

Antrag

der Fraktion DIE GRÜNEN

Einstellung der Bauarbeiten zur Kanalisierung der Saar

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Kanalisierung der Saar wird die ohnehin bedrohliche Situation der Umwelt weiter drastisch verschärfen. Bei der Entscheidung der Bundesregierung zum Bau des Saarkanals im Jahre 1973 haben die verheerenden ökologischen Folgen der Saarkanalisation nur eine untergeordnete, der Problemlage nicht angemessene Rolle gespielt.

Neue Erkenntnisse über die verheerenden ökologischen Folgen der Saarkanalisation und die sich abzeichnende eindeutig negative volkswirtschaftliche Bilanz der Kanalisierung der Saar haben zu einer wesentlichen Veränderung der Ausgangsvoraussetzungen zur Kanalisierung der Saar geführt.

Die Fertigstellung des Saarkanals muß im Lichte dieser neuen Erkenntnisse als unverantwortlich angesehen werden, da der Saarkanal keine wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Verbesserungen für das Saarland, aber katastrophale ökologische Folgen nach sich ziehen würde.

2. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert,

- die Bauarbeiten zur Kanalisierung der Saar sofort und endgültig einzustellen,
- die für den Saarkanal angesetzten Gelder der saarländischen Landesregierung für ein Notprogramm zur Abwasser-sanierung zur Verfügung zu stellen.

Bonn, den 14. Mai 1985

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Wirtschaftliche Auswirkungen der Saarkanalisation

Ein von den Instituten Intertraffic GmbH, Prognos AG und der Deutschen Revisions- und Treuhandgesellschaft 1970 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstelltes Gutachten zur Kosten-

Nutzen-Analyse eines Wasserstraßenanschlusses für das Saarland kam zu dem Ergebnis, daß die Saarkanalisation mit volkswirtschaftlichen Nettoverlusten verbunden wäre.

Weiter heißt es in diesem Gutachten: „Vergleicht man nur die reinen Grenzkosten der Landtransportmittel, so zeigt sich, daß der Landtransport volkswirtschaftlich immer noch günstiger ist als der Schiffstransport. D. h., auch wenn die laufenden Kosten und die gesamten Investitionskosten der Kanäle unberücksichtigt bleiben, ist der Landtransport kostenmäßig vorteilhafter. Die Berechnungen über die Entwicklung der durchschnittlichen Arbeitsproduktivität haben ergeben, daß die stärkste Erhöhung beim Verzicht auf die Realisierung des Projekts eintritt.“

Dem Beschluß der Bundesregierung von 1973 zum Bau des Saarkanals lagen somit bereits eindeutige Erkenntnisse über die negative volkswirtschaftliche Bilanz der Saarkanalisation zugrunde. Trotzdem wurde im Hinblick auf die betriebswirtschaftlichen Interessen der saarländischen Eisen- und Stahlindustrie dem Saarkanalprojekt zugestimmt.

Grundlage für diese Entscheidung und für den Abschluß des Verwaltungsabkommens zwischen dem Bund und den Ländern Rheinland-Pfalz und Saarland im Jahre 1974 bildeten Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die heute als überholt bezeichnet werden müssen. Aufgrund der tiefgreifenden strukturellen Krisensituation der saarländischen Eisen- und Stahlindustrie und die in den letzten Jahren eingeleiteten Maßnahmen zur Restrukturierung der saarländischen eisen-schaffenden Industrie wird das Transportaufkommen der saarländischen Stahlindustrie um bis zu 50 Prozent hinter den Prognosen zurückbleiben, die Grundlage für die Entscheidung zum Bau des Saarkanals waren.

Die jährliche Frachtkostenersparnis für die saarländische eisen-schaffende Industrie entspricht etwa den Kosten, die allein zur Unterhaltung des Saarkanals aufgebracht werden müssen.

Zwar werden durch die Bauarbeiten zur Kanalisierung der Saar vorübergehend neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Verlagerung des Transportaufkommens der Eisen- und Stahlindustrie von der Schiene auf den Wassertransport wird aber in erheblichem Maße Arbeitsplätze bei der Deutschen Bundesbahn vernichten. Noch stellt die Deutsche Bundesbahn einen der größten Arbeitgeber im Saarland dar. Aufgrund der schwierigen betriebswirtschaftlichen Situation der Deutschen Bundesbahn würde eine Verringerung des Transportaufkommens bei der Deutschen Bundesbahn durch die Fertigstellung des Saarkanals zu einer erheblichen Verminderung des Personalbestandes im Bereich der Bundesbahndirektion Saarbrücken führen. Insbesondere die Arbeitsplätze beim Bundesbahnausbesserungswerk Burbach wären akut gefährdet.

Ökologische Auswirkungen der Saarkanalisation

1. Veränderung der Wasserqualität der Saar

Mit der Fertigstellung der Saarkanalisation wird es zu einem drastischen Rückgang der Fließgeschwindigkeit durch den Auf-

stau des Flusses kommen. Hierdurch wird die Vermehrung von Algen, Plankton und nitrifizierenden Bakterien begünstigt, die in erheblichem Maße zu einer Beeinträchtigung des Sauerstoffhaushalts der Saar führt.

Es muß davon ausgegangen werden, daß angesichts der immensen Schmutzbelastung der Saar nach Stauerrichtung ein völliges Umschlagen in einen sauerstofflosen Fäulniszustand zu befürchten ist.

So wurde in einem im Auftrag der rheinland-pfälzischen Landesregierung erstellten Gutachten von dem rheinland-pfälzischen Landesamt für Wasserwirtschaft festgestellt: „Mit der derzeitigen Verschmutzung wäre die Belastung des Sauerstoffhaushalts zwischen Mettlach und Konz durch Abbau von Kohlenstoffverbindungen voraussichtlich so stark, daß der mittlere Sauerstoffgehalt trotz künstlicher Belüftung in Mettlach sehr schnell wieder auf Werte um 0,5 Milligramm pro Liter abfallen würde. Dieser Umstand ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht tragbar.“

In Gutachten von Dr. Wolf, München, über den Sauerstoffhaushalt der Saar vor und nach ihrem Ausbau zur Großschiffahrtsstraße und der Bundesanstalt für Gewässerkunde zum gleichen Thema wird übereinstimmend davon ausgegangen, daß die Saar nach ihrem Ausbau auch für den Fall der Sanierung aller Abwassereinleiter in bezug auf den Sauerstoffhaushalt ein kritisch belastetes Gewässer bleibt.

Diese Untersuchungen werden belegt durch eine bereits heute stattfindende katastrophale Verschlechterung der Gewässergüte der Saar: Wurden 1981 in einer vom saarländischen Umweltministerium veröffentlichten Gewässergütekarte lediglich das Teilstück der Saar von der Rosselmündung bis nach Saarlouis als „übermäßig verschmutzt“ eingestuft, so wurde 1983 in einer im Auftrag der EG-Kommission erstellten Untersuchung des Bundesgesundheitsamtes über die „Wassergüte der Saar und ihrer Nebenflüsse“ die Saar ab Völklingen bis zur Mündung in die Mosel als übermäßig verschmutzt eingestuft.

Insbesondere auf den ehemaligen Schnellflußstrecken zwischen Ensdorf und Mezig und Mettlach bis Saarburg fand in der Vergangenheit in hohem Maße eine Selbstreinigung der Saar, die insbesondere durch industrielle Abwässer aus Frankreich und dem Saarland extrem belastet ist, statt.

Durch den begonnenen Kanalbau wird die hohe Selbstreinigungskraft der Saar in diesem Flußabschnitt unwiederbringlich zerstört. Die Saarkanalisation führt infolge von Sohlräumungen, einschneidenden Eingriffen in die Ufervegetation und die Veränderung des Wasserkörpers zu drastischen Eingriffen in die Wasserbiologie: Die Artenvielfalt und die Individuenzahl allen vom Sauerstoff abhängigen Lebens ist im Begriff, weitestgehend zerstört zu werden.

2. Landschaftszerstörung

Durch die begonnene Saarkanalisation wurden bereits weite Teile der Saartallandschaft endgültig zerstört. Durch die Fortset-

zung der Saarkanalisation drohen weitere noch unberührte Abschnitte, wie z.B. die Lisdorfer Au, ebenfalls zerstört zu werden.

Im Verlauf der Saarkanalisation wird die natürliche Ufervegetation zerstört. Über einhunderttausend Bäume, darunter Weiden, Erlen, Schwarzpappeln und Eschen wurden bereits vernichtet. Den ökologisch wertvollen Feuchtgebieten der Saaraue droht ebenfalls die Zerstörung. Die angebotenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen in keinsten Weise den Zielsetzungen des Bundesnaturschutzgesetzes..

3. Trinkwassergefährdung

Im Bereich des geplanten Industriefhafens zwischen Saarlouis und Dillingen befinden sich sechs Tiefbrunnen, mit denen die Stadt Saarlouis die Hälfte ihres Trinkwasserbedarfs deckt. Alle bisher diskutierten Hafenmodelle in diesem Bereich würden zu einer Vernichtung eines Grundwasserreservoirs führen, aus dem jährlich bis zu 5 Millionen Kubikmeter Trinkwasser zu gewinnen sind.

Eine zusätzliche Gefährdung weiterer Trinkwasservorkommen entlang der Saar entstünden durch die geplanten Industrieansiedlungen entlang des Saarkanals und die Ablagerung extrem schwermetallkontaminierter Erdmassen aus dem Saarbett in Niederungen, die wegen der Saaranstauung erhöht werden müssen.