

Antrag

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Einstellung der Bauarbeiten am Rhein-Main-Donau-Kanal

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Gegen die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals spricht eine Vielzahl von Gründen, die wie folgt konkretisiert werden:

1. Verkehrliche Bauziele

Die zu erwartenden Frachtmengen zwischen Nürnberg und Regensburg werden nach Prognosen aus 1981 (PLANCO Consulting GmbH/DIW) nur noch mit 2,7 Mio. Jahrestonnen beziffert, während in den sechziger Jahren, im Zeitraum des Abschlusses des Duisburger Vertrages, diese Prognosen noch bei 14 Mio. t pro Jahr lagen (ECE-Gutachten 1969). Hierfür sind mehrere Faktoren maßgeblich:

- Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich grundlegend geändert. Geringere Wachstumsraten der Gesamtwirtschaft bedingen eine relative Stagnation der Güterumschlagsmengen und der zu ihrer Bewältigung erforderlichen Transportkapazitäten. Es muß davon ausgegangen werden, daß es nicht mehr zu den Wachstumsraten kommt, wie sie den damaligen Prognosen zugrunde gelegt worden sind.
- Der Wasserweg ist wesentlich länger und vor allem zeitaufwendiger als der Bahntransport (Zeitfaktor: 10:1). Ursächlich hierfür ist auch, daß zwischen Rhein und deutsch-österreichischer Grenze 59 Schleusen überwunden werden müssen.
- Das Ausmaß der beabsichtigten Frachtkostenersparnis beim Binnenverkehr für die regionale Wirtschaft in Ostbayern wurde bisher überbewertet.

PLANCO beziffert diese Ersparnissumme auf höchstens 15 v.H. des für die Deutsche Bundesbahn veranschlagten, konkurrenzbedingten Verlustes. Die Gutachter kommen dementsprechend zu der Auffassung, daß dieses Volumen für die ökonomische Entwicklung der Region als unbedeutend anzusehen ist.

Die Verbesserung der Wettbewerbssituation „strukturschwacher“ Gebiete Bayerns durch die Anbindung des ostbayerischen Wirtschaftsraumes an das Rhein-Main-Gebiet muß nicht nur hinsichtlich der Geringfügigkeit möglicher Frachtkostenersparnisse skeptisch beurteilt werden. Diese könnten mit wesentlich geringerem volkswirtschaftlichem Aufwand durch eine Erhöhung direkter Frachtkostenzuschüsse für die ostbayerische Wirtschaft ersetzt werden.

Im Gegensatz zur Auffassung der Bayerischen Staatsregierung kann nach Gutachtermeinung die Wasserstraßenanbindung nicht die wirtschaftsgeographisch bedingten grundsätzlichen Standortnachteile kompensieren. Regionalwirtschaftliche Impulse sind schon nach dem Gutachten des Bayerischen Obersten Rechnungshofes (1966) allenfalls in einem so minimalen Ausmaß zu erwarten, daß sie die dafür notwendigen Investitionen keinesfalls rechtfertigen können.

Das Bauziel der Erleichterung des Warenaustausches der weiteren Donauanlieger mit dem industriellen Nordwesten Europas (= Transitverkehr) wird – soweit dies Österreich betrifft – bereits durch die Autobahn Regensburg–Linz in entscheidendem Ausmaß erreicht. Damit ist eine wesentliche Verbesserung der Anbindung der österreichischen Industrieregionen an das deutsche Transportwegenetz bereits gegeben. Eine durchgehende Wasserstraßenverbindung erscheint insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzes der deutschen Stahlproduktion vor wettbewerbsverzerrender Konkurrenz durch hochsubventionierte ausländische Erzeugnisse wirtschaftspolitisch und arbeitsmarktpolitisch unvertretbar.

Die unter außenpolitischen Aspekten möglicherweise wünschenswerte Verbesserung der Anbindung der Ostblock-Staaten an das westeuropäische Transportwegenetz wirft für die Bundesrepublik Deutschland bislang ungelöste und unlösbar erscheinende völkerrechtliche Statusfragen für diese Wasserstraße auf. Der Auffassung der Bundesregierung steht nach wie vor die von den Ostblock-Staaten, insbesondere von der Sowjetunion, erhobene Forderung nach ihrer Internationalisierung gegenüber.

Eine Leistungssteigerung der bereits vorhandenen Wasserstraße zwischen Regensburg und österreichischer Grenze durch Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne als Voraussetzung ihrer Befahrbarkeit mit Viererschubverbänden (Wasserstraßenklasse V) ist aus mehreren Gründen nicht erforderlich:

Oberhalb Regensburg ist die Wasserstraße nur für Zweierschubverbände befahrbar (Wasserstraßenklasse IV), wodurch für den Transitverkehr ein drastischer Engpaß entstünde. Das Bauziel einer Leistungssteigerung des unterstromigen Wasserabschnittes wäre nur unter der Voraussetzung gerechtfertigt, daß realistische Prognosen über eine entsprechende Ausweitung bzw. Vervielfachung des Warenaustausches der Häfen Regensburg und Degendorf mit dem unterstromigen Donaauraum vorlägen. Eine solche Erwartung kann jedoch mit keinerlei Tatsachen oder Daten gestützt werden. Auch für die wirtschaftliche Fragwürdigkeit des

Donauausbaus gilt insgesamt die deutliche Rücknahme der prognostizierten Frachtmengen in den einschlägigen Gutachten.

Zur Sicherung der Schifffahrt vor den nachteiligen Folgen der stetigen Eintiefung der Flußsohle der Donau unterhalb Regensburgs (bereits Bundeswasserstraße) ist ein mit verheerenden Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsgestalt des Donautals verbundener Flußausbau mit Staustufen nicht erforderlich. Der Bund Naturschutz in Bayern hat in einem umfassenden geohydrologischen Gutachten nachgewiesen, daß den Eintiefungen der Donau entweder durch die Zugabe einer künstlichen Geschiebeführung oder durch eine Sohlpanzerung entgegengewirkt werden kann.

Die gleichen schwerwiegenden Bedenken erheben sich ferner für den geplanten Ausbau des Mains oberhalb Aschaffenburg.

Wirtschaftlich direkt negativ betroffen von der Existenz einer durchgehenden Wasserstraße Rhein–Donau würden die deutschen Seehäfen, die in dem Maße an Güterumschlagsmengen einbüßen würden, wie sich Verkehrsverlagerungen auf den Rhein und zu den Rheinmündungshäfen ergeben. Betroffen von solchen Verlagerungen wird zwangsläufig auch die deutsche Binnenschifffahrt.

2. Außerverkehrliche Bauziele

Daß sich die Argumentation der Betreiber dieses Projekts in den letzten Jahren immer deutlicher auf die damit erreichbaren außerverkehrlichen Bauziele verschoben hat, ist ein Reflex auf die mit der Rücknahme optimistischer Frachtmengenprognosen schwindende Glaubwürdigkeit der verkehrlichen Bauziele, die nach dem PLANCO-Gutachten (1981) auch nur noch mit rund einem Viertel am volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen des Vorhabens beteiligt sind.

Diese Verschiebung hat im übrigen zur Konsequenz, daß die Bundesaufgabe Verkehrswirtschaft mittlerweile eine wesentlich geringere Bedeutung am Gesamtzusammenhang des Vorhabens besitzt als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Duisburger Vertrages. Damit haben sich nicht nur die tatsächlichen Vertragsgrundlagen einschneidend verändert, sondern es wird auch die Frage der verfassungsrechtlichen Zulässigkeit der vertraglich festgelegten Mischfinanzierung neu und verschärft aufgeworfen.

Aber auch die ins Feld geführten außerverkehrlichen Bauziele erschienen nicht geeignet, den immensen Einsatz von Steuermitteln für die Fertigstellung der Wasserstraße und des Donauausbaus und die damit verbundenen massiven Eingriffe in Natur und Landschaft zu rechtfertigen:

- Die Arbeitsmarkteffekte in der Bauphase beschränken sich nach Gutachtermeinung bei einer jährlichen Auftragssumme von 150 Mio. DM auf die Schaffung von rund 2 200 Arbeitsplätzen in den nächsten zwei Jahrzehnten. Sie fallen hauptsächlich in der Bauwirtschaft und in der Ausrüstungsindustrie ein-

schließlich aller Zulieferbetriebe an und kommen nur zu 35 v. H. dem regionalen Arbeitsmarkt zugute.

Zudem ist dieser Beschäftigungseffekt insoweit nur scheinbar, als die jährlich beanspruchte Investitionssumme aus Mitteln bereitgestellt werden muß, die damit anderen öffentlichen Investitionsprogrammen und deren beschäftigungspolitischen Effekten entzogen werden.

- Die inzwischen als vorrangiges Bauziel ausgegebene Überleitung von jährlich bis zu 150 Mio. cm Wasser aus Donau und Altmühl in das „wasserarme“ Nordbayern muß im Hinblick auf mindestens drei dahinterstehende wasserwirtschaftliche Absichten negativ beurteilt werden: Die angezielte Verbesserung der Gewässergüte in Regnitz und Main um eine halbe Güteklasse (von II bis III auf II) soll die Voraussetzung für eine weitere Ansiedlung gewässerbelastender Industrie an Regnitz und Main schaffen. Diesem Ziel einer bloßen Abwasserverdünnung steht die auch umweltpolitisch dringliche Forderung nach einer verbesserten Klärung kommunaler und industrieller Abwässer entgegen.

Der Entzug von Wassermengen in dieser Größenordnung birgt im übrigen die Gefahr einer Verschlechterung der Wasserqualität in der Donau, insbesondere dann, wenn diese staugeregelt und damit in Stillwasser umgewandelt würde.

Ferner soll mittels dieser Wasserüberleitung der Kühlwasserbedarf für zusätzliche Großkraftwerke an Regnitz und Main gesichert werden, die aus umwelt- und energiepolitischer Sicht abzulehnen sind.

- Der Behauptung, der Kanal diene auch der umweltfreundlichen Stromerzeugung aus Wasserkraft an Regnitz und Main, muß das Ergebnis einer Studie der Bayerischen Obersten Baubehörde aus 1970 entgegengehalten werden. Anhand einer Gegenüberstellung des möglichen zusätzlichen Energiegewinns in den Wasserkraftwerken an Regnitz und Main mit dem durch den Wasserverlust der Donau bedingten Energieverlust in den Donaukraftwerken kommt die in dieser Studie angestellte Energiebilanz zu einem Negativsaldo von 65 Mio. KWh pro Jahr. Dieses Defizit ist auf den Pumpstrombedarf für Schleusenbetrieb und Wasserüberleitung zurückzuführen.

3. Volkswirtschaftliche Kosten

Die staatliche Investition in konkurrierende Verkehrseinrichtungen ist aus volkswirtschaftlichen Rentabilitätsgründen nicht hinzunehmen.

Infolge der extrem hohen Baukosten für diese Wasserstraße (Kapitalkosten und Betriebs- bzw. Unterhaltungskosten für die Strecke Nürnberg–Regensburg allein werden auf jährlich 150 Mio. DM geschätzt) bedingen mehrfach höhere Wegekosten gegenüber dem Bundesdurchschnitt. Nach dem Gutachten des Bayerischen Obersten Rechnungshofes (1966) betragen die Wegekosten bei

dieser Wasserstraße 7 Pf/tkm im Gegensatz zu 1,74 Pf/tkm im Durchschnitt auf allen deutschen Kanälen. Bei dieser Rechnung wurde überdies von einer vollen Kapazitätsauslastung dieser Wasserstraße ausgegangen, die nach allen neueren Erkenntnissen nie zu erreichen sein wird.

Will man die einzelwirtschaftliche Attraktivität des Wassertransports gegenüber den alternativ zur Verfügung stehenden Verkehrsträgern gewährleisten, so erzwingt dies einen extrem niedrigen Wegekostendeckungsgrad von nur 7 v.H. (nach übereinstimmenden Schätzungen).

Im Vergleich dazu leistet der Bahntransport einen Wegekostendeckungsbeitrag von rund 60 v.H. Diese Gegenüberstellung zeigt, daß Bau und Betrieb dieser Wasserstraße eine gigantische Verschleuderung von Steuermitteln bedeuten, die weder durch realistisch erwartbare volks- und regionalwirtschaftliche Struktureffekte noch durch die sog. außerverkehrlichen Nutzenaspekte zu kompensieren ist. Selbst wenn man diese einbezieht, ergibt sich nach der von PLANCO 1981 aktualisierten Nutzen-/Kostenanalyse nur ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen in Höhe des Faktors 0,5. Dies bedeutet, daß jeder aus Steuermitteln investierten DM nur ein Gesamtnutzen von ungefähr 50 Pf gegenübersteht.

Nach den Verwaltungsverordnungen zur Bundeshaushaltsordnung von 1973, in denen die Anwendung der Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie die Durchführung von Nutzen-/Kosten-Untersuchungen geregelt wurde, müßten die Bauarbeiten allein aus diesen Gründen längst eingestellt worden sein. Dort heißt es nämlich, daß während der Durchführung von Maßnahmen laufend zu prüfen sei, ob die Maßnahmen noch in der geplanten Form berechtigt und richtig sind. Mindestens jährlich soll geprüft werden, ob die Zwischenergebnisse im Rahmen der Planung liegen, die Planung anzupassen ist und die Maßnahmen weiterzuführen oder einzustellen sind.

Dem jährlichen Subventionsbedarf der Wasserstraße (Betriebs-, Unterhaltungs- und Kapitalkosten) hinzugerechnet werden müssen noch die maßnahmebedingten Verluste der Bundesbahn, die entweder direkt durch Abzug von Frachtmengen oder indirekt durch Senkung der Bahnfrachttarife zur Wahrung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber einem mehrfach höher subventionierten Verkehrsträger entstehen. Das jährliche zusätzliche Defizit der Deutschen Bundesbahn wird auf 200 Mio. DM veranschlagt. In dieser Höhe werden die Bundesbürger also doppelt zur Kasse gebeten: einmal zur mehr als neunzigprozentigen Subventionierung der Wegekosten des Kanals und für die zusätzlichen Bundeszuschüsse an die Deutsche Bundesbahn zur Deckung des maßnahmebedingten Defizits.

4. Finanzierungsprobleme

In einer Zeit langfristig knapp bleibender öffentlicher Mittel und der Haushaltssanierung zu Lasten sozial schwacher Bevölkerungsgruppen und dringend erforderlicher Investitionen etwa im

Umweltschutz erscheint es in gesteigertem Maße absurd, Milliardenbeträge in ein Vorhaben zu stecken, dessen volkswirtschaftlicher Nutzen seit 1966 immer negativer beurteilt wird.

Nach einer Berechnung der bundesweiten Aktionsgemeinschaft gegen den Rhein-Main-Donau-Kanal müssen unter Einbeziehung der bis zum Jahre 2000 zu erwartenden jährlichen Preissteigerungen die Baukosten zur Fertigstellung des Kanals einschließlich des Donauausbaus Regensburg–Vilshofen und des Mainausbaus mit 3,6 Mrd. DM veranschlagt werden. Die entsprechenden Baukosten allein für die Strecke Nürnberg–Kelheim werden mit 1,6 Mrd. DM beziffert. Diese Beträge spiegeln jedoch nicht die tatsächliche Belastung des Steuerzahlers durch die Fertigstellung der Wasserstraße wider. Hinzu kommt, daß der Rhein-Main-Donau AG die entsprechenden Bundes- und Landesmittel zinslos zur Verfügung gestellt werden und der Rückzahlungstermin für diese Mittel bis zum Jahre 2050 hinausgeschoben werden kann. Das bedeutet, daß die Kapitalkosten für diese Beträge (Zinsbelastung für entsprechende Kreditaufnahmen der öffentlichen Hand auf dem Kapitalmarkt) in voller Höhe aus Haushaltsmitteln bestritten werden müssen. Zur Veranschaulichung: Bei einer mittleren Laufzeit von 20 Jahren für die einzelnen aufgenommenen Beträge ergibt sich pro 1 000 DM eine Zinsbelastung von 4 756 DM (bei einem Zinssatz von 8 v. H.). Zu berücksichtigen ist ferner, daß die Rückzahlung der reinen Baukosten selbst de facto aus Steuermitteln erfolgt, da hierfür die Erträge aus der Stromerzeugung von Wasserkraftwerken eingesetzt werden, die überhaupt nicht mit dem Kanalbau in Zusammenhang stehen. Die Erlöse aus dem Stromverkauf zahlreicher Kraftwerke an der oberen Donau sowie am Lech wurden durch Renditeverzicht von Bund und Land der RMD AG zum Zwecke der „Selbstfinanzierung“ übereignet und damit den öffentlichen Haushalten entzogen. Gegenwärtig werden zu diesem imaginären Zweck, der einer versteckten Subventionierung gleichkommt, weitere Kraftwerke an der oberen Donau gebaut (zwischen Donauwörth und Dillingen) bzw. geplant (an der Donau oberhalb Kelheim), die ihrerseits eine Vielzahl schwerwiegender Eingriffe in die betroffenen Landschaftsräume verursachen.

5. *Ökologische Aspekte*

Eine Vielzahl vorhandener, z. T. aber auch erst jüngst vorgelegter wissenschaftlicher Untersuchungen belegt detailliert und anschaulich die ökologische Bedeutung der vom Bau der Kanaltrasse bzw. der „modernen“ Großschiffahrtsstraße betroffenen Landschaftsräume und macht – soweit es nach dem heutigen Stand des Wissens überhaupt möglich – Aussagen über Folgen und Schwere der Beeinträchtigungen und Schäden auf Substanz und Funktionen dieser komplexen Lebensgemeinschaften und Landschaftsräume. Bekanntermaßen reagieren Ökosysteme wie Flußtäler und Auen, die von der Dynamik der Wasserstandsschwankungen geprägt sind, ganz besonders empfindlich auf menschliche Eingriffe durch Qualitäts- und Funktionsverluste.

Aus diesem Grunde kommen die einschlägigen Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß die Eingriffe in Natur und Landschaft nachhaltig und erheblich sind (§ 2 Abs. 1 BNatSchG). Diese Studien belegen aber auch – und das ist das Entscheidende für die zu treffende Abwägung – die quantitative und/oder qualitative Unausgleichbarkeit der meisten Eingriffe gemäß § 8 Abs. 2 BNatSchG.

In der Frankenalb wurde nach dem Dammbruch des Kanals bei Katzwang südlich von Nürnberg aus Sicherheitsgründen eine Verlegung der ursprünglich vorgesehenen Trasse vom Hang in die Talsohle beschlossen, wodurch zwischen Beilngries und Plankstetten die Bachaue der Sulz mit zahlreichen Feuchtbiotopen (Amphibienvorkommen) entlang des bewachsenen Bachufers zur Gänze zerstört werden wird.

Im anschließenden noch weitgehend unberührten, ungestörten und ökologisch intakten Ottmaringer Tal (8 km) zwischen Beilngries und Dietfurt, einem schutzwürdigen Trockental mit für den Jura einzigartigen Mooren und Feuchtgebieten leben mindestens 17 Vogelarten der Bayerischen Roten Liste der gefährdeten Arten. Durch den 25 m tiefen Einschnitt und die Breite des Kanals und der daraus resultierenden erheblichen Veränderung des gesamten Wasserhaushalts werden trotz Aussparung einiger Biotopflächen die Lebensräume wegen Grundwasserabsenkungen entwertet, da sie ihre Biotopqualität nahezu ganz verlieren.

Auch im Altmühltal wird den Zielen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 2 BNatSchG weitgehend nicht Rechnung getragen:

90 v.H. der schutzwürdigen Auwiesen, entsprechend 70 v.H. der Amphibienbiotope, werden durch Verfüllungen, Abgrabungen bzw. Hochwasserfreilegung – als Ziel des Ausbaus – und fehlender Flußdynamik verlorengehen, da sie ackerbaulich nutzbar werden, soweit sie nicht anderen Ansprüchen, wie Straßenbau, zum Opfer fallen. Ebenso werden 60 v.H. der Altwässer verschwinden, davon 40 v.H. in Einbeziehung in den Kanal. 20 v.H. werden von der Landwirtschaft beansprucht und offensichtlich in Unterordnung ökologischer Belange dieser auch zugeschlagen.

Zu diesen unmittelbaren starken Beeinträchtigungen kommen noch die mittelbaren, die in engem Zusammenhang mit dem Kanalbau stehen bzw. dessen direkte Folge sind, die überdimensionierten, nach festgelegten Normen geplanten Straßen sowie die Brücken.

Gegen diese Verluste an landschaftlicher Qualität und an Biotopen konnten oder können ökologische Ausgleichsmaßnahmen nur wenig ausrichten.

Noch bedenklicher und schwerer sind und werden die ökologischen Schäden an Natur und Landschaft im breiten Tal der Unteren Donau auf etwa 132 Flußkilometer unterhalb von Regensburg.

Der Flußabschnitt Kelheim–Regensburg wurde ohne vorliegende Erhebungen zur Beweissicherung durchgeführt, was zu mangel-

haften gestalterischen Maßnahmen – trotz landschaftspflegerischen Begleitplans – geführt hat.

Die Donau und das Donaual flußabwärts von Regensburg sind trotz Schiffbarmachung und Niederwasserregulierung innerhalb der schon weitgehend verarmten Landschaft der Bundesrepublik Deutschland noch ein artenreicher, vielfältiger und strukturreicher Naturraum, dessen Bedeutung als Refugium für eine Vielzahl hochspezialisierter und, aufgrund der weitgehenden Verluste dieser Biotope, stark gefährdeter Tier- und Pflanzenarten überregional ist. Die Donau hat darüber hinaus internationale Bedeutung als Rast- und Überwinterungsgebiet für Schwimmvögel entsprechend den Kriterien für Feuchtgebiete nach der Ramsar-Konvention von 1971. Die Grundlage für den Artenreichtum liegt einmal im Strukturreichtum des engeren Flußbereichs mit Prall- und Gleithängen (Flachwasserzonen, Sandbänke), Weichholzauestreifen sowie der zahlreichen, sehr unterschiedlich ausgeprägten Altwässer, die durch Flußverlagerungen in früheren Jahrhunderten entstanden sind, sowie in den ausgedehnten Auwiesen unterschiedlicher Nässegrade mit ausgeprägtem Mikrorelief (Flutmulden) entlang des Stromes.

Alle diese Landschaftsbereiche sind derzeit geprägt durch die Dynamik des Flusses, den Wechsel der Wasserführung mit ausgedehnten Hochwässern innerhalb der Dämme, die die Aue in unterschiedlicher Entfernung (bis zu etwa 700 m) eingrenzen, aber auch Druckwasser noch austreten lassen. Hier wurden auf 0,5 v. H. der Landesfläche 252 Vogelarten festgestellt, 124 davon als Brutvögel, darunter 47 v. H. – also fast die Hälfte – der in Bayern gefährdeten Arten der Roten Liste: Indikatoren für den Zustand der Landschaft. Diesem Reichtum entspricht die Vegetationsvielfalt: allein 73 gefährdete bzw. stark gefährdete Pflanzenarten beherbergt dieser Naturraum. 29 gefährdete Pflanzengesellschaften stellen fast ein Drittel des Bestandes des Gebietes. Sie leben und sind ebenso wie zwölf Vogelarten abhängig vom Wechsel und Verlauf der Wasserstandsverhältnisse, die sich mit dem Ausbau zur Großschiffahrtsstraße vollständig verändern:

Verbreiterung der Wasserfläche, nahezu absolut dichte Dämme entlang der Stauhaltungen jeweils 13 bis 15 Kilometer stromaufwärts, infolgedessen kein Druckwasser mehr und kein Austausch von Fluß- und Grundwasser der Auen (ausgenommen wenige Kilometer unterhalb der Stauwerke), Umbruch der noch verbliebenen jetzt ackerfähigen Auwiesen.

Auch die Artenvielfalt der Fischfauna, die mit 26 Arten vergleichsweise hoch ist, wird, wie die Entwicklung im Main zeigt, abnehmen und möglicherweise um 50 v. H. reduziert werden.

Die Dimensionen des Donauausbaus sind u. a. die Ursache dafür, daß von ca. 2 400 ha Auwiesen zwischen Regensburg und Straubing 1 800 ha verlorengehen und zwischen Regensburg und Geisling von über 116 Altwässern nur zwei qualitativ erhalten werden.

Mit dem Ausbau zur Großschiffahrtsstraße und der damit einhergehenden Vertiefung der Schifffahrtsrinne nimmt die Bundesre-

gierung die Sohlenerosion der Donau von 100 Jahren vorweg! Durch die Stauregulierung muß auch mit einer Entwertung des Schwimmvogelrast- und -überwinterungsgebiets gerechnet werden, da die weitgehende Eisfreiheit der Donau nicht mehr gesichert sein wird und Überstauung zum weitgehenden Verlust der Flachwasserzonen führen wird.

Aus ökologischer wie aus volkswirtschaftlicher und fiskalischer Sicht ist es heute keineswegs „zu spät“ für eine Beendigung des gesamten Bauvorhabens. Noch sind große Teile der von der Planung betroffenen Landschaftsräume unberührt, und die durch einen sofortigen Baustopp zu erzielenden Einsparungen an Haushaltsmitteln betragen auch dann noch mehr als 3 Mrd. DM, wenn Rekultivierungskosten für nicht abgeschlossene Baustellen, anfallende Aufträge sowie Verpflichtungsermächtigungen finanziell abgelöst werden müssen. Noch nicht berücksichtigt sind hier die Kapitalzinsen, die bis zum Rückzahlungstermin im Jahre 2050 für die als Bundeszuschüsse gewährten reinen Baukosten entfallen.

- II. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Bauarbeiten zum Weiterbau und Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals sofort und endgültig einzustellen.

Bonn, den 12. März 1984

Drabiniok

Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion

Begründung

Die Bundesregierung hat sich am 2. Februar 1983 per Kabinettsbeschluß für die Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße und damit in der Konsequenz auch für die Weiterführung der Ausbaumaßnahmen an Donau und Main entschieden.

Diese Entscheidung der Regierung war nicht nur im Hinblick auf die unter I. angeführten Gründe falsch, sondern stellt auch einen Verstoß gegen das Bundesnaturschutzgesetz dar. In der Antwort zur Kleinen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 22. November 1983 (Drucksache 10/627) erklärt die Bundesregierung:

„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.“ (S. 4)

Eine Antwort auf Frage 2 der Anfrage, aufgrund welcher Gesamtbewertung und nach welchen Kriterien das Gesamtausmaß der durch eine Fertigstellung hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts in dieser Abwägung gewürdigt worden sei, bleibt die Bundesregierung jedoch schuldig. Sie flüchtet sich an dieser Stelle in unverbindlich formulierte Zielsetzungen und Absichtserklärungen hinsichtlich der Erhaltung oder des Aus-

gleichs bzw. des Ersatzes natürlicher Lebensräume und versichert, daß die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten wurden und werden.

Nach den Ausführungen der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage erfolgt eine „umfassende Abwägung sämtlicher Teilbereiche des Wohls der Allgemeinheit und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung“ (S. 11 f.) als Bestandteil der einzelnen planungsrechtlichen Verfahren, in diesem Fall nach den Vorschriften des Bundeswasserstraßengesetzes. Diese Vorschriften ersetzen jedoch nicht die nach § 8 Abs. 3 BNatSchG bzw. Artikel 6 a Abs. 2 BayNatSchG vorzunehmende Abwägung, nach der ein erheblicher oder nachhaltiger Eingriff in den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild zu untersagen ist, „wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen.“

Eben diese, für die Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach § 1 Abs. 1 BNatSchG zentrale Abwägung findet in keiner Phase der Fachplanung statt. Dementsprechend findet sich auch in der Richtlinie des Bundesministers für Verkehr vom 1. Oktober 1981 (BW 18/00.03.50-1/53 VA 81) betreffend die „Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei dem Bau, dem Ausbau und der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen“ keine Bestimmung, die dazu beitragen könnte, Abwägungsfehler im Sinne von § 8 Abs. 3 BNatSchG zu vermeiden. Darin offenbart sich ein höchst bedenkliches Maß an Ignoranz gegenüber der konsequenten Durchsetzung dieser naturschutzrechtlichen Forderungen und ihrer Gleichrangigkeit mit den Zielen der Fachplanung.

Die Untersagung eines nicht ausgleichbaren Eingriffs kann auch durch die für Naturschutz und Landschaftspflege nach Landesrecht zuständigen Behörden nicht durchgesetzt werden, da für diese Entscheidungen nach § 8 Abs. 5 bzw. § 9 BNatSchG das Einvernehmen dieser Behörden nicht erforderlich ist. Soll das in § 8 Abs. 3 BNatSchG konkretisierte Abwägungsgebot des § 1 Abs. 2 BNatSchG nicht zu einer bloßen Leerformel ohne jegliche Entscheidungsrelevanz degradiert werden, so muß dieser Abwägungsvorgang als vorgelagerte naturschutzpolitische Entscheidung über die Zulässigkeit erheblicher Eingriffe integriert werden.

Sofern die Bundesregierung diese naturschutzrechtlichen Vorschriften nicht bewußt ignorieren wollte, hätte sie ihrer Entscheidung zur Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße demnach gesicherte Erkenntnisse zu folgenden Fragekomplexen zu Grunde legen müssen:

1. Welche nach den vorliegenden Planungen vorhersehbaren erheblichen oder nachhaltigen Eingriffe in Naturhaushalt oder Landschaftsbild sind nach den jeweiligen naturräumlichen, technischen oder interessenpolitischen Gegebenheiten nicht

im Sinne des § 8 Abs. 2 BNatSchG so weit ausgleichbar, daß „nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist“?

2. Welche regionale und überregionale Bedeutung ist den durch nicht im vorgeschriebenen Ausmaß auszugleichende Eingriffe betroffenen, durch die Zielbestimmung des Bundesnaturschutzgesetzes geschützten Elementen und Faktoren des Naturhaushaltes zuzumessen? Als Kriterien für diese Bewertung hätten herangezogen werden müssen die vorliegenden Informationen über den Gefährdungsstand insbesondere der Pflanzen- und Tierwelt (Rote Listen) auf regionaler und nationaler Ebene; die in der Antwort zur Kleinen Anfrage aufgeführten Studien mit ihren Ergebnissen hinsichtlich des landschafts-, tier- und pflanzenökologischen Werts der betroffenen Landschaftsräume sowie die Verpflichtungen, die sich aus internationalen Vereinbarungen und Verträgen (z. B. Ramsar-Konvention zum Schutz von Feuchtgebieten, EG-Vogelschutzrichtlinie, Berner Konvention zum Schutz der europäischen wildlebenden Tierarten) bezüglich des Schutzes wertvoller Naturräume für die Bundesrepublik Deutschland ergeben.
3. Welchen Stellenwert hierzu können die mit der Fertigstellung der Wasserstraße angestrebten „verkehrlichen und außerverkehrlichen Bauziele“ (S. 2f. der Antwort) noch beanspruchen, nachdem eine Reihe gutachtlicher Stellungnahmen alle diese Bauziele, insbesondere aber den volkswirtschaftlichen Nutzen des Gesamtvorhabens, nachdrücklich und begründet in Zweifel gezogen haben?
4. Welche dieser Bauziele könnten auch durch alternative Maßnahmen ohne oder mit geringeren nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft erreicht werden?

Sowohl der Kabinettsbeschluß vom 2. Februar 1983 als auch die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage lassen diese Fragen vollständig offen. Insbesondere fehlt jegliche Begründung für die mit der Entscheidung zum Weiterbau verbundene summarische Unterordnung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter die Bauziele. Die Bundesregierung kann deshalb nicht für sich in Anspruch nehmen, bei ihrer Entscheidung die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes angemessen gewürdigt zu haben.

Es muß daher davon ausgegangen werden, daß die Entscheidung zum Weiterbau des Kanals auf der Grundlage einer nach Buchstabe und Sinn geltenden Naturschutzrechts fahrlässigen Abwägung aller Ansprüche an Natur und Landschaft („Abwägungsdefizit“) getroffen worden ist.

Schlußfolgerung

Zur Wahrung des Geltungsanspruchs des Bundesnaturschutzgesetzes sowie des Bayerischen Naturschutzgesetzes ein zur Erfül-

lung völkerrechtlich bindender Verpflichtungen erscheint ein sofortiger Stopp aller mit dem Bau der Main-Donau-Wasserstraße in Zusammenhang stehender Bauarbeiten dringend geboten.

Angesichts des eklatanten Ungleichgewichts zwischen der in zahlreichen Gutachten erhärteten Skepsis gegenüber den von der Bundesregierung angeführten Bauzielen sowie der eindeutig negativen volkswirtschaftlichen Bilanz des Vorhabens einerseits, der überragenden Bedeutung der dadurch bedingten massiven und nicht auszugleichenden und nicht zu ersetzenden Eingriffe in Natur und Landschaft andererseits, kann kein Zweifel über die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Einstellung aller Bauarbeiten mehr bestehen.

Aus den vorliegenden Daten und Tatsachen ergeben sich auch unwiderlegbare Anhaltspunkte für eine wesentliche Änderung von Tatsachen und Umständen, die den Verträgen von 1966 zugrunde gelegen haben. Insoweit kann auch die von der Bundesregierung als Entscheidungsgrundlage in Anspruch genommene vertragliche Bindung keine Geltung mehr besitzen. An einer vertraglichen Bindung kann immer nur so lange festgehalten werden, wie die tatsächlichen und rechtlichen Umstände sich nicht wesentlich ändern. Hinsichtlich der Änderung der rechtlichen Umstände ist neben der sich neu stellenden verfassungsrechtlichen Problematik der Mischfinanzierung (s. o.) vor allem zu bedenken, daß das seit Dezember 1976 geltende Bundesnaturschutzgesetz besondere Ansprüche an die Abwägung öffentlicher und privater Belange stellt, die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege als den konkurrierenden Ansprüchen an Natur und Landschaft gleichrangig bewertet und insofern eine vertragsbedingt automatische Vorrangstellung anderer Nutzungsansprüche gegenüber den Naturschutzbelangen verbietet. Diese rechtliche Änderung muß als zwingender Grund für einen Rücktritt des Bundes von den mit Bayern geschlossenen Verträgen gewertet werden.

Auch ein Beschluß des Bundestages auf Einstellung der Baumaßnahmen ist ein wichtiger Grund für die Bundesregierung zur Lösung der vertraglichen Bindungen.