strom wie die Donau ist ja ein höchst kompliziertes Gebilde. Es sind viele Gesichtspunkte, Aspekte und Funktionen, die damit verknüpft sind, nicht nur der Verkehrsweg für die Schiffahrt, sondern die Belange der Wasserwirtschaft, der Energie, der Landeskultur und der Ökologie. Darüber hinaus aber kommt es auch darauf an, die Wohlfahrtswirkungen in einer Gesamtbilanz zu sehen und über die Um- und Ausbauten und ihre örtlichen Auswirkungen hinauszuschauen auf die positiven Folgewirkungen eines solchen Ausbaus. Er stellt zwischen Rhein, Main, Main-Donau-Kanal und Donau die vertraglich festgeschriebenen und geforderten gleichwertigen Schiffahrtsverhältnisse über das gesamte Schiffahrtsjahr berechenbar her und macht diese in langfristige Dispositionen einbeziehbar. Dabei ist das entscheidende Kriterium die garantierte Tauchtiefe.

Derzeit ist die Lage ja so, daß mit dem im September letzten Jahres eröffneten Main-Donau-Kanal endlich die Verbindung der Wasserstraßen Rhein-Main einerseits und Donau hergestellt ist, insgesamt ein Wasserweg quer durch Europa von rund 3500 km Länge. Nur noch die 69 km lange Strecke Straubing – Vilshofen ist nicht gleichwertig ausgebaut. Sie ist leider sogar schlechter geworden.

Es war das Ziel der Niederwasserregulierung, an der lange gearbeitet wurde, einen Wasserstand von 2 m unter Regulierungs-Niedrigwasser herzustellen. Dies ist nicht erreicht worden; man kam nur auf rund 1,70 m und das über viele Monate im Jahr. Das kann soweit gehen, daß eine moderne Großschiffahrt zeitweilig gar nicht mehr möglich ist. Unter solchen Verhältnissen kann die Schiffahrt sich und damit ihre hervorragenden Auswirkungen nicht entfalten. Diese positiven Auswirkungen bestehen ja – ich wiederhole es nochmals – darin, daß sie bei günstiger Tauchtiefe ein volkswirtschaftlich außerordentlich leistungsfähiger Verkehrsträger ist, der genauso viel Gütertransporte im Verkehr der alten Bundesländer durchführt, nämlich 25% des Gesamtverkehrs, wie die Bahn; sie besteht aber auch darin, daß die Binnenschiffahrt unter günsti-

gen Verhältnissen, und nur dann, ein ökologisch in vielen Belangen sehr guter, in manchen auch der beste Verkehrsträger ist. Und in einer Gesamtbilanz muß man sicher neben den Auswirkungen der eigentlichen Bauten vor allem diese über Jahrzehnte sich ergebenden Folgewirkungen sehen. Und es ist keine Zeit zu verlieren. Die Zeit drängt. Wenn man das, was ich sage, bedenkt, ist klar, daß jede vermeidbare Verzögerung wirtschaftlich und ökologisch schädlich ist, denn wir befinden uns hier in dem europäischen Verkehrskorridor, der nach dem Zerfall der Ost-West-Konfrontation, der Herstellung der Durchlässigkeit der Grenzen, einen ständig steigenden Verkehr hat. Das macht sich auch auf dem Main-Donau-Kanal trotz der Blockierung großer Teile des Donauverkehrs durch die kriegerischen Auseinandersetzungen in Jugoslawien bemerkbar. Es muß, und das ist ja auch Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung, alles geschehen, damit in einer Gesamtverkehrskonzeption die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiffahrt am Verkehrszuwachs stärker beteiligt werden als dies in der Vergangenheit der Fall war. Nur so wird es überhaupt möglich sein, die entscheidenden Beiträge zu einer deutlichen Reduzierung der Umweltbelastungen, zum Beispiel der CO_2-Reduktion, der Unfälle, der Lärmüberflutung der Bevölkerung, zu leisten.

Ich schließe deshalb mit der Forderung: Was jetzt getan werden kann, muß umgehend auch getan werden!

Lebensader Donau

Dieter Görlitz, Oberbürgermeister der Stadt Deggendorf

Ich freue mich, daß der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau heute hier in Deggendorf tagt und ich begrüße die hier Anwesenden sehr herzlich in unserer Stadt.

Sicher ist Deggendorf nicht die bedeutendste Stadt an der Donau, aber sie ist ein gutes Beispiel dafür, welche Bedeutung die Donau für ihre Anlieger in den vergangenen Jahrhunderten hatte und gerade in der Zukunft wieder haben wird.

Über Jahrhunderte war die Donau eine Lebensader für unseren Raum – mehr als wir uns dies heute vielleicht vorstellen können. Als natürlicher Verkehrsweg war die Donau die Triebfeder für Handel und Kultur zwischen den Völkern und Stämmen. An den Kreuzungspunkten der Donau mit Wegen, Straßen und Stegen entstanden die ersten Siedlungen. So auch Deggendorf, dessen Keimzelle, das sogenannte Urvar, der Übergang über die Donau war. Hier kreuzten sich die alten Fernwege entlang der Donau und der Isar mit Weiterführung durch den Bayerischen Wald in den Raum Prag. Welches Leben sich damals an der Donau abspielte, kann man vielleicht erahnen, wenn man in den alten Büchern nachliest, daß sich im 18. Jahrhundert der Abt von Metten eine Sommerresidenz auf dem Himmelberg errichten ließ, aber das Studierzimmer des Abtes auf die Donau abgewandte Seite gelegt wurde, damit der Abt in seinen Studien nicht durch den Lärm von der Donau her, durch das Peitschenknallen, lautes Schreien und Fluchen der Schiffsknechte gestört wurde.

Wie viele andere Städte verdankt unsere Stadt der Donau bzw. dem Übergang über sie ihre Entstehung, ihre kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung. Bis weit in unsere Zeit hinein profitierte unsere Stadt von dem regen Handel auf der Donau bzw. von deren Überquerung durch den alten Handelsweg nach Böhmen. Wann die erste Holzbrücke gebaut wurde, ist nicht bekannt. Wahrscheinlich fällt dies mit der Übernahme der Stadt durch die Wittelsbacher im 13. Jahrhundert zusammen. Jeder, der die Brücke passieren wollte, mußte, so eine Brückenzollordnung von 1280, Zoll entrichten. Heute muß keiner mehr Zoll entrichten, wenn er unsere Donaubrücken überquert – und davon gibt es im Bereich Deggendorf immerhin fünf. Sie signalisieren heute die Anbindung Deggendorfs an die europäischen Hauptverkehrsadern.

Neben dem Handel war die Handelsschiffahrt auf der Donau auch Grundlage für einen eigenen Schifferberuf. So gab es in Deggendorf zeitweise bis zu 10 Schiffmeister, die Ende des 19. Jahrhunderts allmählich von Transportunternehmern im heutigen Sinne abgelöst wurden. Von der Gründung einer Schiffswerft sowie der sogenannten Wallnerlände zu Beginn unseres Jahrhunderts profitiert Deggendorf heute noch. Die Deggendorfer Werft- und Eisenbau GmbH, kurz DWE, ist auch heute noch einer der größten Arbeitgeber Deggendorfs. Dieses Unternehmen, das unseren Namen in die ganze Welt hinausträgt, ist auch heute noch ein konkurrenzfähiger Werftbetrieb und hat sich in weiser Voraussicht weitere Standbeine geschaffen. So hat sich das Unternehmen in der Vergangenheit auf den Bau von Chemiereaktoren spezialisiert und in den letzten Jahren mit der Forschung und Produktion von feinkeramischen Erzeugnissen begonnen. Die DWE arbeitet dabei mit der MAN-Ceramics zusammen.

Aus der Wallnerlände, die in den 20iger Jahren vom Reeder Wallner gegründet wurde, sind der heutige Hafen sowie der Freihafen Deggendorfs hervorgegangen. Der Freihafen Deggendorf ist der einzige in Süddeutschland und einer von nur zwei Binnenfreihäfen in der gesamten Bundesrepublik.

Vom Hafen und insbesondere vom Freihafen erwartet sich unsere Stadt gerade in der Zukunft entscheidende Wirtschaftsimpulse. Wir sind fest davon überzeugt, daß mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals und durch den Freihafen Deggendorf die Donau als Verkehrsweg weiter international an Bedeutung gewinnen wird und damit unsere Deggendorfer Betriebe, wie aber auch die Gewerbebetriebe im Umland von Deggendorf, vom Verkehrsweg Donau künftig verstärkt wieder profitieren werden.

Als letztes möchte ich hier noch die Bedeutung anführen, die die Donau im Bereich der Erholungsnutzung und des Fremdenverkehrs, insbesondere in den letzten Jahren und Jahrzehnten, gewonnen hat. Gerade der Fremdenverkehr, der sich besonders im vergangenen Jahrzehnt zu einem zweiten wirtschaftlichen Standbein für unsere Stadt entwickelte, profitierte von der einmaligen Lage Deggendorfs an der Donau sowie der Nähe zu den Bergen des Bayerischen Waldes. Wir haben uns bemüht, diese Vorteile zu nutzen, indem wir die Grünanlagen an der Donau ausgebaut, die Infrastruktur für alle Sportarten auf dem Wasser zur Verfügung gestellt und die Verbindungslinien zwischen der Altstadt und der Donau großzügig ausgebaut haben. Auch die in Deggendorf geplante neue Fachhochschule, die in Ufernähe entstehen soll, wird von dem hohen Erholungs- und Freizeitwert der Donau profitieren.

In die Zukunft gesehen, stehen zwei Maßnahmen an, die mit der Donau und ihrer Bedeutung für Deggendorf zu tun haben. Zum einen ist dies der geplante Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, dessen Notwendigkeit die Stadt Deggendorf stets betont hat. Eine Stellungnahme der Stadt Deggendorf dazu ist noch nicht ergangen. Der Verfahrensstand erlaubt unseres Erachtens derzeit noch keine Beurteilung, welche der in der Diskussion stehenden Ausbauvarianten die verkehrstechnisch notwendigen Verbesserungen bringt. Die andere Maßnahme ist die planerische Vorsorge für einen Hafenneubau am rechten Donauufer im Ortsteil Natternberg. Dieser Standort ist auf Drängen unserer Stadt in der Regionalplanung gesichert worden.

Die Lage an der Donau hat es mit sich gebracht, daß jahrhundertelang der Blick nach Osten gerichtet war, Handel mit den Donau-Anrainerstaaten von hier aus getrieben wurde. Die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals hilft uns, den Blick nun auch nach Westen zu richten. Wir haben die große Zahl der Frachtschiffe vom Rhein bei uns auf der Donau bereits registriert. In der Verknüpfung dieser beiden Blickrichtungen nach Osten und nach Westen sehen wir unsere Aufgabe in nächster Zeit, sehen wir aber vor allem unsere Chance für die Zukunft, die uns die Donau bietet.

Bereits vor Jahrhunderten haben die Bevölkerung und die Verantwortlichen unserer Stadt die Bedeutung der Donau für Deggendorf erkannt, als sie die Donau mit in ihr Wappen aufnahmen. Ein Blick auf unser Wappen zeigt Ihnen dies. Ein offenes Stadttor, das sicherlich mit auf den Beinamen Deggendorfs „Tor zum Bayerischen Wald" verweist, das aber auch, und da bin ich mir ganz sicher, die Offenheit unserer Stadt nach allen Richtungen belegen soll. Die Wellen davor symbolisieren die Donau. Deggendorf hat von jeher von der Donau und mit der Donau gelebt. Wir werden dies auch in Zukunft tun.

Ist der Donau-Ausbau für Bayern sinnvoll?

Christl Schweder, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen

Der Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung des „Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau" bin ich gerne gefolgt.
Es freut mich, schon bei meinem ersten öffentlichen Termin als Staatssekretärin des nunmehr auch für das Wasser zuständigen Umweltministeriums mit Ihnen über den Donauausbau sprechen zu können.
Da meine Heimatstadt Nürnberg – wie auch die Stadt Deggendorf – einen bedeutenden Hafen an der Main-Donau-Wasserstraße hat, liegt mir der Ausbau dieses Schiffahrtsweges besonders am Herzen.
Im letzten Jahr konnte zusammen mit dem 100jährigen Bestehen Ihres Vereins auch die lang ersehnte Eröffnung des Main-Donau-Kanals gefeiert werden.
Als neues Ziel haben Sie sich die Förderung des Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen gestellt.
Angesichts der in der Öffentlichkeit geführten Diskussionen stellt sich die Frage: Ist der Donauausbau für Bayern notwendig und sinnvoll?
Oder handelt es sich um ein volkswirtschaftlich unsinniges Prestigeprojekt, das die Donau zerstört und die Heimat verunstaltet. Soll, nur um Verträge zu erfüllen sowie der RMD AG und der Bauwirtschaft Beschäftigung zu bieten, ein gigantisches Projekt ohne Rücksicht auf Umweltbelange durchgezogen werden?

Staatsekretärin Christl Schweder; daneben Vorsitzender Dr. Wilhelm Doni, Geschäftsführender Vorstand Dr. Hartwig Hauck, stellvertr. Vorsitzender Staatsminister a. D. Alfred Dick und Oberbürgermeister Dieter Görlitz (links)

Wird hier nicht mit öffentlichen Geldern durch vermehrte Konkurrenz das Defizit der Bahn vergrößert und gar durch günstige Tarife ein Anreiz für eine Zunahme des Güterverkehrs geschaffen?
Mit diesen und ähnlichen Schlagworten, die Ihnen auch aus der Zeit des Baus des Main-Donau-Kanals wohl bekannt sind, wird der Donau-Ausbau in Frage gestellt.
Angesichts der geäußerten Ängste und Befürchtungen ist es schwierig, aber um so notwendiger, in sachlicher Atmosphäre über den Donauausbau zu diskutieren.
Viele vernünftige Gründe und einleuchtende Argumente sprechen dafür, den restlichen Donau-Ausbau rasch zu verwirklichen.
Bayern, von jeher ein ausgesprochenes Transitland, ist nach den politischen Umwälzungen der letzten Jahre mehr denn je im Schnittpunkt europäischer Verkehrsströme aus allen Richtungen:

- Die Transportleistung, gemessen in Tonnenkilometer des gesamten bayerischen Güterverkehrs (ohne Transit), hat sich von 1975 bis 1992 um 66% erhöht.
- Für die Zeit von 1992 bis 2005 prognostiziert das IfO-Institut einen weiteren Anstieg der Transportleistung (ohne Transit) um 40%.
- Dazu kommt noch der Transitverkehr, der nach Einschätzung des IfO-Institutes bis 2005 um 86% wachsen wird, der internationale Transit sogar um 125%.

Jeder von uns wird tagtäglich damit konfrontiert, daß Teile der Verkehrssysteme ihre Leistungsgrenze schon jetzt erreicht haben und zu Spitzenzeiten bereits überlastet sind.
Dies gilt für Schiene und Straße, aber auch für den Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland.
Der einzige Verkehrsträger, der grundsätzlich noch in nennenswertem Umfang über freie Kapazitäten verfügt, ist die Binnenschiffahrt.
Sie bietet sich nach der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals als idealer Verkehrsträger gerade für den Gütertransit in Bayern an.
Allerdings gibt es auf der Donau noch einen Engpaß, der die Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz der Binnenschiffahrt entscheidend schwächt:

- Ein Wasserweg, der in einer Teilstrecke mehr als 9 Monate im Jahr nur eingeschränkt, das heißt mit wesentlich geringerer Nutzlast befahren werden kann, kann schwerlich in eine sicher kalkulierbare, logistische Transportkette eingebunden werden.
- Er ist nicht in der Lage, zusätzlichen Güterverkehr auf die Wasserstraße zu bringen und an sich zu binden.

Der volle verkehrliche Nutzen des Main-Donau-Kanals kann erst dann erreicht werden, wenn der Ausbau in den Anschlußstrecken Main und insbesondere Donau abgeschlossen sein wird.
Auch der Ludwig-Donau-Main-Kanal hat seinerzeit vor allem deshalb die Hoffnungen nicht erfüllen können, weil die anschließenden Flußstrecken nicht entsprechend ausgebaut waren.
Die Bayerische Staatsregierung hat sich deshalb immer mit Nachdruck für eine rasche Verwirklichung der Main-Donau-Wasserstraße eingesetzt und wird dies auch weiterhin tun.
Angesichts des gestiegenen Stellenwertes des Umweltschutzes einerseits und zunehmender Mobilitätsansprüche sowie wachsender Güterverkehrsströme andererseits stehen wir heute vor der Herausforderung, diese Belange in Einklang zu bringen, das heißt, den Verkehr gemeinverträglich zu gestalten.
Die bayerische Verkehrspolitik bekennt sich deshalb zum vordringlichen Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße und zur Verlagerung des Verkehrszuwachses auf Binnenschiff und Bahn.

Soweit wie möglich muß dabei jedoch die freie Wahl des Verkehrsmittels und des Verkehrswegs gewährleistet sein:

- Staatliche Reglementierungen sind in einer freiheitlichen Gesellschaft nur zulässig, soweit sie im Gemeinschaftsinteresse zwingend erforderlich sind.
- Die Lenkung muß möglichst marktkonform durch positive Anreize für die Verkehrsmittelwahl erfolgen.

Um diesen positiven Anreiz zu geben und die Kapazitätsreserven, die die Wasserstraße bietet, optimal zu nutzen, liegt es im vorrangigen Interesse Bayerns, den für die Schiffahrt gravierendsten Engpaß zwischen Straubing und Vilshofen rasch zu beseitigen.

Nur dann kann der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiff seinen ihm zugedachten Platz bei der Lösung der Verkehrsprobleme und damit auch Umweltprobleme leisten.

Eine Transportkette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied, und dies ist auf dem gesamten durchgängigen 3500 km langen Schiffahrtsweg von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer der 70 km lange Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen.

Nicht zuletzt deshalb ist der restliche Donauausbau im fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplan 92 unter vordringlichem Bedarf aufgeführt.

Ebenso hat die EG-Kommission dem Rat vorgeschlagen, bei der Entwicklung eines Europäischen Binnenwasserstraßennetzes den Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen in die Liste der vordringlichen Maßnahmen aufzunehmen.

Gestatten Sie mir noch einige Anmerkungen zum Umweltprofil der Binnenschiffahrt.

Da ist zunächst einmal die Tatsache, daß die Binnenschiffahrt der energiesparsamste Verkehrsträger ist; der Energieverbrauch ist rund 20% geringer als bei der Eisenbahn.

Auf der Straße wird für die gleiche Transportleistung sogar viermal soviel Energie verbraucht.

Ein Vergleich zwischen den Verkehrsträgern macht deutlich, daß bei allen umweltrelevanten, das heißt externen Kosten wie Lärm, Unfälle, Abgasemissionen sowie Flächenverbrauch, die Binnenschiffahrt die günstigsten Werte aufweist.

Wie in einer Studie des Bundesverkehrsministeriums dargelegt, sind diese externen Kosten beim Lkw mit 4,27 Pfennig pro Tonnenkilometer mit Abstand am höchsten, bei der Binnenschiffahrt mit 0,23 Pfennig pro Tonnenkilometer weitaus am niedrigsten. Bei der Bahn liegt der Vergleichswert immer noch rund viermal höher als bei der Binnenschiffahrt.

Diese positiven Umwelteffekte müssen bei den unstrittig beim Donauausbau notwendigen erheblichen ökologischen Eingriffen in das Fließgewässer Donau mit Flußaue in die Waagschale geworfen werden.

Der Ausbau der Donau hat allerdings nur dann Sinn, wenn dadurch gleichwertige Schiffahrtsverhältnisse auf der gesamten Main-Donau-Wasserstraße hergestellt werden.

Zu untersuchen ist aber noch, ob dieses Ausbauziel auch auf andere, ökologisch verträglichere Weise als mit der bislang im Raumordnungsverfahren befindlichen Planungslösung erreicht werden kann.

Staatsminister Dr. Gauweiler hat hierzu gegenüber der Rhein-Main-Donau-AG deutlich gemacht, daß die vom Bund Naturschutz ins Gespräch gebrachte flußbauliche Methode „Professor Ogris" daraufhin überprüft werden muß. Die Rhein-Main-Donau-AG hat sich ihm gegenüber dazu verpflichtet, eine entsprechende Alternative in das Raumordnungsverfahren einzubringen, sofern sie in vernünftiger Weise technisch machbar ist.

Die Frage der technischen Machbarkeit dieser Alternative soll auf einem wissenschaftlichen Symposium am 14. Juli d. J. in der Bayerischen Akademie der Wissenschaften von Wasserbauexperten geklärt werden.
Auch der Bayerische Oberste Rechnungshof hat in seinem kürzlich erschienenen Bericht über den Donauausbau vorgeschlagen, eine entsprechende Variante zu verfolgen, wenn damit eine wesentlich kostengünstigere und volkswirtschaftlich dennoch ausreichende Lösung möglich ist.
Die Donau ist der zweitgrößte Fluß Europas. Sie durchquert acht Länder, verbindet drei Hauptstädte und zahlreiche Regionen.
Sie war schon immer, gerade für Bayern, Verbindungsglied und Verkehrsweg zu Mittel- und Südeuropa. Die ältesten Kulturdenkmäler und auch spätere Meisterwerke zeugen von ihrer verbindenden Rolle. Die Wasserstraße Donau bietet gerade auch für Bayern neue Entwicklungschancen, allerdings auch die Verpflichtung zu überregionalem Denken.
Wir können diese Chance aber nur nutzen, wenn gleichwertige Schiffahrtsbedingungen herrschen. Wir müssen jetzt die Weichen für morgen stellen, für ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, für einen Verkehrsweg mit Zukunft, zusammen mit einer Vernetzung der Verkehrsträger.
Nur durch einen attraktiven Wasserweg wird eine Verlagerung von Verkehr möglich und bleibt nicht lediglich Lippenbekenntnis.
Lassen Sie uns gemeinsam für den sachgerechten und umweltverträglichen Ausbau der Donau eintreten, damit dieses, vor allem für Bayern sinnvolle Ziel einer vollwertigen Wasserstraße ohne Verzögerung erreicht wird.

Neun Thesen zum Donau-Ausbau

Dipl.-Ing. Heinz Contzen, Ministerialdirektor, Leiter der Abteilung Binnenschiffahrt im Bundesministerium für Verkehr

Es ist hoch einzuschätzen, daß die Bayerische Staatsregierung mit dem Bundesverkehrsministerium gemeinsam um die beste, wirtschaftlichste und umweltverträglichste Lösung für den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen bemüht ist. Wir sollten es nicht bedauern, daß die Einleitung des Raumordnungsverfahrens für den Ausbau dieser Bundeswasserstraße Anlaß für besorgte und kritische Fragen gibt.

Aus dem Kreis der Abgeordneten des Deutschen Bundestages kam der umfangreichste Fragenkatalog, den das Bundesverkehrsministerium ebenso umfangreich und problembewußt zu beantworten sich bemüht hat. Weitere Fragen wird das laufende Raumordnungsverfahren zu klären haben. Dem kann auch eine solche Informations- und Diskussionsveranstaltung nicht vorgreifen.

Das Bundesverkehrsministerium wird aus der Verantwortung für seine Bundeswasserstraßen zum Zielkonflikt zwischen den verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischen Zielen Stellung beziehen und die Abwägungsgründe darlegen. Die Rhein-Main-Donau AG und die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes werden ihre Erfahrungen einsetzen, ein Ausbaukonzept zu finden, das die Belange der Schiffahrt, der Wasserwirtschaft, der Landeskultur und Ökolgie ausgewogen berücksichtigt, ihre Arbeit wird von Gutachtern unterstützt.

Die Kritik an unseren Ausbauplänen für die Donau wird sehr ernst genommen. Allenfalls kann man enttäuscht darüber sein, daß manche Kritiker sich zu eng mit dem Ausbau des 70 km langen Teilabschnittes einer 3 500 km langen Wasserstraße befassen und das weite vernetzte System als Ganzes zu wenig betrachten. Ich will versuchen, mit „9 Thesen zum Donauausbau" einen Beitrag zum Gesamtverständnis zu leisten:

These 1: Die Verkehrslage in Deutschland ist eine Schieflage

Das Verkehrswachstum in der alten Bundesrepublik konzentrierte sich in den vergangenen Jahrzehnten auf den Straßenverkehr und auf den Luftverkehr. Der Anteil des Transportaufkommens auf den Wasserstraßen stagnierte, die Eisenbahn war der Verlierer des Wachstums, ihr Anteil am Güterfernverkehr betrug 1990 nur noch rd. 25%. Im Gebiet der neuen Bundesländer ist der Transportanteil der Reichsbahn im Sturzflug von 75% auf unter 30% zurückgegangen. Die Binnenschiffahrt war in der DDR stark vernachlässigt, ihr Anteil betrug zuletzt nur noch 3 bis 4%. In den alten Bundesländern transportiert die Binnenschiffahrt rd. 23%.
Das Gleichgewicht des Wachstums der Verkehrsträger ist sehr gestört. Die Autobahnen sind randvoll, die Bahn stößt auf einigen Hauptstrecken an Kapazitätsgrenzen, der Luftraum über Deutschland ist überfüllt, nur die Wasserstraßen und die Binnenschiffahrt haben bis auf einige Ausnahmen noch freie Kapazitäten. Dieses Ungleichgewicht, diese Schieflage können wir uns nicht mehr länger leisten, wenn wir den Verkehrskollaps vermeiden und das Verkehrswachstum umweltfreundlich bewältigen wollen.

These 2: Deutschland ist die Drehscheibe des europäischen Verkehrs

Deutschland ist durch eine zentrale Lage in Europa zur Drehscheibe des Verkehrs geworden. Kein Land hat so viele Nachbarn wie wir, „Alle Wege führen nach Rom", das war einmal! Jetzt führen fast alle Wege durch Deutschland und die meisten auch durch Bayern. Deshalb wird der West-Ost-Verkehr innerhalb Deutschlands bis zum Jahre 2010 auf das Sieben- bis Achtfache anwachsen.

Auch für den Verkehr insgesamt gehen die Prognosen von gewaltigen Wachstumsraten aus. Der Güterfernverkehr auf der Straße wird um ca. 95%, auf der Schiene um 55% und auf den Wasserstraßen um ca. 85% zunehmen. Der Verkehr in Deutschland wird also eine kaum vorstellbare Dynamik und Dimension erreichen.

These 3: Die Binnenschiffahrt hat gravierende Vorteile

Das Binnenschiff nimmt hinsichtlich Energieverbrauch, Umweltverträglichkeit und Transportkosten im Vergleich zu den anderen Güterverkehrsträgern eine Spitzenstellung ein. Der Primärenergieverbrauch bei Binnenschiff/Schiene/LKW steht im Verhältnis 1,0 : 1,3 : 3,2 (nachzulesen im Bericht der Regierungskommission Bundesbahn 1991). Der Binnenschiffstransport weist somit die günstigste Kohlendioxyd-Bilanz auf. Darüber hinaus wird an den staugeregelten Bundeswasserstraßen elektrische Energie gewonnen. Diese Energie ist halb so groß wie der Gesamtenergieverbrauch der Binnenschiffahrt. Dieser zusätzliche Nutzen ist in der Energiebilanz noch nicht berücksichtigt.

Experten zum Donau-Ausbau: am Rednerpult Dipl.-Ing. Heinz Contzen, daneben Dr. arg. Jörg Schaller, Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel, Ministerialrat Gerhard Herderich

Die Bahn liegt auch im direkten Vergleich der tkm-Kosten deutlich höher als die Binnenschiffahrt, wenn die Binnenschiffe mit den heute üblichen Abmessungen und mit ganzjährig ausreichender Auslastung verkehren können.
Ein Gutachten der PLANCO Consulting GmbH Essen zeigt bei den nicht gedeckten Wegeausgaben der Verkehrsträger und den externen Kosten das Verhältnis: Binnenschiffahrt 1,0, Eisenbahn 2,4, Straßenverkehr 2,7. Das Verkehrssystem Binnenschiff/Wasserstraße hat deutliche Vorteile.
Das Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße ist besonders verkehrssicher. Es eignet sich deshalb in hohem Maße für den Transport gefährlicher Güter. Eine Untersuchung der Bundesbahn über die Unfallfolgekosten kommt zu den Vergleichszahlen: Binnenschiffahrt 1,0, Eisenbahn 12, Straßengüterverkehr 170. Das Gefährdungspotential beträgt also bei der Bahn das Zwölffache und bei Straße sogar das Hundertsiebzigfache!
Die Gesamtvorteile der Binnenschiffahrt sind also sehr gravierend, dieses Kapital muß genutzt werden!

These 4: Wasserstraßenausbau und Schiffbau müssen sich ergänzen

Wie bei Bahn/Schiene und LKW/Straße ist auch das System Schiff/Wasserstraße als Ganzheit zu betrachten, es kann sein Optimum nur dann erreichen, wenn beide Teile aufeinander abgestimmt werden. Schiffahrt und Schiffbauindustrie sind zwar ständig bemüht, den Leertiefgang der Schiffe zu vermindern, die physikalischen Naturgesetze mit der direkten Abhängigkeit von Wasserverdrängung und Ladungstonnage setzen hier jedoch natürliche Grenzen. Deshalb können solche Optimierungen allenfalls rd. 10 cm an Tiefgangsersparnis bringen. Fahrrinnentiefe und Fahrrinnenbreite, Krümmungsradien, Brükkendurchfahrtshöhen und die Abmessungen der Schleusen sind entscheidend für Art und Größe und Auslastung der Binnenschiffe. Denn bereits 34% der deutschen Binnenschiffahrtstonnage kann die für unsere Wasserstraßen festgelegte Abladetiefe von 2,80 m voll nutzen und insgesamt 80% der Tonnage kommt bei mehr als 2,20 m Abladetiefe noch zu einem hohen Nutzen. Bei den extremen Niedrigwasserproblemen der Donaustrecke Straubing–Vilshofen profitiert sogar die gesamte Flotte von einem Ausbau auf die von der Donaukommission empfohlenen Ausbaumaße.
Die saloppe Forderung nach Anpassung der Schiffe an die Flüsse berücksichtigt also nicht die Realitäten, insbesondere nicht die Flottenstruktur, die Transportkosten und die physikalischen Naturgesetze. Flachgehende Schiffe bleiben deshalb eine Ausnahme. Erst der Wasserstaßenausbau bringt den entscheidenden Beitrag zur Transportkostensenkung und Wirtschaftlichkeit. Die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschiffahrt wird damit gesichert, ihre Vorteile kommen erst nach einem Ausbau voll zur Geltung!

These 5: Die Donau hat noch freie Kapazitäten

Die Wasserstraßen und Schiffsflotte haben noch große Kapazitätsreserven, auf der Donau sind diese bislang ungenutzten Reserven besonders hoch. Sie lassen sich jedoch nur dann erschließen, wenn die modernen Schiffe ihren Tiefgang und ihr Ladevermögen ausnutzen können. Auf dem Rhein und der unteren Donau verkehren inzwischen 6er-Schubverbände bis zu 16 000 t Ladung. Ein solcher Schubverband kann eine Gütermenge von etwa 600 Fernlastzügen aufnehmen; diese würden bei einem Mindestfahrabstand eine Autobahnspur von rd. 30 km Länge belegen.

Unterhalb Regensburg können nach dem Ausbau ganzjährig 4er-Schubverbände bis zu 7000 t Tragfähigkeit verkehren. Bis zu 50 Lastzüge oder Trailer können Ro-Ro-Schiffe aufnehmen, die von Regensburg im Linienverkehr bis nach Ungarn und Rumänien fahren. Dies ist ein Beitrag zur Entlastung der Straßen.
Die Transportkapazität einer Wasserstraße wird von der gesamten Transportstrecke bestimmt. Wenn Teilstrecken einen ungenügenden Ausbaustandard aufweisen, wie dies im Donauabschnitt Straubing–Vilshofen der Fall ist, so führt dies zu Kapazitätsengpässen und unwirtschaftlichem Betrieb, die Gesamtstrecke verliert dann ihre Attraktivität für Transporte.
Erst die Vergrößerung der Abladetiefe für den durchgehenden Verkehr unterhalb von Regensburg sichert die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt. Nach dem Ausbau der Donau ist eine Steigerung auf ein Vielfaches der bisherigen Transportmenge möglich. Sie wird eintreten, wenn die Binnenschiffahrt ganzjährig wirtschaftlich transportieren kann. Die gewünschte Verlagerung von Straße auf Wasserstraße stellt sich dann von selbst ein.

These 6: Die Donaustrecke Straubing–Vilshofen ist der markanteste Engpaß der Rhein-Main-Donau-Verbindung

Im Zuge der Rhein-Main-Donau Wasserstraße ist der Abschnitt Straubing–Vilshofen der markanteste Engpaß, er hat nämlich die geringsten Abmessungen an Krümmungsradien, Fahrrinnenbreiten und Fahrrinnentiefen bei Niedrigwasser. Hier ist auch die Zeitdauer, in der die Schiffe nicht voll abladen können, bei weitem am längsten.
Der Rhein und die Donau unterhalb der Innmündung haben eine wesentlich günstigere Wasserführung. So sind am freifließenden Rhein infolge größerer Abflußmengen und gleichmäßiger Abflußverhältnisse das ganze Jahr über deutlich größere Fahrrinnentiefen vorhanden. Am Rhein bei Bingen ist z. B. an rd. 260 Tagen des Jahres mehr als 2,80 m Fahrrinnentiefe nutzbar, auf der Donaustrecke Straubing–Vilshofen jedoch nur an ca. 80 Tagen!
Die auf 2,10 m unter GLW ausgebaute Strecke am „Binger Loch" ist kein vergleichbarer Engpaß, denn dort werden 2,10 m im langjährigen Mittel nur an 20 Tagen unterschritten, auf der Donaustrecke Straubing–Vilshofen hingegen noch an 70 Tagen. Bei Niedrigwasser fällt die Fahrrinnentiefe der Donau sogar auf 1,55 m, das reicht gerade für den Leertiefgang moderner Binnenschiffe.
Die Donaustrecke Straubing–Vilshofen hat darüber hinaus häufigere und zeitlich verschobene Abflußschwankungen, die eine genaue Festlegung der Abladetiefe vor Fahrtantritt kaum zulassen. Deshalb ist eine Einbindung von Binnenschiffen in das logistische System einer Transportkette sehr erschwert und nur mit sehr vielen Unsicherheiten möglich. Damit ist ein Verkehr „just-in-time" überhaupt nicht und „in-time" nur mit großen Unwägbarkeiten möglich. Wir müssen uns also nicht wundern, daß die Donau z. Z. noch nicht so angenommen wird, wie das aus verkehrspolitischer Sicht geboten ist.

These 7: Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen schafft gleichwertige Schiffahrtsverhältnisse

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße kommt erst dann zu ihrem vollen Nutzen, wenn der Donauabschnitt Straubing–Vilshofen und der Main mit den gleichen Schiffsgrößen und Abladetiefen wie die angrenzenden Wasserstraßenabschnitte befahren werden können.

Auf dem Main-Donau-Kanal sind bereits heute Abladetiefen bis zu 2,80 m zugelassen. Der Ausbau der Stauhaltung Straubing auf 2,80 m wird in zwei Jahren fertiggestellt. Die deutsche Donau unterhalb Vilshofen bis zur Landesgrenze sowie die anschließenden Donaustrecken bis zum Schwarzen Meer verfügen bereits heute über eine wesentlich größere Ausbautiefe als der Abschnitt Straubing–Vilshofen. Dieser hat heute nur eine Ausbautiefe von 1,70 m unter RNW. Das hat zur Folge, daß bei Niedrigwasser nur noch eine Abladung von 1,40 m möglich ist, was bei größeren Schiffen dem Leertiefgang entspricht – also zur Einstellung des Schiffsverkehrs führt.
Die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke wird vom schwächsten Glied bestimmt, deswegen ist der Ausbau Straubing–Vilshofen so dringend. Die hohen Investitionen auf den übrigen Abschnitten und dem Main-Donau-Kanal kommen erst nach diesem Ausbau zu ihrer vollen Wirkung.

These 8: Die Donaustrecke Straubing–Vilshofen kann nicht sich selbst überlassen werden

Das morphologische Gleichgewicht der Donau ist seit der Mittelwasserkorrektion im 19. Jahrhundert gestört. Wegen des abnehmenden Geschiebeeintrags von oberstrom und der Isar sind derzeit erste Veränderungen der Flußsohle erkennbar. Wenn wir nicht eingreifen, werden großräumige Erosionserscheinungen in spätestens 20 Jahren einsetzen.
Unterhalb der Staustufe Straubing wird es zu einem Geschiebedefizit und damit zu Erosion und Geschiebeumlagerung kommen. Das gleiche tritt auch wegen des Ausbaus der Isar für den Donauabschnitt unterhalb der Isarmündung ein. Stärkere Sohleeintiefungen ergeben sich vor allem an Außenkrümmungen und bei Engstellen wie Brücken oder Buhnen. Damit ist auch die Standsicherheit der Regelungsbauwerke, der Brückenpfeiler und Brükkenwiderlager sowie der Ufermauern und Hafenanlagen gefährdet.
Die mit der Erosion verbundenen negativen Folgen, wie Destabilisierung der benachbarten Ufer, Wasserspiegel- und Grundwasserabsenkung und Reduktion der Fahrrinnentiefen und Fahrrinnenbreiten müssen auf jeden Fall verhindert werden. Der geplante Donauausbau wird diese Gefahren ausschließen und im Talraum wertvolle Lebensräume für Fauna und Flora stabilisieren.

These 9: Der Main-Donau-Verkehr hat eine große Zukunft

„In Hamburg heißt es Schiff ahoi und in Bayern am Main-Donau-Kanal Hoi a Schiff!" Mit diesem flotten Spruch haben sich einige Kritiker über die Verkehrsprognosen für die Main-Donau-Wasserstraße lustig gemacht. Auch an anderen kritischen Bemerkungen hat es nicht gefehlt. Gewiß lagen die optimistischen und die pessimistischen Prognosen ziemlich weit auseinander, mit ihnen wurden auch einige falsche Schlußfolgerungen gezogen. Die realistischen Prognosen für den Main-Donau-Kanal für die Zeit nach 2000 liegen bei 7–8 Mio t/Jahr. Bislang haben wir immer erfahren, daß Verkehrsprognosen nach oben korrigiert werden mußten. Manchmal wollen wir es nicht wahrhaben, aber es ist so: Der Verkehr wird noch gewaltig zunehmen, auch auf den Wasserstraßen und auch auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße! Die ersten Ergebnisse bestätigen das, denn die Tonnage auf dem Main-Donau-Kanal hat die Millionengrenze seit der Eröffnung schon jetzt überschritten. Wir können im Anlaufjahr bis zu 3 Mio t erwarten, das ist mehr als doppelt so viel wie ursprünglich angenommen wurde. Dies hat viele überrascht, zumal die politischen und wirtschaft-

lichen Bedingungen in Südosteuropa immer noch sehr labil sind. Wenn sich die Lage dort normalisiert, dann wird der Rhein-Main-Donau-Verkehr eine große Zukunft haben. Wenn wieder friedliche Schiffe mit friedlichen Waren ungehindert in ein friedliches Serbien oder Kroatien fahren, dann wird die Donau nach dem Rhein die bedeutendste Binnenwasserstraße in Europa. Es lohnt sich, dafür alle Kraft einzusetzen!

Landesentwicklungsplanung sucht Akzeptanz

Gerhard Herderich, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen

Die Rolle der Landesentwicklungsplanung und der Raumordnung ist eine fachübergreifende Betrachtungsweise.
Das Leitziel der Landesentwicklungsplanung in Bayern ist die Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen. Unter diesem Oberziel werden in den einzelnen fachlichen Bereichen die Ziele aufgestellt, die dieses Oberziel gewährleisten. Die Ziele sind ein Orientierungsrahmen des Staates, einmal als Richtschnur für seine eigene Politik, aber auch als Angebot für die Wirtschaft, den Handel, das Gewerbe und die sonstige gesellschaftlichen Gruppen.
Diese Ziele sind einmal auf Bundesebene in den Grundsätzen des Bundesraumordnungsprogramms und zum anderen in den Grundsätzen des Bayerischen Landesplanungsgesetzes enthalten. Sie werden deutlicher und konkreter im sogenannten Landesentwicklungsprogramm Bayern. Dieses Landesentwicklungsprogramm Bayern ist unter dem Gesichtspunkt der aktuellen Entwicklung der letzten Jahre derzeit in Überarbeitung. Es ist beabsichtigt, in der Sommerpause 93 den Entwurf des neuen Landesentwicklungsprogramms dem bayerischen Kabinett vorzulegen.
Auf Bundesebene sieht es etwas anders aus. Hier müßte ein Bundesraumordnungsprogramm erwartet werden, das diese Zielsetzungen aufgreift. Der Bund ist in diesen Fragen jedoch etwas zurückhaltend gegenüber den Ländern, auch gegenüber Bayern.
So wäre es durchaus sinnvoll, wenn der Bund sich einen Orientierungsrahmen geben würde, unter dem er seine weiteren Ziele unter veränderten Rahmenbedingungen verwirklicht.
In die Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern ist ein Ziel aufgenommen, das zum heutigen Thema Elementares aussagt, nämlich, im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße den Main und die Donau bedarfsgerecht und – das ist die zweite Komponente – dabei naturschonend weiter auszubauen. Es gibt hier also zwei Aspekte: einmal bedarfsgerecht, aber – und das ist die zweite Komponente, die neu in die Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes aufgenommen wurde – dieser Ausbau soll naturschonend vorgenommen werden.
Es gibt dabei noch weitere Formulierungen im Landesentwicklungsprogramm, die sich mit Natur und Landschaft auch auf den Ausbau der Donau beziehen. So heißt es im Entwurf des Landesentwicklungsprogramms: „Die durch den Ausbau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bedingten unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sollen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und soweit wie möglich ausgeglichen werden."
Die Landesentwicklungsplanung geht somit davon aus, daß das „Ob" des Ausbaus unstrittig ist, aber die Frage des „Wie" noch zu klären ist. Wie ist die Donaustrecke Straubing-Vilshofen auszubauen, damit den zitierten Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms entsprochen wird?
Weitere Zielformulierungen im Landesentwicklungsprogramm sind bezüglich der Energieversorgung, der Wasserwirtschaft u. a. vorgegeben, auch wenn sie hier mehr am Rande zu betrachten sind und nicht das Grundsatzthema unmittelbar berühren.
Neben dem Landesentwicklungsprogramm beschäftigen sich auch die regionalen Planungsverbände mit dem Donauausbau. Der regionale Planungsverband Donauwald hat in seinem Regionalplan eine eindeutige Aussage zugunsten des Ausbaus der Wasserstraße in diesem Bereich formuliert.
Neben den Zielvorgaben als Orientierungsrahmen hat die Landesentwicklungsplanung

und Raumordnung in Bayern als zweite Hauptaufgabe die Abstimmung überörtlich raumbedeutsamer Projekte mit den exemplarisch genannten Erfordernissen der Raumordnung. Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist zweifellos ein überörtlich raumbedeutsames Projekt. Die Regierung von Niederbayern als zuständige Landesplanungsbehörde hat deshalb auf Antrag der Rhein-Main-Donau AG im Dezember letzten Jahres das Raumordnungsverfahren für dieses Vorhaben eingeleitet. Und es hat sich sehr bald im Zuge des Verfahrens gezeigt, daß dieser Ausbau in starker Konkurrenz mit anderen räumlichen Belangen gesehen wird. Dies sind neben den Belangen der Verkehrswirtschaft vor allem die Belange der Natur und Ökologie, aber auch der Landwirtschaft und andere. Es ist also Aufgabe der höheren Landesplanungsbehörde in einem Riesenspagat zwischen diesen extremen Positionen des für Verkehrswirtschaft Notwendigen und den ökologischen Anforderungen einen tragbaren Kompromiß zu finden.

Die höhere Landesplanungsbehörde hat im Raumordnungsverfahren deshalb zunächst einmal alles für das Vorhaben Sprechende in die Abwägung einzubeziehen. Sie hat aber gleichermaßen solche Aspekte und Gesichtspunkte einzubeziehen, die unter Umständen negative Auswirkungen erwarten lassen. Und hier gehen die Meinungen zwischen dem Projektträger, der Rhein-Main-Donau AG als Vertreter des Bundes auf der einen Seite, und bestimmten Gruppierungen und Organisationen, z. B. dem Bund Naturschutz auf der anderen Seite, weit auseinander. Hier vermittelnd einen Weg zu finden, der eine breite Akzeptanz der Bevölkerung ermöglicht, ist Ziel der Landesplanungsbehörde. Sie hat dazu auch die Meinung der Leute vor Ort immer wieder zu hören. Die Landesplanungsbehörde muß dabei unterscheiden zwischen sachlich fundierten und begründeten und mehr polemisierenden, auch unter ganz anderen Zielrichtungen erfolgenden Aussagen.

So hat sich im Laufe des Raumordnungsverfahrens sehr schnell gezeigt, daß der Donauausbau unter den genannten Gesichtspunkten ein höchst umstrittenes Projekt ist, aber welches technische Großvorhaben ist in unserer heutigen Zeit nicht mehr höchst umstritten. Dazu trägt auch eine häufige Insekonsequenz in der Betrachtungsweise der Bürger bei. Auf der einen Seite wird gefordert, die Verkehre möglichst umweltverträglich zu gestalten, auf der anderen Seite aber schöpft man alle Möglichkeiten aus, um solche Lösungen dann zu verhindern.

Im Zuge des Verfahrens wurde von verschiedenen Beteiligten, unter anderem vom Bund Naturschutz, nun eine alternative Ausbaumethode ohne Stauhaltung aufgegriffen. Sie ist inzwischen offiziell in das Verfahren eingeführt, nicht, um das Vorhaben in die Länge zu ziehen und die Verwirklichung weiter hinauszuschieben, sondern um die Akzeptanz bei den Beteiligten zu steigern und auch so dem Auftrag des Landesentwicklungsprogramms gerecht zu werden. Die höhere Landesentwicklungsbehörde und das Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen sind nämlich der Auffassung, daß diese Ausbaumethode, sofern sie technisch machbar ist, eine ernsthaft in betracht kommende Alternative darstellt. Zu betonen ist: sofern und soweit sie vernünftigerweise technisch machbar ist. Diese Frage soll nun am 14. Juli 1993 in der Akademie der Wissenschaften in München in einem Fachsymposium erörtert werden. Es stehen sechs Wasserbauexperten zur Verfügung, die paritätisch von der Rhein-Main-Donau AG auf der einen Seite und den Gruppierungen um den Bund Naturschutz auf der anderen Seite benannt wurden. Es geht hierbei vor allem um den Wasserbau, um die

technische Machbarkeit, aber es dürfen natürlich auch die ökologischen Auswirkungen dieses Verfahrens nicht außer acht gelassen werden. Deshalb soll neben der Frage der technischen Machbarkeit diese alternative Ausbaumethode auch auf ihre ökologischen Auswirkungen, aber auch auf ihre Risiken hin überprüft werden. In diesem Zusammenhang wird sich wohl auch die Frage, die immer wieder in der Öffentlichkeit diskutiert wird, nach der Befahrbarkeit mit Viererschubverbänden stellen. Die oberste Landesplanungsbehörde ist der Auffassung, daß mit dieser Anhörung eine sachgerechtere und objektivere Abwägung und Entscheidung im Raumordnungsverfahren möglich ist. Denn das Raumordnungsverfahren bietet im Gegensatz zum eigentlichen Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, Alternativen zu betrachten, zu überprüfen und zu beurteilen.

Durch diese Vorgehensweise soll auch die Akzeptanz und die Vermittelbarkeit des Vorhabens bei der Bevölkerung erhöht werden. In jüngster Zeit ist dies bei einer Großplanung, nämlich der ICE-Strecke von Nürnberg nach Erfurt, im Raum Coburg gelungen, wo anfänglich ein glattes Nein aus der Region kam, aufgrund der fachlich wohlfundierten und abgewogenen Diskussion verschiedener Alternativen der Streckenführung, auch die Kritiker überzeugen konnte. Das hat die Akzeptanz des Vorhabens im oberfränkischen Raum Coburg entscheidend gehoben. Und diese Chance sollte konsequent auch am 14. 7. 1993 für den Donau-Ausbau genutzt werden. Je nach den Ergebnissen des Symposiums am 14. Juli 1993 wird das Raumordnungsverfahren dann unverzüglich weitergeführt. Herr Staatsminister Dr. Gauweiler hat es auch abgelehnt, das Raumordnungsverfahren in der Zwischenzeit auszusetzen, weil während dieser Zeit das derzeit geprüfte Vorhaben von der Raumordnungsbehörde bereits untersucht, abgewogen und die Materialien für die Abwägung zusammengetragen werden können. Es tritt also kein Stillstand ein. Nach dem 14. 7. 1993 wird das Verfahren zügig weitergeführt. Wird die technische Machbarkeit der Alternative bestätigt, dann hat sich die Rhein-Main-Donau AG verbindlich bereiterklärt, sie in das Raumordnungsverfahren einzubringen. Hierzu bedarf es dann allerdings noch konkreter Planungsunterlagen, die – und das ist natürlich auch wichtig – eine Umweltverträglichkeitsstudie mit einschließen müssen. Diese ist dann noch zu erarbeiten, was zweifellos Zeit erfordert.

Sollte die technische Machbarkeit der Alternative nicht zu bejahen sein, dann wird die Regierung von Niederbayern das Raumordnungsverfahren in relativ kurzer Zeit zu Ende bringen können. Sie wird den Beteiligten nochmals eine kurze Nachfrist zur Abgabe ihrer Äußerungen und Stellungnahmen geben und dann die Entscheidung – die sogenannte Abwägung – treffen.

Soviel aus der Sicht der Landesentwicklung zum gegenwärtigen Stand des Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Damit wird deutlich: Die Raumordnung möchte nicht zu einer Verzögerung der Planung beitragen. Sie möchte eine objektive, sachgerechte Entscheidung finden. Denn die Landesentwicklungsplanung ist der Auffassung, daß nicht das „Ob", sondern das „Wie" noch eingehend geprüft werden muß.

Auswirkungen des geplanten Donau-Ausbaus zwischen Straubing und Vilshofen auf die Auen-Ökosysteme der Donau[1])

Dr. agr. Jörg Schaller, Planungsbüro
Dr. Jörg Schaller, Kranzberg

Vorbemerkungen

Große infrastrukturelle Bauvorhaben wie Kraftwerke, Staustufen, Bahntrassen, Autobahnen oder auch der Ausbau von Wasserstraßen verursachen oft schwerwiegende Eingriffe in den Naturhaushalt, die aus ökologischer Sicht meist nicht im gewünschten Maß ausgleich- oder kompensierbar sind. Mit der zunehmend kritischen Einstellung und dem gewachsenen Umweltbewußtsein der Gesellschaft wurden auch die gesetzlichen Grundlagen zur Beurteilung der Umweltwirkungen von Großbauvorhaben in den letzten Jahren immer mehr präzisiert und verstärkt. Insbesondere sind hier zu nennen der Art. 6 des Bayerischen Naturschutzgesetzes, die sog. Eingriffsregelung, aber auch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 12. 2. 1990.

Für den Donau-Ausbau Straubing–Vilshofen wurde auf Anregung des Naturschutzbeirates zwischen der RMD und dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz vereinbart, eine ökologische Rahmenuntersuchung durchzuführen, um bereits im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens ökologische Belange umfassend berücksichtigen zu können.

Grundsätzlich stellt diese Vorgehensweise einen neuen Weg dar, da nicht wie bisher eine fertige technische Ausbauplanung vorgelegt wurde, die dann auf ihre Umweltwirkungen hin zu beurteilen war, sondern die frühzeitige Beteiligung der Ökologie bei der Erstellung der Abwägungsgrundlagen für die verschiedenen Ausbauvarianten war vorgesehen, d. h. das gleichrangige Einbringen ökologischer Gesichtspunkte zusammen mit ökonomischen und technischen Kriterien.

Erarbeitung der ökologischen Grundlagen für das Raumordnungsverfahren

Ziel der Untersuchung ist es, bereits im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens verschiedene technisch denkbare Varianten des Ausbaues auf ihre potentiellen ökologischen Auswirkungen hin zu untersuchen. Potentielle Umweltbelastungen können so frühzeitig erkannt und damit auch fachliche Planungsentscheidungen im ökologischen Sinn positiv beeinflußt werden. Dabei geht es vor allem um folgende Punkte:

- die ökologischen Grundlagen des betrachteten Naturraumes zu ermitteln
- die direkten und indirekten Umweltauswirkungen der verschiedenen möglichen Ausbauvarianten für die gesamte Flußaue integriert abzuschätzen und nachvollziehbar aufzubereiten
- sämtliche gangbaren Wege zur Eingriffsvermeidung, Verminderung oder Optimierungsmöglichkeiten aufzuzeigen bzw. Ausgleichs- und Ersatzpotentiale zu ermitteln und
- einen Beitrag zur zukünftigen Entwicklung des Fließgewässer-Auen-Ökosystems im Sinne der Erfüllung eines ökologischen Leitbildes zu liefern.

Fluß und Grundwasser – Ökologische Grundlage des Auenökosystems

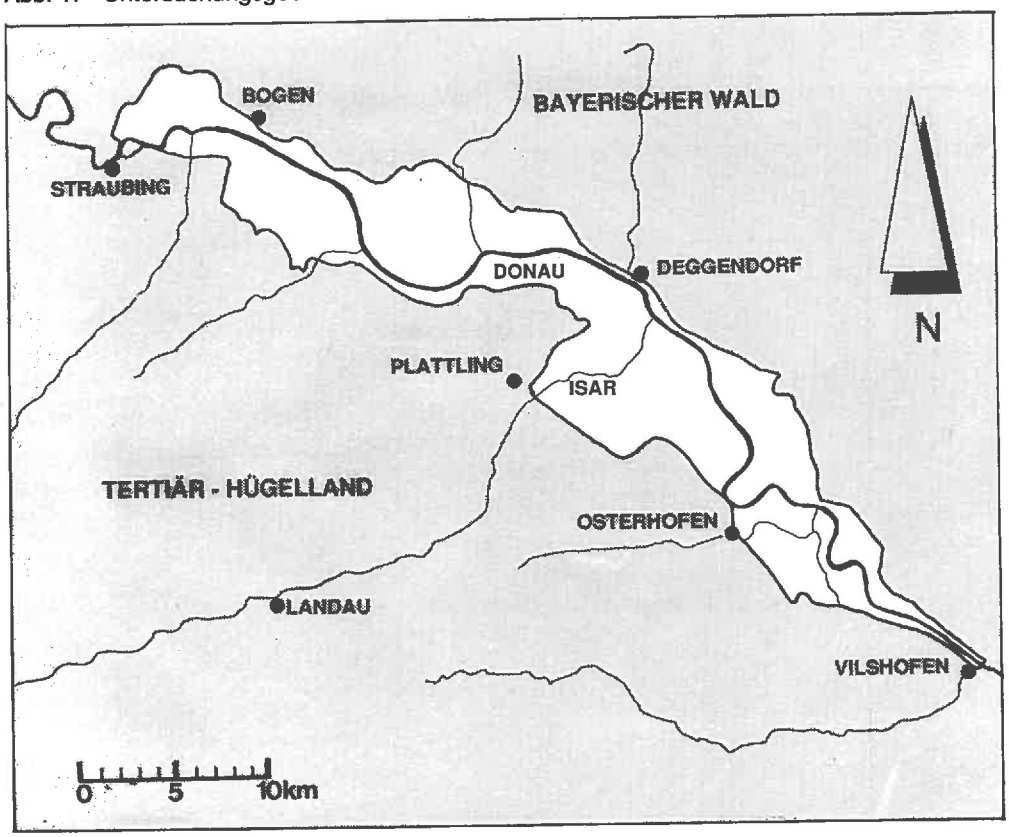
Natürliche Auenökosysteme werden durch das Wasserregime des Flußes mit seinen begleitenden Gewässern und dem Grundwasserstrom geprägt. Das natürliche Auenökosystem bildet daher sowohl räumlich in seiner Abgrenzung als auch von seinen ökologischen Funktionen her die Grundlage bzw. den Vergleichsmaßstab für die ökologische Beur-

[1]) Ausführliche Darstellung: Politische Studien, Heft Nr. 325, 43. Jahrgang, S. 97–101, Hanns-Seidel-Stiftung e.V., 1992, München.

teilung verschiedener Maßnahmen, die in der Aue durchgeführt werden sollen.
Selbstverständlich sind die Auenökosysteme, d. h. der Fluß und die von ihm beeinflußte Landschaft, in der gegenwärtigen Kulturlandschaft durch den Einfluß des Menschen stark verändert, aber sie besitzen dennoch auch unter diesem Einfluß spezielle ökologische Eigenschaften und spezifische Entwicklungspotentiale, durch die sie sich deutlich von allen anderen Ökosystemen der Kulturlandschaft unterscheiden.

Das Untersuchungsgebiet (s. Abb. 1) umfaßt daher den gesamten Bereich der Donauaue von Straubing im Nordwesten (Flußkilometer 2319,0) bis Vilshofen im Südosten (Flußkilometer 2249,2). Im Norden wird das Untersuchungsgebiet durch das kristalline Grundgebirge des Bayerischen Waldes begrenzt, im Süden endet es an der mit Löß bedeckten Hochterrasse. Das gesamte Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf eine Länge von ca. 50 km und hat eine durchschnittliche Breite von 5 km. Die Gesamtfläche beträgt ca. 257 qkm.

Abb. 1: Untersuchungsgebiet



Etwa in der Mitte des Untersuchungsgebietes liegt das Isarmündungsgebiet. Ein aus ökologischer Sicht besonders schutzwürdiger und bedeutsamer Bereich, der als Naturschutzgebiet bzw. als Auenschutzgebiet mit gesamtstaatlicher Bedeutung ausgewiesen werden soll und dessen naturnahe Entwicklung durch den Donau-Ausbau keinesfalls beeinflußt werden soll.

Durchführung des Vorhabens

Um das Vorhaben in einem vertretbaren fachlichen und zeitlichen Rahmen abzuwickeln, war es einerseits notwendig, eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe der verschiedenen beteiligten Fachdisziplinen zu organisieren und andererseits das gesamte Projekt zusammen mit den Planungsschritten des Auftraggebers in den verschiedenen Projektphasen abzuwikkeln. Aus diesem Grund wurde das Projekt in mehreren Phasen durchgeführt:

Phase 1: Datenerhebung

Luftbildbefliegung und Auswertung der Realnutzungs- und Höhendaten. Geländeerhebungen, Kartierungen, Aufbereitung ökologisch-relevanter Daten, Literaturauswertung. Nach der vorausgehenden Projektdefinitionsphase, deren Vorgaben im wesentlichen vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz stammen, wurde ein Arbeitstreffen mit den beteiligten Institutionen und Planungsbüros durchgeführt, bei dem die Fragestellungen, die notwendige Datenbasis und die Beurteilungsprinzipien diskutiert wurden. Als Ergebnis wurde das folgende Datenerhebungsprogramm ausgearbeitet:

Hydrologie
- Entwicklung und Darstellung der abiotischen Charakteristika des Wasserkörpers aus verschiedenen Wasserspiegellagen, Fließgeschwindigkeit und Flußmorphologie

Hydrogeologie
- Aufbereitung der Grundwasserbeobachtungsdaten
- Einsatz des Grundwassermodells zur Berechnung der Flurabstände
- Bestimmung der hydrologischen Eigenschaften des Aquifers

Bodenkunde
- Aufbereitung der vorhandenen Bodendaten
- Kartierung von Profilen und Ergänzung der Bodendaten
- Entwicklung einer ökologischen Standortkarte aus verschied. Basisdaten

Limnologie
- Kartierung der Makrophyten in Still- und Fließgewässern
- Analyse des Wasserchemismus
- Bestimmung der Wasserqualitätsparameter der Donau als Eingabewerte für das Gewässergütemodell
- Entwicklung und Darstellung der biotischen Fließgewässercharakteristika

Zoologie
- Kartierung ökologisch relevanter Artengruppen wie:
  Amphibien, Fische, Wasserinsekten, Schwimm-, Teich- und Watvögel, Brutvögel, Mollusken etc.
- Entwicklung artenbezogener Verbreitungs- und Bewertungskarten

Vegetation
- Kartierung der vorkommenden Pflanzengesellschaften
- Entwicklung einer vegetationskundlichen Bewertung der Biotopstrukturen

Technische Ausbauplanung
- Pläne der verschiedenen Ausbautypen mit Einzelinformationen zu:
  Abgrabungen und Auffüllungen, Wasserspiegellagen, Dämme, Schleusen und Kraftwerken, Flußquerschnitten, Binnenentwässerungssystem, Veränderungen von Flußufern etc.

Übersicht der beteiligten Fachdisziplinen und Aufgabenstellung für die Datenerhebung und -bewertung

Phase 2: Erstellung eines Geographischen Informationssystems

Aufbau von 81 digitalen, d. h. mit dem Computer verarbeitbaren Karten im Maßstab 1:5000 mit allen relevanten flächenbezogenen Daten zur Nutzung von Biotopen, zu Boden, Grundwasser, zu den Fließgewässern und zur Ausbauplanung.

Phase 3: Beurteilungsverfahren und Modellanwendung

Für die Beurteilung des derzeitigen Zustandes und der zu erwartenden Veränderungen im Naturhaushalt wurde zunächst in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachdisziplinen ein Beurteilungsrahmen erstellt, bei dem die Beurteilungskriterien und deren Einstufung definiert wurde. Bei der Auswahl der Kriterien wurde darauf geachtet, daß die für die Beurteilung notwendigen Parameter mit vertretbarem Aufwand im Rahmen des Projektes auch erfaßbar waren. Sie sollten auch „planungsrelevant", d. h. aussagefähig für die Indikation von potentiellen Veränderungen und für den Bereich der indirekten Auswirkungen auch prognostizierbar sein.
Für die Beurteilung der biotischen Ressourcen wurden die Kriterien nach Organismenvorkommen wie z. B. Seltenheit oder Gefährdungsgrad bzw. nach lebensraumbezogenen Ansprüchen wie z. B. Habitatqualität für eine bestimmte Art ausgewählt.
Eine für die Gesamtaussage und Qualität der Beurteilung wesentliche Definition ist die Festlegung der Bewertungsskalen. Für die ökologische Rahmenuntersuchung wurden jedem Kriterium Wertstufen zugeordnet, wobei die Wertstufen von 1 (naturfern, ökologisch gering zu bewerten) bis zu Stufe 5 (ökologisch höchst wertvoll, naturnah) skaliert wurden.

Status-quo-Bewertungsverfahren

In einem ersten Schritt der Bewertung wurden für Einzelflächen oder Flächentypen Schutzwürdigkeitsprofile erstellt. Die Betrachtung der Schutzwürdigkeit erfolgte dabei unabhängig von möglichen späteren Maßnahmen. Dazu wurde einmal die aktuelle Flächenausstattung und andererseits die Eignung einer Fläche als Lebensraum für bestimmte Organismen bewertet.

Auch für die abiotischen Ressourcen Oberflächenwasser, Grundwasser und Boden wurden in der Ökologischen Rahmenuntersuchung flächenbezogene Schutzwürdigkeitsprofile gebildet. Diese „Eigenwertbetrachtung" basiert auf der Überlegung, die Ökoteilsysteme Boden und Wasser in ihrer Funktionsfähigkeit für das Auenökosystem zu erhalten. Bisher erfolgte die Bewertung der abiotischen Ressourcen v. a. unter dem Aspekt der menschlichen Nutzungseignung (Trinkwassergewinnung, ackerbauliche Ertragsfähigkeit). In der Folge wurden Grenzwerte und Umweltstandards festgelegt, bis zu denen eine Umweltbelastung unter dem Nutzungsaspekt als tolerierbar erschien. Eine solche eingeschränkte Betrachtungsweise wird jedoch den komplexen Zusammenhängen innerhalb und zwischen Ökosystemen nicht ausreichend gerecht. Als Konsequenz wurden Wasser und Boden also nicht nur hinsichtlich ihrer Eignung für die menschliche Nutzung (= Grenzwertkonzept), sondern auch im Hinblick auf ihren Eigenwert und ihre Funktion im Ökosystem (= ökosystemares Konzept) dargestellt.

Um bestehende Naturraumdefizite im Status quo bei der Beurteilung der Ausbauvarianten möglichst neutral zu berücksichtigen, wurde für die Stufe 5 jeweils ein „idealer Erwartungswert" definiert, d. h. ein aus ökologischer Sicht optimaler Ressourcenzustand, der bei dem einen oder anderen Kriterium im Naturraum erreicht werden kann, in der Regel aber durch den menschlichen Nutzungseinfluß im Status quo oft nicht erreicht wird. Durch diese Einstufung ist es mögich, naturräumliche Defizite im Status quo aufzuzeigen und ein ökologisches Leitbild zu entwickeln, das als Maßstab für die naturraumgerechte Gestaltung und Entwicklung der Landschaft dienen kann. Gleichzeitig kann anhand dieses Leitbildes das mögliche Ausgleichs- und Ersatzpotential für den Eingriff aufgezeigt werden. Diese ökologische Wertsetzung stellt auch sicher, daß dem Betreiber von ihm nicht verursachte ökologische Defizite im Naturraum auch nicht negativ angelastet werden, andererseits können durch diese Bewertung im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen erzielte Verbesserungen im Sinne der Erfüllung des Leitbildes aber auch positiv angerechnet werden.

Abschätzung und Bilanzierung der Eingriffswirkungen

Die indirekten Auswirkungen der Eingriffe in das Fließgewässer-Auenökosystem werden mit Hilfe der „Ökologischen Wirkungsanalyse" und der „Ökologischen Risikoanalyse" bilanziert. Beide Methoden unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Genauigkeit und Gültigkeit der Ergebnisse.

Bei der „Ökologischen Wirkungsanalyse" wird versucht, die Veränderungen der Umnweltfaktoren als deterministischen Prozeß aufzufassen, d. h. also den sich nach einer Maßnahme einstellenden Zustand nach dem Prinzip von Ursache und Wirkung weitgehend zu erklären. Verfahrensgrundlage für ein solches Vorgehen sind Wirkungsketten oder -netze. Eine einfache Wirkungskette wäre z. B. die Veränderung der Überflutungsflächen der Vorländer in Abhängigkeit von den Wasserspiegellagen der Donau.

Die „Ökologische Risikoanalyse" vermeidet es weitgehend, sich hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen festzulegen.
Es wird die Gefährdung eines Standorts gegen bestimmte Eingriffe im Sinne einer Experteneinschätzung beurteilt und in einer Verflechtungsmatrix dargestellt.

Modellanwendung

Um Prognosen für komplexere Sachverhalte auf der Basis exakter, gewonnener Daten vornehmen zu können, werden auch Modelle eingesetzt. Das Gewässergütemodell der Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz, berechnet z. B. in Abhängigkeit hydrologischer Parameter, wie Fließgeschwindigkeit oder Staustufenlage die Gewässergüte oder ausgewählte chemische und physikalische Parameter für den Status quo und für verschiedene Ausbauvarianten beeinflussen.

Phase 4: Wirkungsabschätzungen und Bilanzierung der Eingriffe

Der Bewertung des Status quo werden die qualitativ und quantitativ beurteilten Auswirkungen bilanzierend gegenübergestellt. Gleichzeitig wird anhand des Leitbildes überprüft, wie weit bestimmte Maßnahmen für die Gesamtentwicklung des Auenökosystems im ökologischen Sinn fördernd oder negativ wirken. Die Gegenüberstellung solcher Veränderungsbilanzen zum Leitbild ergibt dann letztendlich die Beurteilungsgrundlage für die gutachterliche Gesamtaussage.

Phase 5: Gesamtauswertung und Ergebnisdarstellung

Im ersten Abschnitt der ökologischen Rahmenuntersuchung für das Raumordnungsverfahren wurden fünf Varianten, basierend auf 2- bzw. 3-Stufenlösungen, untersucht. Die Orientierungsphase zeigte, daß alle vorgelegten fünf Planungsalternativen zu massive und nicht kompensierbare Eingriffe aufzeigten und daher aus der Sicht der ökologischen Beurteilung nicht vertretbar waren, d. h. daß sie grundlegende Änderungen zur Eingriffsminimierung erforderten.
Diese Erkenntnisse aus der Orientierungsphase waren Anlaß für die Durchführung einer Optimierungsphase. Dabei wurden sowohl neue Variantenvorschläge bearbeitet, als auch modifizierte Planungen bereits geprüfter Varianten einer Grobprüfung unterzogen. Während durch die modifizierten Ausbaumaßnahmen wohl erkennbare, aber nicht ausschlaggebende Verbesserungen erzielt wurden, ließen die Optimierungsvorschläge mit Schiffahrtsseitenkanälen deutlichere Eingriffsminimierungen erwarten.
Als Ergebnis der Optimierungsphase ergaben sich letztendlich eine Zweistufenlösung mit Seitenkanal bzw. eine Dreistufenlösung mit kürzerem Durchstich als die aus ökologischer Sicht optimaleren Ausbauvarianten. Die Zweistufenlösung mit dem Seitenkanal hat gegenüber einer möglichen Dreistufenlösung den Vorteil, daß eine relativ lange Strecke der ursprünglichen Donau wieder als mehr oder weniger naturnahe und von der Schiffahrt befreite Regenerationsstrecke bereitgestellt werden kann, was zu einem hohen Erfüllungsgrad des Leitbildes und zur Erhaltung naturnaher Fließgewässerstrecken führt. Zur Zeit wird daher diese Ausbauvariante auf ihre Auswirkungen im Naturhaushalt detailliert überprüft und bilanziert, um die notwendigen Kompensationsmaßnahmen und das Ausgleichspotential als Grundlage für die Beurteilung im Raumordnungsverfahren zu ermitteln.

Technische Ausbaufragen der Donausstrecke Straubing–Vilshofen

Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel, Vorstand der Rhein-Main-Donau AG

Niedrigwasser-Regulierung

Nach den Staatsverträgen von 1921 war die RMD verpflichtet, im 128 km langen Donauabschnitt zwischen Regensburg und Vilshofen eine Niedrigwasser-Regulierung auszuführen. Man wollte damit ein durchgehendes Fahrwasser mit einer Tiefe von 2 m bei Regulierungs-Niedrigwasser herstellen.
Dieses Ziel schien aufgrund von theoretischen Überlegungen durchaus erreichbar zu sein. Schließlich hängt die Wassertiefe in einem Gerinne nur von einigen wenigen Faktoren ab, nämlich von der Wassermenge, vom Gefälle des Flusses, von der Rauigkeit der Flußsohle und der Ufer und natürlich auch von der Breite des Gerinnes. Und genau diesen zuletzt genannten Faktor Gerinnebreite kann man durch Einbauten wie Buhnen und Leitwerke so einschränken, daß sich die gewünschte Wassertiefe geradezu zwangsläufig einstellen muß. Denn es ist ja klar, daß die Wassertiefe bei einer Einengung der Flußbreite zunehmen muß.
Mehr als 3 Jahrzehnte lang wurde dann an dieser Niedrigwasser-Regulierung gearbeitet. Ende der 60-er Jahre wurden die letzten Buhnen und Leitwerke ausgeführt. Die Nacharbeiten zogen sich etwa bis 1973 hin. Am Ende der Ausführungszeit zeigte sich, daß Theorie und Praxis auf kaum einem anderen Gebiet so weit auseinanderklaffen wie bei einer Flußregulierung. Anstelle der angestrebten Fahrwassertiefe von 2 m wurden nur 1,70 m erreicht. Durch die Konzentration der Strömung entstanden insbesondere in den Flußkrümmungen Übertiefen an den Außenkurven und Ablagerungen an der Kurveninnenseite, welche die Sollwassertiefe einschränken. Die Übertiefen führen zu einer Gefährdung der Standsicherheit der Buhnenköpfe und der Leitwerke und zu hohen Aufwendungen für die Unterhaltung der Regulierungsbauwerke. Auch bildeten sich bei Krümmungswechseln Furten aus, die ebenso wie die Ablagerungen an den Innenseiten der Kurven laufend gebaggert werden müssen, um die Solltiefe und die benötigte Fahrwasserbreite aufrecht zu erhalten. Sicher sind die Gründe, weshalb die Regulierungsarbeiten nicht zum gewünschten Ziel führten, sehr vielfältig. Man kann aber zusammenfassend feststellen, daß das natürliche Gleichgewicht des Fließgewässersystems durch eine Regulierung offensichtlich erheblich gestört wird mit der Folge, daß der Fluß sich mit seinen Mitteln gegen die ihm angetane Gewalt zur Wehr setzt.
Bund und Bayern haben aus den Erfahrungen bei der Niedrigwasser-Regulierung entsprechende Konsequenzen gezogen. Im Donau-Kanalisierungsvertrag von 1976 haben sie vereinbart, die Donau auch im Abschnitt Regensburg–Vilshofen mit Staustufen auszubauen, um die von der Internationalen Donaukommission festgelegten Ausbaustandards zu erreichen.

Stand der Bauausführung beim Donauausbau

In der insgesamt 209 km langen deutschen Donaustrecke wurden bis jetzt folgende Teilstrecken mit Staustufen ausgebaut:

- die 58 km lange Teilstrecke Kelheim–Regensburg–Geisling mit den Staustufen Bad Abbach, Regensburg und Geisling
- die 48 km lange Teilstrecke Vilshofen–Bundesgrenze mit den Staustufen Kachlet und Jochenstein

  in Bau ist
- die 34 km lange Teilstrecke Geisling–Straubing mit der Staustufe Straubing (Fertigstellung 1995)

Jetzt geht es darum, die letzte Teilstrecke der Donau, nämlich die 69 km lange Strecke Straubing–Vilshofen auszubauen. Diese Donaustrecke bietet derzeit die mit Abstand ungünstigsten Fahrwasserbedingungen längs der gesamten Wasserstraße zwischen Rotterdam und Sulina.
Wie ungünstig die Voraussetzungen für die Schiffahrt dort sind, zeigte sich insbesondere in den Wochen nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals. Als Folge der langanhaltenden Trockenheit herrschte Niedrigwasser an der Donau. Sowohl in Passau als auch in Regensburg konnten jeweils etwa 40 Fahrzeuge ihre Fahrt nicht fortsetzen. Seitens der Schifffahrt wurde deshalb ein sofortiger Ausbau dieser Strecke gefordert.

Voruntersuchungen für den Ausbau

Im Verlauf der mehr als 5 Jahre dauernden Voruntersuchungen haben wir für den Bereich

- Straubing–Isarmündung 9 Varianten
  und für den Bereich
- Isarmündung–Vilshofen 21 Varianten

eingehend untersucht. Die große Zahl an untersuchten Varianten zeigt das Bemühen, im Rahmen eines Optimierungsprozesses die bestmögliche Lösung zu erarbeiten.
Allen diesen Varianten ist gemeinsam, daß im Bereich oberhalb und unterhalb der Isarmündung je eine Staustufe vorgesehen ist, und zwar in Waltendorf und in Osterhofen. Die beiden Staustufen unterscheiden sich jedoch von den bisher ausgeführten Staustufen (z. B. Geisling) durch ihre geringe Stauhöhe. Man spricht deshalb auch von einem sanften, staugestützten Ausbau der Donau. Die Folge davon ist, daß die Wasserspiegellagen im Abschnitt unterhalb der Stufe Waltendorf bis zur Isarmündung und im Abschnitt unterhalb des Wehres Osterhofen bis nach Vilshofen gegenüber dem Istzustand nicht verändert werden.

Nahezu die Hälfte der 69 km langen Donaustrecke Straubing–Vilshofen bleibt also als „freie Fließstrecke" erhalten. Dieses Entgegenkommen gegenüber der Ökologie konnte nur durch einen weitgehenden Verzicht auf die Nutzung der Wasserkräfte erreicht werden.

Die zuletzt untersuchten Varianten gehen auf Anregungen der Gemeinden zurück, die insbesondere in der Schlußphase der Untersuchungen im Rahmen von Planungsgesprächen und bei Informationsveranstaltungen gegeben wurden. Dabei hat sich eine erfreuliche Aufgeschlossenheit der Gemeinden und auch der örtlichen Bevölkerung gezeigt.

Diese – insgesamt 30 – Varianten wurden bezüglich ihrer hydrologischen Auswirkungen durch die Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Natur und Ökologie durch das Planungsbüro Dr. Schaller, Kranzberg, untersucht und bewertet. An der Untersuchung und Bewertung wurden auch die zuständigen Behörden des Bundes und Bayerns beteiligt.

Raumordnungsverfahren

Im Rahmen des Optimierungs-Prozesses schälte sich für den Abschnitt zwischen Straubing und der Isarmündung die Variante 9 als die günstigste Lösung heraus.

Für den Abschnitt zwischen Isarmündung und Vilshofen ergaben sich zwei annähernd gleichwertige Varianten, die Variante 18 mit einer etwas gestreckteren und daher von der Schiffahrt bevorzugten Linienführung und die Variante 20, die sich dem Verlauf der Donau besser anschmiegt und die deshalb eine bessere Akzeptanz bei den Anliegern findet.

Für diese Varianten 9 bzw. 18 und 20 wurde im Dezember 1992 bei der Regierung von Niederbayern die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens beantragt.

Der Bund Naturschutz in Bayern hatte bereits im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens bei öffentlichen Veranstaltungen Widerstand gegen den Donauausbau angekündigt. Unter anderem wurde sogar davon gesprochen, aus dem Donauausbau ein „zweites Wackersdorf" zu machen.
Wenige Wochen später erklärte der Bund Naturschutz, daß er im Grunde nichts gegen die Schiffahrt einzuwenden habe. Allerdings sollte nach seiner Auffassung nicht der Fluß an die Größe der Schiffe angepaßt werden; vielmehr sei die Schiffsgröße an die Möglichkeiten anzupassen, die der Fluß im vorhandenen Zustand bietet.
Dieser vorhandene Zustand ist vor allem dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrwassertiefe bei Regulierungsniedrigwasser auf 1,70 m, bei extremen Niedrigwasserabflüssen sogar auf noch erheblich geringere Werte zurückgeht. Nachdem diese Niedrigwasserstände im Spätsommer und im Herbst über mehrere Wochen anhalten können, kommt die Schiffahrt zum Erliegen oder sie kann während dieser Zeit nur mit geringer Ladung, d. h. nur äußerst unwirtschaftlich verkehren.
In Kenntnis dieser Zusammenhänge griff der Bund Naturschutz schließlich den Vorschlag eines Wasserbau-Professors der Technischen Universität Wien auf. Dieser regte an, die notwendige Fahrwassertiefe von 2,70 bzw. 2,80 m mit Hilfe einer Niedrigwasserregulierung herzustellen und zur Vermeidung von Angriffen auf die Flußsohle diese mit einer sog. „Sohlberollung", d. h. mit Steinen größeren Durchmessers gegen Erosion zu sichern.
Er stützte sich dabei auf Erfahrungen, die er mit einer Sohlberollung in einem von der Schiffahrt nicht benützten Seitenarm der Donau in Wien gemacht hat.
Die Raumordnungsbehörde hat die RMD AG am 26. Januar 1993 aufgefordert, zu diesem Vorschlag Stellung zu nehmen. Wir haben daraufhin in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Wasserbau den Vorschlag sine ira et studio und in gleicher Weise geprüft und bewertet wie die bereits im Rahmen der Voruntersuchungen zum Raumordnungsverfahren untersuchten 30 Varianten. Zur Zeit ist noch die ökologische Bewertung dieses Vorschlages durch das Büro Dr. Schaller in Arbeit.
Auf Anregung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, Dr. Gauweiler, sollen die Ergebnisse dieser Untersuchung bei einem wissenschaftlichen Symposium im Juli 1993 zur Diskussion gestellt werden. Dazu sollen vom Bund Naturschutz und vom Antragsteller im Raumordnungsverfahren jeweils bis zu 3 Fachleute des Wasserbaues benannt werden. Bis zu der abschließenden Beurteilung dieses Vorschlages wurde der Termin für die Stellungnahme der Verfahrensbeteiligten zunächst aufgehoben.
Der Bauherr des Donauausbaues, die Bundesrepublik Deutschland bevorzugt keine bestimmte Lösung sondern ist gegenüber allen Varianten aufgeschlossen, die technisch ausführbar und umweltgerecht sind. Sollte es sich erweisen, daß die vom Bund Naturschutz vorgeschlagene Lösung diesen Kriterien entspricht, so könnte sie aus der Sicht des Bauherrn ausgeführt werden.

Fragen an die Experten

Landrat **Ingo Weiß,** Straubing-Bogen, stellt die Fragen, ob der Ausbau unbedingt für Viererschubverbände erfolgen müsse und ob die Behauptung der Gegner des Ausbaus zutreffend sei, daß für Zweierschubverbände die von Prof. Ogris vorgeschlagene Ausbaumethode ausreichend sei.

Der Bundestagsabgeordnete **Barthl Kalb** stellt einleitend fest, daß es seiner Auffassung nach keinen Zweifel daran geben könne, daß der Donau-Ausbau erforderlich sei. Er treffe diese Feststellung auch als Bürger einer der betroffenen Gemeinden. Er richte in diesem Zusammenhang die Bitte an die Bayerische Staatsregierung, anläßlich der Prüfung der Ogris-Methode am 14. 7. 1993 auch die Frage eingehend zu behandeln, um welchen Preis diese alternative Ausbaumethode durchgeführt werden könne. Damit meine er nicht den finanziellen Aufwand sondern die Auswirkungen auf die Landschaft. Er bitte darum, auch bei dieser Frage, den ökologischen Belangen nachzugehen, insbesondere den Auswirkungen auf die Donau, auf den Donauraum und auf mögliche Räume der Materialgewinnung für diese Ausbaumethode. Er könne sich sehr wohl vorstellen, daß die Donau ihren Charakter verliere, wenn aus ihr eine Steinrinne gemacht werde, denn nichts anderes bedeute wohl diese Alternative.

Herr **Werner Stroinski** bittet um eine kurze Erläuterung der Vorschläge von Professor Ogris zum Donau-Ausbau. Es könne sich in diesem Zusammenhang den Ausbau mit Buhnen und Leitwerken vorstellen. Wenn er sich dabei die Wasserführung insbesondere beim Pegel Hofkirchen anschaue, so bleibe nach seiner Auffassung lediglich eine schmale Rinne von 70 oder 80 m als Fließgewässer übrig mit Buhnenfeldern an den Rändern, die dann mit der Zeit verlanden würden.

Der Landtagsabgeordnete **Mayer** aus Vilshofen stellt an den Vertreter des Bundesverkehrsministeriums die Frage, ob es ein Gutachten des Ministeriums zur Nutzen-/Kostenanalyse gebe und wenn ja, warum es nicht veröffentlicht werde.

Der Bundestagsabgeordnete **Ernst Hinsken** fragt nach den Auswirkungen der Presseerklärungen des Bayerischen Obersten Rechnungshofs, wie man sich seitens der Rhein-Main-Donau hierauf einstelle und wie von anderer Seite diese jüngste Aussage bewertet werde. Er verhehle nicht, daß er ein überzeugter Anhänger des Donausbaus sei, es gehe ihm aber darum, daß etwas gemacht werde, was auch die Akzeptanz der Bevölkerung finde und das den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen an eine Beförderung von Gütern auf dem Wasserwege Rechnung trage.

Herr **Keilbart,** stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Passau unterstreicht zum Thema Viererschubverband, daß ja bereits die Ro-Ro-Schiffe, die auf der Donau verkehrten, die gleiche Fahrrinnenbreite benötigten wie Viererschubverbände. Wenn man das Binnenschiff als umweltfreundlichen Verkehrsträger mit einbinden wolle, dann sollte man nicht einseitig nur auf den Transport mit dem Viererschubverband abstellen, wenngleich die Wirtschaftlichkeit und Effektivität dann erst zum tragen komme, wenn man die Donau so ausbaue, wie sie in anderen Abschnitten derzeit schon nutzbar ist, weil ansonsten die Abweichungen des niederbayerischen Donauteils nur zu ungunsten der Region ausfallen könnten. Er bitte daher als Vertreter einer Wirtschaftsorganisation darum, daß in Zeiten ohnehin schwieriger werdender wirtschaftlicher Verhältnisse tatsächlich auch an den Rahmenbedingungen etwas getan werde, nämlich an der Verkehrsinfrastruktur.

Herr **Dipl.-Ing. Contzen** antwortet zum Thema Viererschubverbände, daß dies für die

Ausbauwertigkeit der Strecke eigentlich eine Randerscheinung darstelle. Es werde ausgebaut für Viererschubverbände nach den Ausbauvorgaben der sogenannten Donau-Kommission für die Gesamtdonau. Auch die Strecke oberhalb von Straubing, die in zwei Jahren fertiggestellt werde, sei für Viererschubverbände ausgebaut. Im Grunde genommen sei nicht dieser Punkt, sondern die Fahrrinnentiefe der entscheidende Faktor für die Durchführung einer wirtschaftlichen Binnenschiffahrt; der Viererschubverband bringe natürlich noch einen wirtschaftlichen Zugewinnn, auf den man nicht verzichten wolle, um in einer Nutzen-/Kostenbetrachtung den optimalen Nutzen zu erreichen.

Zur Frage der Nutzen-/Kostenuntersuchung stellt er fest, daß im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes jetzt keine neue Nutzen-/Kostenrechnung gemacht worden sei. Das Bundesverkehrsministerium habe sich allerdings in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern bereiterklärt, vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und unter Berücksichtigung der dann gegebenen Daten und Fakten eine erneute Nutzen-/Kostenrechnung einzubringen. Dann könne die positive Annahme des Main-Donau-Kanals durch die Schiffahrt und die wirtschaftlichen Verhältnisse nach Beendigung des Krieges in Jugoslawien berücksichtigt werden. Eine neue, auf aktuelle Daten und Fakten abgestellte Nutzen-/Kostenanalyse sei erforderlich, da sich gegenüber der alten Nutzen-/Kostenanalyse seines Erachtens seitdem in Europa vieles verändert habe.

Zur Frage nach der Ogris-Methode antwortet **Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel,** daß ein gestauter Fluß von Ökologen nicht gerne gesehen werde, da diese der Auffassung seien, daß ein frei fließender Fluß ökologisch günstiger sei als eine Kette von Stauseen. Hier komme den Ökologen jeder Vorschlag entgegen, der anstelle einer Stauregelung etwas anderes vorschlage. Dieser Vorschlag sei durch Prof. Ogris erfolgt, der die Abflußquerschnitte mit Buhnen und Leitwerken verengen wolle, d. h. den Fluß soweit einschränken, daß auf diese Weise eine Fahrrinnentiefe von 2,70 bis 2,80 m erreicht werde. Dies sei jedoch nur bei sehr starker Einengung des Flusses möglich. Damit werde jedoch die Abflußgeschwindigkeit des Flusses und damit die Tendenz zur Erosion erheblich erhöht. Um diese Erosion zu vermeiden, schlage Ogris vor, die Sohle mit Steinen größeren Durchmessers und größeren Gewichts zu berollen. Der Unterschied zur bereits durchgeführten Niedrigwasserregulierung bestehe insbesondere darin, daß die Sohle durch besonders schweres Steinmaterial stabil gestaltet werden solle.

Ministerialrat **Herderich** bemerkt hierzu, daß am 14. 7. 1993 nicht nur die Frage der technischen Machbarkeit, sondern auch die Frage nach den ökologischen Wirkungen dieser Alternative im Grundsatz angesprochen werden solle. Dabei müsse man auch die Risiken dieser Methode abwägen. Zur Frage der Materialgewinnung habe man das Bayerische Geologische Landesamt um Mitwirkung gebeten, um die Fragen zu klären, ob das benötigte Material für die Sohlepanzerung im erforderlichen Umfang vorhanden und wenn ja, ob dies trassennah sei. Auch dies sei unter Umweltgesichtspunkten sehr wesentlich. Auch hier erhoffe man sich zu diesen Fragen am 14. Juli 1993 eine Antwort.

Vorsitzender **Dr. Doni** fügt hinzu, daß man die Gesamtauswirkungen dieser Alternativmethode, ökologisch und verkehrlich, genauso auf den Prüfstand stellen müsse, wie die anderen Ausbaumaßnahmen auch. Als entscheidendes Kriterium müsse man hierbei immer wieder darauf achten, daß der entscheidende Punkt, nämlich die vergleichbare Tauchtiefe, über das gesamte Schiffahrtsjahr garantiert werde für heutige und zukunftssichere Schiffe und Schiffsverbände.

Der Verantwortung gerecht werden

Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.

Allen Referenten der Fachvorträge und allen Diskussionsteilnehmern danke ich für ihre Mitwirkung, die es ermöglichte, die verschiedenen Aspekte des Donauausbaus fachlich, in einer sachlichen Atmosphäre zu behandeln. Dabei wurde deutlich, daß die Gesamtauswirkungen dieses Vorhabens betrachtet werden müssen. Eine Forderung, an der auch die jüngsten Aussagen des Bayerischen Obersten Rechnungshofes zu prüfen sind.
Zu den Aussagen des Bayerischen Obersten Rechnunghofes möchte ich ein persönliches Wort sagen.
Ich kenne die Aussagen des Rechnungshofes aus der Pressemitteilung, die vom Rechnungshof ergangen ist und der daraus resultierenden Presseresonanz. Mit dieser Einschränkung gebe ich folgende Stellungnahme ab:

1. Mir scheint die Auffassung des Bayerischen Obersten Rechnungshofes außerordentlich statisch und rückwärtsgewandt zu sein, wenn der Rechnungshof sagt, die Schiffahrt auf der Donau habe abnehmende Bedeutung und nur geringe Mengen und deshalb den Sinn des vorgesehenen Ausbaus anzweifelt. Tatsächlich geht es aber genau um das Gegenteil. Es geht darum den Fluß zu ertüchtigen, daß er für die Bewältigung der erwarteten enormen Verkehrszuwächse umweltfreundlich und wirtschaftlich für die Schiffahrt genutzt werden kann.
2. Wer hinsichtlich des vorgesehenen staugestützten Ausbaus fordert, von Träumen Abstand zu nehmen, muß genauer sagen, welche Ausbaumethode er eigentlich meint. Das bleibt in der Pressemitteilung des Bayerischen Obersten Rechnungshofes offen. Zustimmen kann man sicher, daß das Ganze an wirtschaftlichen und finanziellen Kriterien zu messen ist. Wir alle sind Steuerzahler, und jede Mark, die gespart werden kann, ist in unserem Sinne. Aber der Ausbau muß zu einem sinnvollen Ergebnis für die Schiffahrt führen. Wenn dieses Ergebnis nicht erreicht würde, wenn wir bei einer Tauchtiefe von 2 m hängenbleiben würden oder gar bei Verhältnissen wie jetzt, daß monatelang die Tauchtiefe nicht hergestellt ist, dann ist ein solcher Vorschlag des Rechnungshofs mit dem Schilda-Vorschlag zu vergleichen, in eine Fernbahnstrecke eine Schmalspurbahn über 69 km einzubauen und hinterher noch zu sagen: Man sieht es ja, da fährt ja keiner!
   Das ist aus meiner Sicht der entscheidende Kritikpunkt, und wir werden uns noch näher mit diesem befassen müssen.
3. Denn wer eine Stellung wie der Bayerische Oberste Rechnungshof hat, für uns Steuerzahler als unbestechliche Instanz, welche die sinnvolle Ausgabe von Geldern prüft und daraus resultierend hohe Anerkennung genießt, der muß auch mit entsprechendem Fachwissen und Verantwortungsbewußtsein seine Aussagen machen. Daran wird der Bayerische Oberste Rechnungshof mit seinen Aussagen zum Donauausbau zu messen sein.

Verkehrsbericht 1992 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd

Verkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Am 25. 9. 1992 wurde der Main-Donau-Kanal fertiggestellt und durch den Bundesminister für Verkehr, Prof. Dr. Krause, sowie den Bayerischen Ministerpräsidenten, Dr. Streibl, an der europäischen Wasserscheide für den Verkehr freigegeben. Der Binnenschiffahrt steht nunmehr von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer eine durchgehende Binnenwasserstraße von ca. 3500 km Länge zur Verfügung.

1. Beförderte Gütermengen

Die Binnenschiffahrt auf dem **Main und Main-Donau-Kanal** (MDK) übertraf mit einer beförderten Menge von 21 533 Mio t um 5,0% das Ergebnis des Vorjahres. Dies resultiert aus der Zunahme des Wechselverkehrs mit dem Rhein (+ 2,3%), wobei der einkommende Verkehr einen Zuwachs von 3,7% verzeichnete, der auslaufende Verkehr dagegen um 2,4% rückläufig war. Hier profitierte die Binnenschiffahrt von der Eröffnung des Main-Donau-Kanals, so daß ein bis dahin rückläufiger Trend aufgefangen und schließlich die o. a. Steigerung erzielt wurde. Der interne Verkehr wuchs überproportional um 25,8%.

Die allgemeine Beruhigung der Konjunktur im Jahre 1992 führte zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens in der Industrieregion am Untermain bis Aschaffenburg. Der kräftige Zuwachs an Mittel- und Obermain von 25,2% entspricht in etwa der Zunahme im internen Verkehr (+ 25,8%), was auf eine gesteigerte Bautätigkeit schließen läßt.

Am Main-Donau-Kanal wurde bei den **bisher bestehenden** Verkehren mit 2,611 Mio t das Vorjahresergebnis um 0,123 Mio t übertroffen, das gute Ergebnis von 1990 nur knapp verfehlt. Durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals konnten in den letzten drei Monaten des Jahres 1992 bereits 0,340 Mio t an **neuen** Verkehren hinzugewonnen werden.

Durch witterungsbedingte Einflüsse kam es zu keiner Behinderung des Schiffsverkehrs. Die Wasserführung des Rheins war zwar sehr wechselhaft, lag aber im Jahresmittel deutlich über der des Vorjahres, so daß die im Rhein-

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen

	1992 (Mio t)	1991 (Mio t)	Veränderung 1992/91 (%)
Main und Main-Donau-Kanal			
– Wechselverkehr mit dem Rhein	18,583	18,165	+ 2,3
– interner Verkehr	2,950	2,344	+ 25,8
insgesamt:	21,533	20,509	+ 5,0
Donau			
– grenzüberschreitender Verkehr	2,047	1,929	+ 6,1
– interner Verkehr	0,243	0,459	– 47,0
insgesamt:	2,290	2,388	– 4,1

Main-Wechselverkehr eingesetzten Güterschiffe mit 71,1% eine um 4,6 Prozentpunkte höhere Auslastung erreichten. Wachstumsfördernd wirkten die Transporte von Massengütern wie Erze und Metallabfälle (+ 52,9%), chemische Erzeugnisse (+ 20,0%), Eisen, Stahl, NE-Metalle (+ 17,4%), Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (+ 9,0%), Kohle (+ 7,2%) und Mineralölprodukte (+ 3,7%). Alle anderen Güter erreichten nicht das Vorjahresergebnis; die größten Einbußen verzeichneten Industriegüter (– 41,8%), Steine und Erden einschließlich Baustoffe (– 6,9%) sowie Düngemittel (– 1,2%).

Der Güterverkehr auf der deutschen **Donau** wurde 1992 ebenfalls von der Eröffnung des Main-Donau-Kanals begünstigt und erreichte mit 2,408 Mio t ein um 0,037 Mio t oder 1,6% besseres Ergebnis als 1991. Hierbei erzielte der grenzüberschreitende Verkehr mit den Donauanliegerstaaten und der nunmehr mögliche Verkehr in die westlichen Binnenwasserstraßen 2,165 Mio t oder 13,3% mehr als im Vorjahr. Wachstumshemmend wirkte sich weiterhin der Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien aus. Im internen Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau dagegen wurde das gute Vorjahresergebnis verfehlt und 1992 nur 0,243 Mio t erreicht.

In der Güterstruktur waren beachtliche Verschiebungen festzustellen. So erzielten z. B. land- und forstwirtschaftliche Produkte, Erze und Metallabfälle, Nahrungs- und Futtermittel sowie Steine und Erden einschließlich Baustoffe erhebliche Zuwächse. Kohle, Eisen, Stahl, NE-Metalle und chemische Erzeugnisse hatten dagegen große Verluste zu verzeichnen.

2. Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

Wie aus nachstehender Tabelle 2 ersichtlich, entwickelte sich der Güterumschlag in den Häfen und Umschlagstellen am Main, MDK und Donau unterschiedlich. Am Main wirkte sich die nachlassende Konjunktur hauptsächlich in den Frankfurter Häfen und in Offenbach aus. Am MDK konnte der Hafen Bamberg das Vorjahresergebnis nicht halten. An der Bundeswasserstraße Donau drückte der Einbruch im internen Verkehr das Gesamtergebnis des Güterumschlages.

Tabelle 2: Güterumschlag

	1992 (Mio t)	1991 (Mio t)	Veränderung 1992/91 (%)
Main			
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)			
Frankfurt	4,06	4,49	– 9,8
Offenbach	1,01	1,13	– 10,2
Hanau	1,64	1,58	+ 4,0
Aschaffenburg	1,27	1,22	+ 4,3
sonst. Häfen und Umschlagstellen	6,17	5,89	+ 4,7
insgesamt:	14,15	14,31	– 1,1
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg	0,78	0,74	+ 5,7
Schweinfurt	0,70	0,66	+ 6,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	5,91	4,50	+ 31,3
insgesamt:	7,38	5,89	+ 25,2
Main insgesamt:	21,53	20,20	+ 6,6
Main-Donau-Kanal			
Bamberg	0,92	0,95	– 3,4
Nürnberg	0,89	0,79	+ 12,3
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,81	0,75	+ 7,8
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,61	2,49	+ 5,0
Donau			
Kelheim	0,37	0,34	+ 11,1
Regensburg	1,46	1,30	+ 12,3
Deggendorf	0,25	0,27	– 5,5
Passau	0,17	0,10	+ 77,3
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,36	0,83	– 56,3
Donau insgesamt:	2,61	2,83	– 7,6

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.

3. Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung nach den wichtigsten Gütern ist in Tabelle 3 dargestellt. Am **Main und MDK** blieben die Anteile der Güter gegenüber dem Vorjahr etwa gleich.
Dagegen änderte der Güterumschlag an der Bundeswasserstraße **Donau** teilweise drastisch seine Struktur. Die Veränderungen reichten von plus 10,0 Prozentpunkte bei Erz und Metallabfälle bis minus 16,0 Prozentpunkte bei Steine und Erden; letzteres ist auf die Schrumpfung des internen Donauverkehrs zurückzuführen.

Tabelle 3: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

Nr.	Güterarten	Main, Main-Donau-Kanal 1992	% 1991	Donau 1992	% 1991
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,7	3,6	6,6	2,2
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,7	3,2	11,5	7,7
2	Feste mineralische Brennstoffe	11,8	12,3	4,0	7,7
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	26,8	27,4	11,0	10,4
4	Erze und Metallabfälle	2,9	2,3	18,3	8,3
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,7	0,7	12,1	13,2
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	41,7	40,2	19,5	35,5
7	Düngemittel	5,5	6,0	10,3	9,5
8	Chemische Erzeugnisse	3,6	3,6	2,1	2,0
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	0,8	0,7	4,6	3,5
	insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

4. Anteile der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie die nachstehende Tabelle 4 zeigt, verlor am **Main und Main-Donau-Kanal** die Binnenflotte Deutschlands erneut Anteile an den Verkehrstransporten. Beachtliche Zunahmen erzielten Niederländer, Belgier und Schweizer. Von den Donauanliegerstaaten nahmen die Tschechoslowakei, Ungarn sowie vereinzelt Fahrzeuge aus der Ukraine die Möglichkeit wahr, über den Main-Donau-Kanal das Rheinstromgebiet zu erkunden.
Auch an der **Donau** mußte die deutsche Flotte Anteile abgeben. Überraschend stark drängte die niederländische Flotte nach Eröffnung des Kanals in den Donauraum und eroberte sich im letzten Quartal noch einen Anteil von 4,9 Prozentpunkten. Auch Belgier, Franzosen und Luxemburger nutzten den neuen Wasserweg.

Tabelle 4: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern nach den Erhebungen an den Schleusen Kostheim bzw. Jochenstein

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal 1992	%	1991	Donau 1992	%	1991
Deutschland	58,1		62,4	29,7		34,1
Niederlande	33,9		30,3	4,9		–
Schweiz	4,5		4,1	–		–
Belgien	3,2		2,8	0,5		–
Großbritannien	–		–	–		–
Frankreich	0,2		0,1	–		–
Luxemburg	0,2		0,2	0,1		–
Österreich	–		–	25,8		23,5
Tschechoslowakei	–		–	3,4		3,3
Ungarn	–		–	15,3		14,3
Serbien, Kroatien	–		–	1,3		9,9
Rumänien	–		–	8,5		5,6
Bulgarien	–		–	8,6		7,4
GUS	–		–	1,8		1,9
Sonstige	–		0,1	0,1		–
insgesamt:	100,0		100,0	100,0		100,0

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

5. Fahrgastschiffahrt

Die an der deutschen Donau beheimatete Fahrgastschiffahrt erweiterte ihren Bestand an Fahrgastschiffen um zwei Einheiten, so daß 22 Fahrgastschiffe und ein Fahrgastkabinenschiff mit insgesamt 11 728 Personenplätzen im Einsatz waren. Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals weiteten die Schweizer Fahrgastschiffunternehmungen mit ihren Kabinenschiffen ihr touristisches Angebot auf die Donau aus und führten Kreuzfahrten zwischen Nürnberg und Wien durch. Im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Schleusengruppe Jochenstein wurden rd. 579 000 (Vorjahr 563 000) oder 2,8% mehr Fahrgäste befördert.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN 0177-1795
Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch