

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/505 —

Rhein-Main-Donau-Kanal

Der Bundesminister für Verkehr – BW 24/00.02.11/85 VA 83 – hat mit Schreiben vom 18. November 1983 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

1. Vorgeschichte und Rechtsgrundlagen

Die Planungen für den Bau einer modernen Großschiffahrtsstraße zwischen Rhein und Donau gehen zurück in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Sie wurden in die Verhandlungen zur Übertragung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich einbezogen. So wurde am 13. Juni 1921 der sog. Main-Donau-Staatsvertrag abgeschlossen. Davon ausgehend wurde am 16. September 1966 zwischen Bund und Bayern der Ausbauvertrag für die Strecke Nürnberg bis Vilshofen (sog. Duisburger Vertrag) geschlossen.

Bis zum Jahr 1972 waren von der 677 km langen Strecke zwischen Aschaffenburg und der deutsch-österreichischen Grenze

- die Stauregelung des Mains bis Bamberg (297 km),
- die Main-Donau-Verbindung im Abschnitt
Bamberg – Nürnberg (72 km),
- sowie die Stauregelung der Donau von Vilshofen
bis zur Grenze (47 km),

d.h. 416 km fertiggestellt. Darüber hinaus war die zur Konzessionslast gehörende Niederwasserregulierung der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen abgeschlossen.

Die rd. 83 km lange Strecke des Untermains zwischen Mainmündung und Aschaffenburg war bereits vor 1921 und außerhalb des o.g. Vertragswerks staugeregelt worden.

Es fehlten noch

- die Main-Donau-Verbindung im Abschnitt
Nürnberg – Kelheim, davon 34 km Stauregelung
der unteren Altmühl (99 km),
- der Donauausbau Kelheim – Regensburg (32 km),
- sowie eine Stauregelung der Donau zwischen
Regensburg und Vilshofen (130 km).

Die Bauarbeiten in der Strecke Nürnberg – Kelheim sowie zur Stauregelung der Donau wurden im Jahre 1972 aufgenommen. Der Fertigstellungsgrad der Strecke Nürnberg – Kelheim beträgt fast 60 v.H. Die Stauregelung der bis dahin nicht schiffbaren Donaustrecke Regensburg – Kelheim wurde 1978 abgeschlossen. Die Stauregelung der Donaustrecke Regensburg – Straubing ist zu rd. 50 v.H. fertiggestellt.

Am Main ist die Umkanalisierung der Strecke zwischen Offenbach und Krotzenburg nahezu abgeschlossen. Anstehen noch einige Maßnahmen zur Bestandssicherung und Leistungssteigerung sowie flußbauliche Nacharbeiten oberhalb Aschaffenburg (keine Durchstiche), welche den ökologischen Zustand des stauregerten Flusses kaum tangieren.

Das weitere Vorgehen bei den weit fortgeschrittenen Wasserstraßenprojekten Main-Donau-Verbindung und Donauausbau ist wesentlich bestimmt von der heutigen Entscheidungssituation mit ihren rechtlichen und tatsächlichen Randbedingungen.

II. Verkehrliche und außerverkehrliche Bauziele

A. Main-Donau-Verbindung (Abschnitt Nürnberg – Kelheim)

- (1) Schaffung eines durchgehenden, dem allgemeinen Verkehr dienenden Schifffahrtsweges zwischen dem Rhein/Main-Gebiet und dem Donaugebiet für heute übliche Regelschiffe der Wasserstraßenklasse IV, d.s. das sogenannte Europaschiff mit 85 m Länge, 9,50 m Breite und 2,50 m Tiefgang und Zweierschubverbände mit bis zu 185 m Länge, 11,40 m Breite und 2,50 m Tiefgang,
- (2) Verbesserung der Wettbewerbssituation strukturschwacher Gebiete Bayerns,
- (3) Arbeitsmarkteffekte in der Bauphase,
- (4) Überleitung von Donauwasser in das wasserarme Regnitz/Main-Gebiet mit maximal 21 m³/s, welches Industrie, Landwirtschaft und der quantitativen und qualitativen Wasserwirtschaft zugute kommt,
- (5) Verbesserung des Hochwasserschutzes im unteren Altmühltal,
- (6) umweltfreundliche Stromerzeugung aus Wasserkraft,
- (7) Erleichterung des Warenaustauschs der weiteren Donauanlieger mit dem industriellen Nordwesten Europas.

*B. Stauregelung der Donau**(Abschnitt Regensburg – Straubing)*

- (1) Sicherung der Schifffahrt vor den nachteiligen Folgen der stetigen Eintiefung der Flußsohle (Erosion) und zugleich Leistungssteigerung der Wasserstraße für Regelschiffe entsprechend den Empfehlungen der Internationalen Donaukommission, d.h. für Viererschubverbände mit bis zu 190 m Länge, 22,80 m Breite und 2,50 m Tiefgang und vergleichbare Schleppzüge (Wasserstraßenklasse V),
- (2) Verhinderung der nachteiligen Auswirkungen der Erosion auf das gesamte Flußregime und den Wasserhaushalt und mithin auf die ökologischen Verhältnisse in der Talaue,
- (3) ferner die bei II A 2, 3, 5 (sinngemäß), 6 und 7 genannten Ziele.

C. Main

- (1) Auf dem Untermain bis Aschaffenburg die Freigabe einer Fahrrinnentiefe von 2,90 m unter hydrostatischem Stauspiegel zur Verbesserung des Rhein-Wechselverkehrs.
- (2) Den Main oberhalb Aschaffenburg für 2,50 m abgeladene Schiffe durchgehend befahrbar zu machen.
- (3) Ferner die bei II A 2, 3 und 7 genannten Ziele.

III. Zu den Einzelfragen der Kleinen Anfrage

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß der Bau der Main-Donau-Verbindung und der Ausbau von Donau und Main zur „Großschiffahrtsstraße“ eine Vielzahl großräumiger, erheblicher und nachhaltiger Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht und durch die derzeitigen wie künftigen Bauarbeiten weiter verursacht wird, die einschneidende unmittelbare und mittelbare negative Auswirkungen auf die landschafts-, tier- und pflanzenökologischen Strukturen der betroffenen Landschaftsräume zeitigen?

Die Bundesregierung ist sich bewußt, daß mit derzeitigen und künftigen Baumaßnahmen der Main-Donau-Verbindung und des Donauausbaus Eingriffe in die Gestalt oder Nutzung von Grundflächen einhergehen, die streckenweise die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Bild der Kulturlandschaft verändern. Sie teilt jedoch die in der Fragestellung implizierten negativen Pauschalerwartungen in dieser Form nicht.

2. Die Bundesregierung hat sich am 2. Februar 1983 für die Fertigstellung des gesamten Bauvorhabens entschieden. Dieser Entscheidung muß nach § 1 Abs. 2 BNatSchG eine Abwägung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 1 BNatSchG) gegenüber den sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft vorausgegangen sein.

Aufgrund welcher Gesamtbewertung und nach welchen Kriterien ist dabei das Ausmaß aller noch anstehenden Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Vielfalt, Eigenart und

Schönheit von Natur und Landschaft sowie die Tier- und Pflanzenwelt und damit auch die Lebensgrundlagen des Menschen in Rechnung gestellt worden?

Die Bundesregierung hat sich bei der Entscheidung für die Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung im Einvernehmen mit dem für die Wasserwirtschaft und die Landeskultur sowie den Umweltschutz zuständigen Freistaat Bayern u. a. folgende Ziele gesetzt:

- wertvolle Bestandteile von Natur und Landschaft zu bewahren und nach Eingriffen das Gleichgewicht möglichst wieder herzustellen,
- für die Erhaltung oder den Einsatz natürlicher Lebenselemente und für eine biologisch möglichst vielfältige Landschaft zu sorgen,
- beim Ausbau der Gewässer Lebensräume von Pflanzen und Tieren, nicht zuletzt durch Erhaltung oder ersatzweise Schaffung dauerhafter Feuchtbiotope zu sichern,
- dem Erholungsbedürfnis der Bevölkerung gerecht zu werden.

Der Bundesminister für Verkehr und die Bayerische Staatsregierung haben bei der Entscheidung über die Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung das Vorhaben einer umfassenden Prüfung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange unterzogen. Die Prüfung hatte zur Folge, daß die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten wurden. Dies geschah durch Ausgleichsmaßnahmen und dort, wo die Gewichtigkeit des Eingriffs in Natur und Landschaft dies erforderte, durch Ersatzmaßnahmen. Gleiches gilt für die noch anstehenden Arbeiten.

Die Bundesregierung kann feststellen, daß schon vor Erlaß des Bundesnaturschutzgesetzes vom 20. Juni 1976 dem weitreichenden Leitgedanken des bayerischen Naturschutzgesetzes vom 1. August 1973 gefolgt wurde und den Grundsätzen und Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Rechnung getragen worden ist.

Sie fand insbesondere bestätigt, daß im Rahmen der nach § 3 Abs. 2 BNatSchG bzw. Artikel 38 BayNatSchG gebotenen Beteiligung der Naturschutzbehörden an Planungen und Maßnahmen nachstehende Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege vertreten werden:

(1) Die mit dem Bau und Betrieb der Main-Donau-Wasserstraße verbundenen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Soweit Beeinträchtigungen nicht versagt werden müssen, sind sie auszugleichen. Für Ausgleichsmaßnahmen sind geeignete Flächen im Talraum der Donau auch außerhalb des Baubereichs heranzuziehen.

(2) Der Bestand der Lebensgemeinschaften und ihrer Artenvielfalt ist zu gewährleisten. Die hierfür erforderlichen Lebensräume und die notwendigen Standortbedingungen sind zu erhalten und vor Störungen zu bewahren.

(3) Bei Veränderung von Biotopen bedrohter Arten, wie sie in den Roten Listen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz aufgeführt sind, sind vom Verursacher Ersatzbiotope zu entwickeln sowie verbleibende Restbiotope für die bedrohten Arten zu verbessern.

(4) Zur Erhaltung von Brut-, Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgebieten bedrohter Wat- und Wiesenvögel sowie zur Erhaltung von Laichmöglichkeiten für Amphibien sollen die Auenbereiche, soweit diese nicht ständig überstaut oder durch Baumaßnahmen zerstört werden, weiterhin ausreichend durch Hochwässer und Niedrigwässer beeinflusst werden.

(5) Ökologisch wertvolle Bereiche sollen nicht verfüllt werden.

(6) In den Freiwasserzonen sind den ökologischen Erfordernissen entsprechend breite, abwechslungsreich gestaltete Flachwasserzonen zu errichten und ggf. durch Leitwerke zu sichern. In Bereichen der Staustufen und der Seitenzuflüsse sind die natürlichen Wanderbeziehungen der Tierwelt aufrecht zu erhalten.

(7) Bei den Ausbaumaßnahmen sowie bei Änderung hiervon berührter Landnutzungen sind ökologisch bedeutsame Landschaftsbestandteile wie Auwiesen, Mooswiesen, naturnahe Fließgewässer, Altwässer und Auwälder soweit möglich zu erhalten. Bei neu entstehenden Altwässern ist eine Wasserverbindung mit der Donau zu gewährleisten.

(8) Die geplanten Naturschutzgebiete (z.B. Öberauer Schleife) sind als typische Auenbereiche mit Altwässern, Auwiesen, Auwäldern so zu erhalten und zu pflegen, daß die naturnahe Flußvegetation in der Vielfalt ihrer Pflanzengesellschaften und in ihrer Dynamik erhalten bleibt. Die Standortvoraussetzungen für nach der Roten Liste des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz gefährdete Vogelarten sind hier zu erhalten und zu verbessern.

Als Beispiele für Ergebnisse in fertiggestellten Abschnitten und Ziele für noch fertigzustellende Abschnitte werden angeführt:

Für den Bereich Kelheim-Regensburg wurde u. a. erreicht:

- vorhandene Biotope, insbesondere Altwässer mit ihrem Baum- und Strauchbestand, einschließlich der Flachwasser- und Röhrichtzonen wurden gesichert und durch geeignete Pflanzmaßnahmen verbessert,
- neue Biotope, z.B. Flach- und Stillgewässer mit verschiedener Uferausbildung oder neuen Auwaldgürteln, die Unterschlupf für Niederwild und Vögel gewähren, wurden angelegt,
- die teilweise zerstörte Ufervegetation wurde wiederhergestellt,
- Altwasserarme wurden an die Donau angeschlossen,
- Pappelmonokulturen wurden umstrukturiert,
- Ordnungsmaßnahmen für den Naherholungsbetrieb wurden durchgeführt.

Für den Donauabschnitt Regensburg – Geisling sind wichtige Ergebnisse der projektbegleitenden Landschaftsplanung:

Im Stauwurzelbereich:

- Erhaltung, teilweise Erweiterung und Schutz der künftigen Stillwasserbereiche, die durch den Wasserspiegelanstieg und weiterem Kiesabbau zu beiden Seiten des Flusses zwischen Regensburg und Donaustauf entstehen,
- Belassen von feuchten Wiesen innerhalb des Hochwasserabflußgebietes,
- Anbindung des Altwassers Donaustauf an die Donau und Verlegung der Binnenentwässerung.

Im Dammbereich:

- im Zuge der Vorlandabgrabung Belassen von schmalen Inseln im verbreiterten Flußbett zwischen Donaustauf und Demling,
- Ausbildung des Seitendammes mit wasserseitigen Stillwasserzonen in Bereichen mit rückwärtiger Hinterfüllung an den Gleitufeln zwischen Kiefenholz und Geisling,
- Ausbau der Schleuseninsel im Oberstrombereich zu einem vielfältigen Stillwasserbiotop,
- differenzierte Gestaltung des Seitendammes im unmittelbaren Ortsbereich von Frengkofen.

Im gesamten Stauration:

- schonender Ausbau der Binnenentwässerung zur Erhaltung des vorhandenen Vegetationsbestandes, insbesondere der Strecken, die innerhalb vorhandener Gräben und Altwässern verlaufen; dies gilt für den Tegernheimer Graben, den Augraben-Ableiter nördlich von Sarching, den Bacher Graben zwischen Demling und Friesheim, sowie den Eltheimer- und Auwiesengraben bei Eltheim,
- Nichtauffüllung bzw. Umbau verbleibender Altwasserbereiche.

Im Altmühltal wurden/werden die Ziele unter anderem erreicht durch

- weitgehende Erhaltung der durch die Wasserstraße abgeschnittenen Wasserflächen und Altarme,
- Nutzung der zahlreichen Karstquellen,
- Aufbrechen des Regelprofils durch Anschluß von Altarmen und Überstauung von Seitenbereichen,
- differenziertes Querprofil entsprechend der jeweiligen Geländesituation,
- Aufbau eines differenzierten Vegetationsprofils in der Uferzone,
- Vermeidung von Aufschüttungen im Talraum,
- Erhaltung von Bauwerken des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals.

Für die eigentliche Kanalstrecke nördlich Dietfurt werden die landschaftliche Vielfalt u. a. durch

- eine möglichst abwechslungsreiche Ufergestaltung,

- Verzicht auf durchgehende Kanalprofile oberhalb des Wasserspiegels und Wechsel der Böschungsverhältnisse über dem Betriebsweg,
- Sicherung der differenzierten Strukturen des Natur-, Boden- und Wasserhaushalts,

naturnaher Ausbau der Kanalstrecke durch

- unterschiedliche Breiten der Wasserflächen,
- Verzicht auf durchgehende Betriebswege entlang der gesamten Uferzone,
- Erhaltung vorhandener Vegetationsbestände,
- Aufbau eines durchgehenden Pflanzensaumes mit unterschiedlichem Aufbau entlang der Ufer,
- Anlage von Flachwasserzonen,
- Verbindung zu Fischteichen

zu sichern sein.

Mit ihrem Beschluß vom 2. Februar 1983 hat die Bundesregierung sich dafür ausgesprochen, daß in angemessener Höhe Mittel für ökologische Ausgleichsmaßnahmen und als Voraussetzung hierzu für den Erwerb geeigneter Ausgleichsflächen bereitgestellt werden. Mit seinem Beschluß vom 1. April 1982 hatte der Bayerische Landtag darauf hingewirkt, daß das Donautal zwischen Regensburg und Pleinting im Zusammenhang mit dem Ausbau der Donau und der Bundesautobahn als bedeutender Naturraum Bayerns erhalten wird. Dabei wird dem rechtzeitigen Grunderwerb zum Ausgleich der durch Wasserstraße und Autobahn in Anspruch genommenen Flächen große Bedeutung zugemessen.

Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3, 6, 9 und 11 hingewiesen.

3. Was hat die Bundesregierung bisher an Forschungsarbeiten veranlaßt bzw. wird sie vor der Inangriffnahme weiterer Bauabschnitte veranlassen, um im Sinne der 1975 beschlossenen Grundsätze für die Prüfung der Umweltverträglichkeit für öffentliche Maßnahmen des Bundes zu einer auf die noch unversehrten Teilräume bezogenen und wissenschaftlich fundierten Bewertung der damit verbundenen Beeinträchtigungen der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu gelangen, wie dies als Grundlage für die Planung und Sicherstellung quantitativer und qualitativer Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 BNatSchG unabdingbar gewesen wäre bzw. ist?

Entsprechend der Verwaltungskompetenz der Länder (Artikel 30, 83 GG) für Wasserwirtschaft und Landeskultur und der in § 4 WaStrG normierten Bindung des Bundes an die Mitwirkung des Landes wurden und werden von den zuständigen Stellen für das technische und umweltrelevante Spektrum im Planungsraum eine Vielzahl an Grundlagen- sowie Detailuntersuchungen erstellt.

Beispiel umweltrelevanter Erhebungen im Zusammenhang mit dem Donauausbau Regensburg – Straubing aus jüngerer Zeit sind:

Grundlagenuntersuchungen

- (1) Schutzwürdige Bereiche in der Donauaue zwischen Regensburg und Pleinting, Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Januar 1977,
- (2) Lebensraum Donautal, Schriftenreihe des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, Heft 11/1978,
- (3) Ornitho-ökologische Untersuchungen zwischen Straubing und Vilshofen, Gutachten der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft in Bayern e. V., 1978,
- (4) Landschaftsplan Donautalraum, Abschnitt Regensburg-Geisling, Prof. K. Kagerer, 1979 einschließlich Stellungnahmen hierzu,
- (5) Donauausbau Regensburg-Vilshofen, Staustufe Straubing, Darstellung der Landschaftsentwicklung Prof. K. Kagerer, 1980 einschließlich Stellungnahmen hierzu,
- (6) Agrarstrukturelle Vorplanung Straubing-West, Gesellschaft für Landeskultur, München 1979 (mit Aussagen zu Landschaft, Ökologie und Freizeitwirtschaft sowie zu Auswirkungen der Großbaumaßnahmen auf die Landschaft),
- (7) Vorplanung in den ländlichen Nahbereichen des Landkreises Straubing-Bogen, Gesellschaft für Landeskultur, 1975,
- (8) Vorplanung im ländlichen Nahbereich mit dem zentralen Ort Wörth a. . Donau, 1974,
- (9) Entwicklungsplanung Donaustauf-Süd, Gesellschaft für Landeskultur, 1980.

*Detailuntersuchungen**Hydro-geologische Untersuchungen:*

- (10) Geländeaufnahmen und Querschnittsaufnahmen der Gewässer,
- (11) Wasserspiegelberechnungen, Fließgeschwindigkeiten vor und nach Ausbau,
- (12) Grundwasserstandsmessungen, Auswertungen und Prognosen,
- (13) Bestimmung des Durchlässigkeitsbeiwertes (Prof. Neumeier),
- (14) Hydrogeologische Untersuchungen im Polder Barbing-Friesheim östlich von Regensburg, Prof. Dr. Grimm, 1978,
- (15) Untersuchungen des Untergrundes (Aufschlußbohrungen, geoelektrische Untersuchungen),
- (16) Chemische Untersuchungen der Wassergüte durch die Bezirksregierungen (-Gewässergüteaufsicht) bzw. durch die Wasserwirtschaftsämter,
- (17) Messungen des Sauerstoffhaushaltes der Donau durch die Bezirksregierungen und die Bundesanstalt für Gewässerkunde,
- (18) Geschiebeprobleme in der Strecke Kelheim-Vilshofen, Gutachten der Bayerischen Landesstelle für Gewässerkunde, 1971,

(19) Der Geschiebehaushalt der bayerischen Donau im Wandel wasserwirtschaftlicher Maßnahmen, Franz Bauer, Die Wasserwirtschaft 1965 Heft 4 und 5.

Untersuchungen der Flora:

(20) Vegetationsstudien in den Donauauen zwischen Regensburg und Straubing als Grundlage für den Naturschutz, erweiterte Fassung einer Diplomarbeit, Willy A. Zahlheimer, 1979,

(21) Vegetationskundliches Gutachten zum geplanten Kiesabbau in der Gmünder Au von W. Zahlheimer, 1979,

(22) Vegetationskundliche Untersuchung und Kartierung für den Altlaufbogen und die davon eingeschlossenen Flächen im potentiellen Naturschutzgebiet „Gmünder Au“, 1981,

(23) Ökologische Gesichtspunkte zur Gestaltung der Öberauer Schleife als naturnahen Lebensraum, Prof. Dr. O. Siebeck und Dr. J. Reichholf, 1980,

(24) Gutachten zum Altwasserbereich Donaustauf, Arbeitsgruppe Donaustauer Altwasser, Prof. Altner, 1981,

(25) Kartierung der Wasser- und Uferpflanzen an der Donau zwischen Kelheim und Straubing, Bundesanstalt für Gewässerkunde, 1978,

(26) Kartierung von Kleinstrukturen in der Kulturlandschaft, ländlicher Nahbereich Donaustauf, Bayerische Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau, 1979,

(27) Pflanzensoziologische Kartierung durch die Bayerische Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau, Staustufenbereich Geisling, 1977,

(28) Kartierung von Orchideenstandorten an den Hochwasserdeichen zwischen Geisling und Niedermotzing durch die Deutsche Orchideen-Gesellschaft, 1982.

Untersuchungen der Fauna:

(29) Untersuchungen über die Vogelwelt zwischen Regensburg–Gmünd, A. Vidal, 1973,

(30) Ornithologische Untersuchungen im Bereich der Stauhaltung Straubing (mit Beschreibung des Untersuchungsgebietes und seiner Vogelwelt, möglichen Auswirkungen des Donauausbaues für den Artenbestand sowie Empfehlungen zur Vermeidung ökologischer Schäden), Gutachten der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft in Bayern e. V., 1979,

(31) Avifauna der Donauaue zwischen Regensburg und Straubing und ihre Gefährdung durch die geplanten technischen Großprojekte in diesem Raum, I. Schreiner, 1975,

(32) Vogelwelt Pfatter–Gmünd, Vogelau bei Straubing, Jahresbericht Nr. 7 der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft Ostbayern, 1980,

(33) Biologische Bestandsaufnahme der Bodenbesiedelung und des Aufwuchses der Donau durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (wird im Rahmen der laufenden Beweissicherung erstellt),

(34) Fischereiliche Beweissicherung durch die Bayerische Landesanstalt für Fischerei, Starnberg (Staustufe Geisling 1978/Staustufe Straubing 1979).

Weitere in Auftrag gegebene Arbeiten:

(35) Biotopplanung Altwasser Donaustauf, Gesellschaft für Landeskultur GmbH, München,

(36) Bildflug mit Colorinfrarotfilm, Photogrammetrie GmbH, München,

(37) Feststellung der derzeitigen Situation von Natur und Landschaft (mit Hilfe des o. a. Bildfluges), Bewertung der Situation und Bestimmung der für Naturschutzzwecke bedeutsamen Flächen mit den Bestimmungsindikatoren Artenschutzkriterien (Rote Liste), Ökosystemkriterien (Ansprüche von Bio-Indikatoren), Bundeskriterien (Bedeutung des Raumes für Bund/Internationaler Bezug), Zeitkriterium (Dynamik der Flächennutzungsveränderung); Abschätzung der Verluste an für den Naturschutz bedeutsamen Flächen mit quantitativer und qualitativer Bewertung; Beurteilung der Vermeidbarkeit von Eingriffen; Entwicklung eines Flächensystems und von Realisierungsstrategien bezogen auf den Naturschutz (Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie),

(38) Vegetationsbestandsaufnahme mit Biotopstrukturkartierung für die Staustufe Straubing,

(39) Faunistische Erhebungen für die Staustufe Straubing
Habitatsstrukturkartierung für folgende Tierarten: Vögel, Amphibien und Reptilien, Libellen, Tagfalter, Heuschrecken, Kleinsäuger und Spinnen; 38 und 39 in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz und Fachgutachtern.

Für die Main-Donau-Verbindung werden beispielhaft genannt:

1. Landschaftspläne

— Altmühltal: Prof. Grebe, Juni 1974,

— Scheitelhaltung: Prof. Kagerer, Januar 1978.

Diese enthalten:

— allgemeine Bestandsaufnahmen u. a. über Landschaftsgliederung, Geologie und Boden, Wasserhaushalt, Klima, reale und potentielle natürliche Vegetation, Tierwelt, geschützte und schutzwürdige Gebiete, Land- und Forstwirtschaft, Siedlungen und Verkehr,

— Beurteilung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft,

— Ziele der Landschaftsplanung und Wege zu ihrer Verwirklichung.

2. Vertiefte ökologische Untersuchungen

In den Talräumen Ottmaringer Tal und Sulztal, die zur Planung anstehen, sind Grundlagenuntersuchungen auf wissenschaftlicher Basis im Gange, womit die Voraussetzungen und Grundlagen für die sich wechselseitig beeinflussenden landschaftspflegerische Rahmenplanung, technische Planung und landschaftspflegerische Begleitplanung erarbeitet werden.

Diese ökologische Grundlagenermittlung wird federführend vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz im Auftrag der RMD durchgeführt und umfaßt grundsätzlich drei zeitlich aufeinanderfolgende Phasen:

- Phase 1: — Erhebung planungsrelevanter Daten,
— Planungsrelevante Auswertung und Aussagen zur Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen,
— Aussagen zur ökologischen Beweissicherung.
- Phase 2: Durchführung der status-quo-ante Aufnahme der ökologischen Beweissicherung.
- Phase 3: Auswertung der ökologischen Beweissicherung mit ggf. ergänzenden ökologisch-biologischen Erhebungen.

Die Phase 1 ist in Auftrag gegeben und läuft während der Vegetationsperioden 1983 und 1984. Untersuchungsaufträge sind erteilt für:

- Limnologie (Zoologisches Institut der Universität München, Prof. Dr. Siebeck),
- emerse und submerse Makrophytenvegetation (Institut für Botanik und Mikrobiologie der Techn. Universität München, Dr. Melzer),
- vegetationskundliche und faunistische Erhebungen über: Vegetation, Avifauna, Amphibien, Reptilien, Mollusken, Insekten, Heuschrecken, Kleinsäuger (Planungsbüro Schober und Partner, Freising),
- photogrammetrische Aufnahme mit Color-Infrarotfilm (Photogrammetrie GmbH, München),
- Gutachten über Geologie und Hydrologie werden beim Bayerischen Geologischen Landesamt eingeholt.

Alle diese Untersuchungen und Forschungsarbeiten wurden angestellt bzw. in Auftrag gegeben für eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die integrierter Bestandteil der einzelnen planungsrechtlichen Verfahren ist. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den von der Bundesregierung 1975 beschlossenen „Grundsätzen für die Prüfung der Umweltverträglichkeit öffentlicher Maßnahmen des Bundes“ wurde hier nicht durchgeführt, da die Grundsätze nur Anwendung finden, wenn keine gesetzlichen Vorschriften die Umweltverträglichkeitsprüfung regeln. Hier jedoch schreiben die einschlägigen Fachgesetze (z. B. das Bundeswasserstraßengesetz) eine umfassende Abwägung sämtlicher Teilbereiche des Wohls der Allgemeinheit und damit eine

Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Die Ordnungsgemäßheit der hiernach erfolgten Abwägung wurde von den Verwaltungsgerichten wiederholt bestätigt.

4. Geht die Bundesregierung davon aus, daß die nach § 8 Abs. 2 BNatSchG vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen jeweils innerhalb der in einem Planfeststellungsverfahren behandelten Bauabschnitte geplant und verwirklicht werden können?

Wenn nein, wie stellt die Bundesregierung die Berücksichtigung von Ausgleichs- bzw. Ersatzerfordernissen aus Planungsabschnitten mit defizitärem Ausgleich in der Planung für andere Bauabschnitte sicher?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die nach § 8 Abs. 2 BNatSchG vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen in der Regel jeweils innerhalb des in einem Planfeststellungsverfahren behandelten Bauabschnittes geplant und verwirklicht werden.

Lassen es aber die Umstände geboten erscheinen, Ausgleichsmaßnahmen in einen bestimmten Bereich zu konzentrieren (z. B. besserer Artenschutz für Tiere durch größere Lebensräume), sind Ausgleichsmaßnahmen in anderen Planfeststellungsabschnitten vorzusehen als in denen, wo der Eingriff in Natur und Landschaft stattgefunden hat. Eine solche Verlegung von Ausgleichsmaßnahmen wird gewährleistet, indem in den Planfeststellungsbeschlüssen ein Vorbehalt aufgenommen wird, der es ermöglicht, auch nachträglich weitere Anordnungen von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen zum Planfeststellungsbeschluß hinzuzufügen.

5. Gibt es derzeit bereits Erhebungen hinsichtlich des Ausmaßes der Eingriffe bzw. der Beeinträchtigungen der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege und damit für die quantitativen und qualitativen Ausgleichserfordernisse zum Donauausbauabschnitt Straubing – Deggendorf?

Für den Donauabschnitt Straubing–Vilshofen werden zur Zeit die Grundlagen für eine Rahmenuntersuchung erarbeitet, die eine umfassende Beurteilung und Bewertung hinsichtlich Schifffahrt, Wasserwirtschaft, Energiewirtschaft, Naturschutz und Landschaftspflege, Landwirtschaft und Bodenkultur ermöglicht. Dabei kann auf wichtige Bestandsaufnahmen und Bewertungen von Natur und Landschaft, insbesondere durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz – hierzu wird auf Antwort zu Frage 3 hingewiesen – zurückgegriffen werden, anhand derer die einzelnen Ausbauvarianten hinsichtlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege abgeschätzt werden können. Eine erste Prüfung der Umweltauswirkungen für die Stauregelung dieser Strecke wird in einem Raumordnungsverfahren vorzunehmen sein, sobald die Rahmenplanung abgeschlossen ist.

6. Welche Zielvorgaben für das Gesamtvorhaben, d. h. welche öffentlichen Belange oder Anforderungen der Allgemeinheit waren für die Entscheidung der Bundesregierung vom 2. Februar 1979 zur Weiterführung der Bauarbeiten im einzelnen maßgeblich und wurden als solche den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgeordnet (Abwägungsgebot)?

Die Bundesregierung hat stets die in der Vorbemerkung bei Abschnitt II dargestellten verkehrlichen und außerverkehrlichen Bauziele bei der Entscheidung zur Weiterführung der Bauarbeiten in die Abwägung einbezogen, ferner die rechtlichen Bindungen und finanziellen Auswirkungen ebenso berücksichtigt, wie die ökologischen, ökonomischen und politischen Aspekte.

7. Welche Eingriffe in Natur und Landschaft sind für die noch nicht fertiggestellten oder noch gar nicht begonnenen Bauabschnitte im Sinne dieser Zielvorgaben unvermeidbar, und wie sind diese Eingriffe im Hinblick auf die vier Teilziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege im einzelnen zu bewerten?

Unvermeidbare Eingriffe sind im wesentlichen Veränderungen des Landschaftsbildes und Verluste an naturnahen Landschaftsbestandteilen, wie Stillwassern, Auwaldresten und Auwiesen sowie Verluste an landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Eingriffe im einzelnen zu bewerten ist im Wege der Fachplanung Angelegenheit der für die jeweiligen Belange zuständigen Behörden; dabei sind letztendlich neben den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege alle sonstigen öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 hingewiesen.

8. Auf welche Weise gewährleistet die Bundesregierung als Bauherr bzw. mittelbar als Planungsträger (über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an der Rhein-Main-Donau AG) im Sinne der Grundsätze für die Prüfung der Umweltverträglichkeit für öffentliche Maßnahmen des Bundes sowie von § 8 Abs. 2 Satz 1 zweiter Halbsatz BNatSchG, daß nur im Sinne dieser Zielvorgaben tatsächlich unvermeidbare Eingriffe geplant und vorgenommen werden? (Ist z. B. der Ausbau der Donau unterhalb Regensburgs zur Benutzung für Vierer-Schubverbände „unvermeidlich“, nachdem die Main-Donau-Verbindung für solche Verbände nicht befahrbar sein wird?)

Die „Grundsätze für die Prüfung der Umweltverträglichkeit für öffentliche Maßnahmen des Bundes“ finden hier keine Anwendung, da eine integrierte Umweltverträglichkeitsprüfung nach den einschlägigen Fachgesetzen durchgeführt wird; insoweit wird auf die Antwort zu Fragen 2 und 3 verwiesen. Die Zielvorgaben des § 8 Abs. 2 Satz 1, zweiter Halbsatz BNatSchG werden insofern bei der integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung eingehalten, als nur unvermeidbare Eingriffe – verbunden mit den gesetzlich vorzunehmenden Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

Der Donauausbau dient dem Ziel, die Erreichbarkeit von Regensburg als Kopfhafen des unterstromigen Einzugsgebietes zu

sichern und die Strecke dem heute üblichen Regelschiff nach den Empfehlungen der Internationalen Donaukommission anzupassen. Für den Wasserstraßenabschnitt oberhalb Regensburg ist der Standard der Main-Donau-Verbindung (Wasserstraßenklasse IV) angemessen (hierzu wird auch auf Ziffer II der Vorbemerkung hingewiesen).

9. Kann die Bundesregierung angeben, in welchem Umfang, d. h. mit welcher Bilanz nach Bauabschnitten im Sinne der Zielvorgaben unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bereits ausgeglichen sind bzw. ein solcher Ausgleich planungsrechtlich gesichert ist, hinsichtlich
 - a) des flächenmäßig quantitativen Ausgleichs für unmittelbar oder indirekt in Anspruch genommene Flächen mit spezifischen ökologischen Funktionen und Wertigkeiten (Beschaffung und Sicherung von Ersatzflächen vergleichbarer Wertigkeit, Beschaffung von Tauschland zur Befriedigung berechtigter Ansprüche der Landwirtschaft – insbesondere auch zum Ausgleich von Flächenverlusten durch den Bau der Bundesautobahn Regensburg – Passau – sowie zur Entlastung verbliebener wertvoller Flächen und Funktionen von solchen Ausgleichsansprüchen),
 - b) differenzierter Planungsvorgaben für die Auslegung der baulichen Anlagen mit dem Ziel ihrer Optimierung in landschafts-, tier- und pflanzenökologischer Hinsicht (z. B. Schaffung ausgedehnter Flachwasserzonen und Gewährleistung einer die natürlichen Verhältnisse simulierenden Regulierung des Wasserstandes),
 - c) der landschaftspflegerischen Optimierung, Entlastung von konkurrierenden Nutzungsansprüchen und Sicherung nicht unmittelbar in Anspruch genommener oder als Ausgleich bzw. Ersatz heranziehbarer Flächen nach Kriterien des Biotop- und Artenschutzes mit dem Ziel der Aufrechterhaltung des durch die Gesamtheit des jeweiligen Eingriffszusammenhangs beeinträchtigten ökologischen Funktionspotentials?

In den Planfeststellungsbeschlüssen der Main-Donau-Verbindung sowie der Donau sind seit Inkrafttreten des Bundesnaturschutzgesetzes im Jahre 1976 gemäß § 8 Abs. 4 Bundesnaturschutzgesetz landschaftspflegerische Begleitpläne Teile des Fachplanes geworden. In ihnen sind dargestellt:

- dem Maßstab angepaßte Darstellungen der Landschaftsdaten,
- Maßnahmen, durch die Beeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden bzw. vermindert werden,
- Ausgleichsmaßnahmen, die an Ort und Stelle vorgenommen werden können,
- eintretende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die nicht an Ort und Stelle ausgeglichen werden können und für die soweit wie möglich Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind.

Zusätzlich sind bereits vor Inkrafttreten des neuen Bundesnaturschutzgesetzes zur Sicherung und zur Optimierung der Planung im Sinne einer Erhaltung der spezifischen ökologischen Funktionen für die in Anspruch genommenen Talräume die Landschaftspläne Altmühltal und Donautalraum von den Professoren Grebe und Kagerer erstellt worden. Außerdem hat die WSD Süd in Beweissicherungsanordnungen für die in Anspruch genommenen

Talräume (insbesondere Altmühltal und Donautalraum) folgende Untersuchungen angeordnet:

- Beobachtung des Wasserstandes bei Grundwassermeßstellen, Brunnen und Quellen,
- Untersuchung von Trinkwasserversorgungsanlagen,
- Wassergüteuntersuchungen des Oberflächenwassers,
- biologische Bestandsaufnahmen der Bodenbesiedlung und des Aufwuchses,
- chemische Untersuchungen der Wassergüte auf Sauerstoffgehalt,
- pflanzensoziologische Bestandsaufnahmen,
- ökologisch-biologische Bestandsaufnahmen, insbesondere der Pflanzengesellschaften, Tiergesellschaften, dargestellt in Indikationsgruppen, wie Amphibien, Fische, Vögel, Schmetterlinge, Säugetiere,
- Geländeklima,
- Untersuchung der fischereilichen Verhältnisse.

Derartige Untersuchungen erfolgen jeweils in Abstimmung mit den zuständigen Landesdienststellen. Insbesondere werden beteiligt:

Die Bezirksregierungen, die Wasserwirtschaftsämler, das Bayerische Landesamt für Wasserwirtschaft, das Bayerische Landesamt für Umweltschutz, die Bayerische Landesanstalt für Betriebswirtschaft und Agrarstruktur, die Bayerische Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau, das Amt für Landwirtschaft und Bodenkultur sowie die Fachberater für Fischerei der Bezirke.

Aus den o. g. Unterlagen ergibt sich, daß hiermit der flächenmäßig quantitative Ausgleich für unmittelbar oder indirekt in Anspruch genommene Flächen mit spezifischen ökologischen Funktionen und Wertigkeiten durch

- Beschaffung und Sicherung von Ersatzflächen vergleichbarer Wertigkeit,
- Beschaffung von Tauschland zur Befriedigung berechtigter Ansprüche der Landwirtschaft sowie durch Entlastung verbliebener wertvoller Flächen und Funktionen

gegeben ist.

Durch die o. g. landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen, die durch die Aufnahme der landschaftspflegerischen Begleitpläne in die planfestgestellten Unterlagen verbindlich wurden, konnte das Ziel einer qualitativen Optimierung in landschafts-, tier- und pflanzensoziologischer Hinsicht erreicht werden, während in quantitativer Hinsicht im Hinblick auf die konkurrierenden Raumnutzungsansprüche gewisse Abstriche hingenommen werden mußten.

Die Aufrechterhaltung des durch die Gesamtheit des jeweiligen Eingriffszusammenhangs beeinträchtigten ökologischen Funktionspotentials erscheint gelungen.

Die Umsetzung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Durchführung der Vorhaben.

Die in der Antwort zu Frage 3 erwähnten Arbeiten haben schließlich das Ziel, auch in den übrigen Bauabschnitten die Erfordernisse und Möglichkeiten für einen solchen Ausgleich aufzuzeigen. Insbesondere werden alle Anstrengungen unternommen durch Beschaffung und Sicherung von Ersatzflächen für Ökologie und Landwirtschaft diesen Ausgleich herbeizuführen.

Zum Flächenausgleich beim Bau der Bundesautobahn Regensburg–Passau wird bemerkt:

Beim Bau dieser Autobahn war man von Anfang an bemüht, sie möglichst schonend in Natur und Landschaft einzufügen und ökologisch wertvolle Flächen nicht in Anspruch zu nehmen. Ein wertvoller Beitrag für Naturhaushalt und Landschaftsbild wurde durch die Neupflanzung heimischer Gehölze beiderseits der Autobahn auf den Böschungsflächen geleistet. Die Gehölzauswahl richtete sich dabei grundsätzlich nach den Kriterien der potentiellen natürlichen Vegetation des jeweiligen Landschaftsraumes, bei fahrbahnnahen Flächen auch nach der Salzresistenz.

Der Erfolg dieser umfangreichen Gehölzpflanzungen mittels Baum und Strauch läßt sich bereits auf der gesamten Strecke sichtbar ablesen.

Zum Schutz der freilebenden Tierwelt, gleichermaßen aber auch im Interesse der Verkehrssicherheit, wurden beidseits der Autobahn Wildschutzräume angeordnet.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 hingewiesen.

10. Wie sind nach Auffassung der Bundesregierung die bisher realisierten, planungsrechtlich festgestellten, geplanten oder anderweitig bereits gesicherten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen fachlich zu bewerten im Hinblick auf ihre spezifischen Ausgleichskapazitäten für Beeinträchtigungen und Verluste, denen sie entsprechend der naturschutzrechtlich gebotenen Erhaltung bzw. Rekonstituierung differenzierter ökologischer Funktionen und Funktionsräume jeweils zuzuordnen sind, insbesondere was die Erhaltung der erheblich beeinträchtigten Lebensraumkapazität für hochgradig gefährdete Tier- und Pflanzenarten betrifft?

Untersuchungen an den bisherigen Beständen zeigen, daß sich alle neuen Standorte im Gewässerbereich innerhalb von zwei bis drei Jahren voll besiedeln. Für die Busch- und Baumpflanzungen ist davon auszugehen, daß sie in zehn bis 15 Jahren die Qualität vergleichbarer Zonen wieder erreichen und dann auch wieder Lebensräume für vorübergehend abgewanderte Tierarten bilden. Endgültige und präzise Voraussagen zur Entwicklung, Regenerierung und Sukzession von Flora und Fauna sind jedoch naturgemäß mit Unsicherheit behaftet.

Die Bundesregierung ist nach Überprüfungen zu dem Schluß gekommen, daß die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf Natur und Landschaft durch entsprechende Gestaltung sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gering gehalten werden können.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 hingewiesen.

11. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen, um zu gewährleisten, daß in den Bauabschnitten

- a) Stauhaltung Geisling,
- b) Stauhaltung Straubing,
- c) Ottmaringer Tal,
- d) Sulztal

ein nicht nur – wie es in einem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 7. Juli 1983 (BW 18/52.01.029 – 26/6 WSD-S 83) an den Bund Naturschutz in Bayern e.V. heißt – „bestmöglicher“ Ausgleich für die jeweiligen Beeinträchtigungen und Verluste landschafts-, tier- und pflanzenökologischer Funktionen und Funktionsräume geschaffen wird, sondern daß – wie es § 8 Abs. 2 BNatSchG eindeutig vorschreibt – unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen werden, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist?

Der in der Kleinen Anfrage zitierte „bestmögliche“ Ausgleich für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ist selbstverständlich im Sinne des § 8 BNatSchG und des Planungsrechts zu verstehen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Vorschrift eine Abwägung zwischen Bauziel und Naturschutz vorsieht, indem sie nur solche Veränderungen in Natur und Landschaft als Eingriffe ansieht, die den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Weiterhin ist selbst der erhebliche, unvermeidbare Eingriff nur auszugleichen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

12. Wie will die Bundesregierung künftig sicherstellen, daß im Wege einer vom Planungs- und Genehmigungsvorgang unabhängigen Bauaufsicht gewährleistet wird, daß die technischen Ausführungspläne und deren Ausführung selbst strikt an die Planfeststellungsbeschlüsse einschließlich der Vorgaben aus den landschaftspflegerischen Begleitplänen angepaßt werden und nicht wie bisher in mehreren Fällen umgekehrt?

Es ist wie bei allen anderen Bauvorhaben sichergestellt, daß die Ausführung streng nach Maßgabe der festgestellten Pläne einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitpläne erfolgt. In wenigen Einzelfällen aufgetretene Abweichungen beruhen darauf, daß auch bei sorgfältigem Vorgehen eine vollkommene Übereinstimmung zwischen Bauwerk und Plan nicht immer erreicht werden kann.

13. Wie viele Bedienstete beschäftigt das Neubauamt Regensburg, und wie viele der dort Beschäftigten stehen mit welchen Funktionen im Dienst der Rhein-Main-Donau AG?

Beim Neubauamt Donauausbau Regensburg sind 118 Bedienstete beschäftigt. Im Dienst der RMD stehen 115 Mitarbeiter, davon sind 88 Angestellte und 27 Arbeiter. Das Neubauamt ist ausschließlich mit Aufgaben des Donauausbaus betraut.

