

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Kubatschka, Heide Mattischeck,
Robert Antretter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 12/6132 —**

Auswirkungen des Rhein-Main-Donau-Kanals

Durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals wurde eine naturnahe Landschaft unwiederbringlich zerstört. Ein Jahr nach Eröffnung des RMD-Kanals am 25. September 1992 zeigen sich immer mehr die negativen Auswirkungen dieses Milliardenprojektes, sowohl auf die Tier- und Pflanzenwelt als auch auf den örtlichen Fremdenverkehr: Die Irlewiesen, das bedeutendste Feuchtgebiet im Altmühltal, wurden ebenso wie das Ottmaringertal durch unvorhergesehene Grundwasserabsenkungen stark beeinträchtigt, während an anderer Stelle Schäden durch einen Anstieg des Grundwassers zu verzeichnen sind. Örtliche Gastwirte beklagen Umsatzrückgänge, und die RMD sieht sich mit einer Vielzahl von Schadensersatzforderungen für Gebäudeschäden als Folge der Grundwasserpegeländerungen konfrontiert. Aktuelle Zahlen über das Verkehrsaufkommen lassen erneut am wirtschaftlichen Sinn des Projektes zweifeln.

Vorbemerkung

Die wirtschaftliche Entwicklung nach der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands, der Vollendung des EU-Binnenmarktes und der wirtschaftlichen Umstrukturierung Osteuropas läßt die Nachfrage nach Verkehrsleistungen weiter steigen. Die sich daraus ergebenden Anforderungen können nach Auffassung der Bundesregierung nur mit einem integrierten Gesamtverkehrskonzept bewältigt werden, in dem die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene einen wesentlich höheren Anteil am Verkehrswachstum zu übernehmen haben. Voraussetzung dafür ist, daß die Haupttransportachsen dieser Verkehrsträger unter Wahrung der Umwelt- und Naturschutzbelange einen Ausbaustandard erhalten, der konkurrenzfähige Angebote auf dem Transportmarkt ermöglicht.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. Februar 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Wasserstraßennetz kommt der Main-Donau-Wasserstraße als Bindeglied zwischen West- und Südosteuropa eine immer bedeutendere Rolle zu. Die aktuellen Zahlen über das Verkehrsaufkommen des Main-Donau-Kanals (1993: 5 Mio. t Gesamtverkehr; davon 2,4 Mio. t Neuverkehr) zeigen, daß bereits im ersten Jahr nach der Inbetriebnahme des Kanals die Verkehrsprognose für das Jahr 2010 etwa zur Hälfte erreicht ist. Da nach Beendigung des Balkankonfliktes und weiteren Fortschritten bei der Angleichung des Ausbaustandards auf Main und Donau nach der Prognose des Bundesverkehrswegeplans '92 mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs zu rechnen ist, sind Zweifel am wirtschaftlichen Sinn des Main-Donau-Kanals nicht berechtigt.

Die Bundesregierung war sich bei der 1983 getroffenen Entscheidung zum Weiterbau des Main-Donau-Kanals durchaus bewußt, daß die von der Realisierung dieses Projekts auf Natur und Landschaft ausgehenden Wirkungen außerordentliche technische und finanzielle Bemühungen erfordern, damit vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen in bestmöglicher Weise ausgeglichen werden. Eine fundierte Aussage darüber, ob die Umsetzung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitpläne in die Praxis in jedem Einzelfall der betroffenen Landschaftsteile den erwarteten Erfolg hat und ob zusätzliche Maßnahmen zum Ausgleich bzw. Ersatz getroffen werden müssen, ist erst in einigen Jahren nach Erstellung der in den Planfeststellungsverfahren festgelegten Kontrollbilanzen möglich.

1. Verfügt die Bundesregierung über statistische Daten oder sonstige Abschätzungen über das Ausmaß des Tourismus und die Auslastung der Hotels im Altmühltal
 - a) vor dem Beginn des Baus des Rhein-Main-Donau-Kanals,
 - b) während der Bauzeit,
 - c) nach Abschluß der Bauarbeiten?Welcher Anteil davon fällt auf Tagestourismus, welcher auf einen längeren Aufenthalt?

Das Datenmaterial des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung zur Fremdenverkehrslage in den Anliegergemeinden des Main-Donau-Kanals belegt seit 1975 eine positive Trendentwicklung bei Ankünften und Übernachtungen. Sofern für die einzelnen Gemeinden während der Bauphase des Kanals 1972 bis 1992 eine rückläufige Fremdenverkehrsentwicklung zu verzeichnen ist, mag dies zum Teil auf lokale Baumaßnahmen und deren Begleiterscheinungen (Lärm etc.) zurückzuführen sein. Insgesamt zeigt aber gerade auch die Tourismusentwicklung seit Fertigstellung des Kanals, daß die Region dadurch eine beträchtliche Attraktivitätssteigerung erfahren hat. Im Vergleich der ersten drei Quartale 1993 gegenüber 1992 wurden deutliche Zuwächse bei den Übernachtungszahlen in mehreren Gemeinden erzielt, z. B. in Berching, Riedenburg und Beilngries.

Über einen hohen touristischen Informationsbedarf bezüglich des Main-Donau-Kanals berichtet auch das Informationszentrum Naturpark Altmühltal in Eichstätt. 1992 stiegen die Anfragen

gegenüber dem Vorjahr um 26 %. Die tourismusrelevante Kanalschifffahrt in der Region nimmt ebenfalls einen bemerkenswerten Aufschwung.

Amtliche Daten zum Anteil des Tagestourismus am gesamten Fremdenverkehrsaufkommen liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. In welchen Gebieten ist das Grundwasser trotz Betonwänden als Folge des Ausbaus gestiegen, um wieviel, und inwieweit war dies jeweils
 - a) eine vorhergesehene Folge,
 - b) eine unvorhergesehene Folge der Bauarbeiten?

Ein Ansteigen des Grundwasserspiegels infolge des Ausbaus in Bereichen, in denen der Kanalwasserspiegel höher liegt als der Grundwasserspiegel, wird durch die Kanaldichtung (zweilagige Asphalt-Beton-Auskleidung) verhindert. Die Durchlässigkeit dieser Dichtungen ist so gering, daß sich hieraus kein nennenswerter Grundwasseranstieg ergeben kann.

In Teilbereichen des Altmühltals wurden durch den Aufstau der Altmühl vorhergesehene Grundwasseranhebungen herbeigeführt.

3. In welchen Gebieten ist das Grundwasser als Folge des Ausbaus gefallen, um wieviel, und inwieweit war dies jeweils
 - a) eine vorhergesehene Folge,
 - b) eine unvorhergesehene Folge der Bauarbeiten?

Ein Fallen des Grundwassers kann nur in Bereichen eintreten, wo keine Kanaldichtung vorhanden ist und der Grundwasserspiegel höher als der Kanalwasserspiegel liegt. Die Reichweite der Absenkung ist von der Durchlässigkeit des Bodens abhängig. Durchlässige Böden wie Sande oder Kies kamen vermehrt im Sulztal, im Ottmaringer Tal und im Altmühltal vor.

Sulztal: Der Kanal ist überwiegend nicht gedichtet.
Grundwasserabsenkung: 0 bis 5 m,
zugehörige Reichweite: 0 bis 50 m.
Es handelt sich um eine vorhergesehene Folge der Bauarbeiten.

Ottmaringer Tal: Der Kanal ist auf der ganzen Strecke nicht gedichtet.
Grundwasserabsenkung: 0 bis 16 m,
zugehörige Reichweite: 0 bis 250 m.
Es handelt sich um eine vorhergesehene Folge der Bauarbeiten.
Im Bereich des Kevenhüller Moores liegt der Grundwasserspiegel zur Zeit in Teilbereichen bis zu 5 m unter dem Sollwert. Ursache und Abhilfemaßnahmen werden zur Zeit geprüft. Hierbei handelt es sich um eine unvorhergesehene Folge der Bauarbeiten.

Altmühltal: Strecke zwischen der Schleuse Dietfurt und der Ortschaft Untereggersberg (Haltung Riedenburg):
Grundwasserabsenkung: 0 bis 3,5 m,
Strecke zwischen der Schleuse Riedenburg und der Ortschaft Prunn (Haltung Kelheim):
Grundwasserabsenkung: 0 bis 4 m.
Es handelt sich um eine vorhergesehene Folge der Bauarbeiten.
Im Bereich der Irrlewiesen liegt das Grundwasser um ca. 2 m unter dem Sollwert. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß sich der prognostizierte mittlere Grundwasserstand möglicherweise auch wegen der Trockenjahre 1989 bis 1993 (keine bzw. geringe Grundwasserneubildung) noch nicht einstellen konnte. Hierbei handelt es sich um eine unvorhergesehene Folge der Bauarbeiten.

4. Welche ökologischen Auswirkungen hatten diese Veränderungen im Grundwasserpegelstand
- a) auf die Irrlewiesen bei Dietfurt,
 - b) im Ottmaringertal,
 - c) auf die sonstigen betroffenen Gebiete, insbesondere in ihrer Funktion als Lebensraum geschützter Tier- und Pflanzenarten?

a) Irrlewiesen bei Dietfurt

Das ehemals feuchte, moorige und ökologisch bedeutsame Gebiet der Irrlewiesen hat sich nach dem derzeitigen Stand der Untersuchungen großflächig in einen weniger feuchten und damit weniger bedeutsamen Standort mit entsprechenden Beeinträchtigungen im Artenspektrum der Tier- und Pflanzenwelt gewandelt. Die noch feuchten Flächen werden kontinuierlich beobachtet, um sowohl die weitere Entwicklung als auch die Wirksamkeit bereits eingeleiteter Pflegemaßnahmen längerfristig zu kontrollieren. Eine abschließende Aussage ist noch nicht möglich.

Der sich aus der Bilanzierung ggf. ergebende Bedarf an zusätzlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Bayerischen Naturschutzgesetz kann erst nach Eintreten des Beharrungszustandes genau bestimmt werden.

b) Ottmaringer Tal

Die zur Zeit stattfindenden Untersuchungen über die Ursache der Veränderungen im Bereich des Kevenhüller Moores (möglicherweise eine Durchlässigkeit der Dichtungswand) müssen noch abgewartet werden. Gegebenenfalls wird durch weitere bauliche Maßnahmen den eingetretenen Veränderungen entgegenzuwirken sein. Sollte der Grundwasserstand in dem betroffenen Teilbereich nicht auf das nach der Planfeststellung vorgesehene Niveau ansteigen, sind Abhilfemaßnahmen zu

ergreifen. Für auftretende nachteilige Auswirkungen nach Eintreten des Beharrungszustandes hat der Vorhabensträger gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Bayerischen Naturschutzgesetz weiteren Ausgleich oder Ersatz zu schaffen.

c) Sonstige betroffene Gebiete

Das Absenken des Grundwasserspiegels in den dafür vorgesehenen Teilstrecken hat zu einer aus Sicht des Naturschutzes negativen Veränderung der Standortverhältnisse für die Tier- und Pflanzenwelt geführt. In den ehemals feuchten, zu Hochwasserzeiten überschwemmten Gebieten wird das Spektrum feuchter Arten von Arten trockenerer Standorte abgelöst. Für diese Auswirkung, die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung bilanziert wurde, hatte der Vorhabensträger entsprechenden Ausgleich bzw. Ersatz zu schaffen. Dies geschah vor allem in den dafür geeigneten Gebieten, wo der Kanalwasserspiegel nicht oder nur geringfügig im Einschnitt liegt. Es wurden Feuchtbiotope in der Größe von ca. 205 ha und zusätzliche Fließgewässerstrecken bis zu jeweils mehreren 100 m Länge angelegt. In einer ökologischen Kontrollbilanz gemäß Planfeststellungsbeschluß ist der Nachweis zu erbringen, daß die Ziele des landschaftspflegerischen Begleitplanes erreicht wurden. Anderenfalls ist entsprechend nachzubessern.

5. Welche Auswirkungen haben die vorgenommenen Änderungen des Fließcharakters
 - a) durch die Staustufen und Schleusen,
 - b) durch die Umwandlung der Sulz zwischen Berching und Beilngries und der Altmühl unterhalb von Dietfurt in stehende Gewässer bzw. ihre Nutzung zur Überleitung von Donauwasser, insbesondere auf Flußökologie und Wasserqualität?

Durch die Staustufen und Schleusen wurden die Sulz und die Altmühl von einem Fließgewässer in ein Gewässer umgewandelt, in dem keine nennenswerte Fließbewegung mehr stattfindet. Dadurch ergeben sich Veränderungen der physikalischen, chemischen bzw. biochemischen Prozesse, die eine Abnahme des physikalischen Sauerstoffeintrags, der Selbstreinigungskraft des Gewässers, der Turbulenz sowie des Geschiebetriebs erwarten lassen. Insbesondere sind durch die wesentliche Reduzierung der Fließwasserstrecken die Fließwasserarten bedroht. An ihre Stelle werden Organismen treten, die für ein Stillgewässer bzw. für ein gering bewegtes Gewässer typisch sind. Diese Veränderungen wurden in der ökologischen Bilanzierung berücksichtigt.

Nach Angaben des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen führten die mit einer Reduzierung der Fließgeschwindigkeit einhergehenden Ausbaumaßnahmen an der Altmühl im Bereich Riedenburg zu einer Verschiebung von ursprünglich Gewässergüteklasse II (mäßig belastet) auf die Güteklasse II bis III (kritisch belastet). Die 1992 fertiggestellte Neubaustrecke des Main-Donau-Kanals wurde von der Bayerischen Wasserwirtschaftsverwaltung noch nicht eingestuft, da sich dort noch kein biologisches Gleichgewicht einstellen konnte.

Von der Nutzung des Main-Donau-Kanals zur Überleitung von Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet sind keine tiefergreifenden Auswirkungen auf die Flußökologie und die Wasserqualität zu erwarten.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung Einschätzungen des Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN), daß sich durch die Auswirkungen des Kanalbaus die Artenvielfalt im Kanal und in der Talaue um ca. 50 % verringern wird und daß an Stelle von hochspezialisierten, gefährdeten Tier- und Pflanzenarten häufige „Allerweltsarten“ treten werden?

Durch den Bau des Main-Donau-Kanals wurde das hydrologische Regime und dadurch die Morphologie und die Grundwasserverhältnisse in Teilen der Talaue verändert, was in den betroffenen Bereichen zu anderen Lebensgemeinschaften führt. So werden unter anderem im Gewässer strömungsliebende Arten durch Organismen der Stillwasserbereiche ersetzt. In der Talaue werden alle autotypischen, auf Wechselfeuchtigkeit angewiesenen Arten und Lebensgemeinschaften durch solche dauertrockener bis dauernasser Standorte abgelöst.

Die Einschätzung des Bund Naturschutz (BN) zum Rückgang der Artenvielfalt ist in der Tendenz zutreffend und in der Planfeststellung bewertet worden. Um Art und Ausmaß solcher Veränderungen festzustellen, wird zur Zeit in der Stauhaltung Kelheim eine Kontrollbilanz, die sowohl in der ökologischen Beweissicherung als auch im Planfeststellungsbeschluß festgeschrieben ist, durchgeführt. Eine abschließende Aussage ist erst nach Abschluß und Auswertung der Untersuchungen möglich.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung der Rhein-Main-Donau AG, daß das Gutachten der Landesgewerbeanstalt zur Einschätzung des Grundwasserpegels falsch war?

Nach Angaben der Rhein-Main-Donau AG ist die Auffassung, das Gutachten der Landesgewerbeanstalt (LGA) zur Einschätzung des Grundwasserspiegels sei falsch gewesen, von ihr nicht vertreten worden. Die Prognosen der LGA haben die Grundwassersituation nach dem Kanalbau sehr zutreffend beschrieben. Die LGA hat mit großer Fachkunde und Sorgfalt wertvolle und präzise Prognosen aufgestellt, gleichwohl es sich häufig um sehr schwierige geologische Untergrundverhältnisse handelte. Lediglich die Prognose für den Bereich der Irlewiesen hat sich bisher als unzutreffend herausgestellt.

8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung für weitere Ausbauprojekte aus der Feststellung des Bund Naturschutz, daß durch den Kanalbau ca. 600 ha schutzwürdige Feuchtgebiete irreparabel zerstört worden sind?

Wie und mit welchen technischen Maßnahmen will die Bundesregierung insbesondere sicherstellen, daß es bei künftigen Ausbauprojekten nicht zu ungeplanten Änderungen des Grundwasserpegels mit den damit verbundenen Schäden kommt?

Für die Behauptung des Bund Naturschutz, daß durch den Kanalbau ca. 600 ha schutzwürdige Feuchtgebiete irreparabel zerstört worden seien, liegt der Bundesregierung kein Nachweis vor.

Zum Ausgleich der ökologischen Bilanzierung in den Planfeststellungsverfahren wurden zusätzliche Feuchtgebiete und Fließgewässerstrecken angelegt. Erst nach dem Vorliegen der ökologischen Kontrollbilanz, die in der ökologischen Beweissicherung und im Planfeststellungsbeschluß festgeschrieben ist und die nach den Aussagen der Experten erst nach einem Zeitraum von ca. fünf Jahren nach Stauerrichtung durchgeführt werden kann, sind Aussagen zu dieser Frage möglich.

Die Güte von Prognosen mit Hilfe von Grundwassermodellen ist abhängig von der Güte der zugrundeliegenden Daten und der Gründlichkeit der Modellkalibrierung (Herstellung der Prognosefähigkeit des Modells). Ein Grundwassermodell bietet nach dem Stand der Wissenschaft die beste Möglichkeit, zukünftige Grundwassersituationen vorherzusagen.

Als technische Maßnahme zur Verhinderung der Anhebung der Grundwasseroberfläche infolge höherer Wasserstände im Fluß werden Dichtungswände mit landseitiger Sickerleitung eingesetzt. Die Dichtungswände sollen ein Eindringen des Wassers aus dem Fluß verhindern, während Sickerleitungen das aus dem Hinterland zufließende Wasser aufnehmen sollen.

Absenkungen der Grundwasseroberfläche infolge niedrigerer Wasserstände im Fluß werden durch zusätzliche Einspeisungen von Oberflächenwasser ins Grundwasser ausgeglichen.

9. Wie sind Grundwasser-Modell und -Prognosen einzuschätzen, nachdem sowohl im Sulz- und Altmühltal, im Bereich der Stauhaltung Geisling und der Stauhaltung Pielweichs massive ökologische und ökonomische Schäden infolge falscher GW-Modell-Prognosen eintraten?

Grundwasserprognosen auf der Basis von Grundwassermodellen können, wie sich durch den Vergleich mit den tatsächlich eingetretenen Zuständen nachweisen läßt, i. d. R. sehr zutreffend gestellt werden. Nur in Einzelfällen können wegen der Vielzahl der zu berücksichtigenden Faktoren und der Komplexität der Beschreibung der Grundwassersituation geringe Abweichungen auftreten.

10. Wie viele Anträge auf Ersatz von Gebäudeschäden aufgrund Senkungen oder Erhöhungen des Grundwasserspiegels sind bis heute bei der RMD eingegangen, und wie hoch sind jeweils die geltend gemachten Schäden?

Siehe Antwort zu Frage 11.

11. Wie viele davon wurden von der RMD bisher insgesamt anerkannt und in jeweils welchen Höhen?

Bis auf wenige Ausnahmen liegen alle Schadensfälle im prognostizierten Grundwasserveränderungsbereich, wofür vor dem Bau des Main-Donau-Kanals Beweissicherungsverfahren durchgeführt wurden. Die RMD ist bestrebt, die Bearbeitung der Schadensmeldungen möglichst rasch abzuschließen.

Nach Angaben der RMD besteht folgender Sachverhalt:

Im Altmühltal sind noch 15 Anträge offen.

Stadt Kelheim: 19 Anträge gemeldet,
davon
3 mit Schadenshöhe größer 10 000 DM,
6 mit Schadenshöhe kleiner 10 000 DM,
10 ohne Zusammenhang zum MDK.

Stadt Riedenburg: 48 Anträge gemeldet,
davon
18 mit Schadenshöhe größer 10 000 DM,
13 mit Schadenshöhe kleiner 10 000 DM,
17 ohne Zusammenhang zum MDK.

Stadt Dietfurt: 104 Anträge gemeldet,
davon
26 mit Schadenshöhe größer 10 000 DM,
21 mit Schadenshöhe kleiner 10 000 DM,
57 ohne Zusammenhang zum MDK.

Im Ottmaringer Tal und im Sulztal liegen wegen der geringen Grundwasserveränderung in den betroffenen Städten und Gemeinden wenige Schadensanträge vor.

Haltung Dietfurt: durchweg Anträge von geringer Schadenshöhe; da dieser Bauabschnitt zuletzt fertiggestellt wurde, kann erst jetzt die Frage nach einem Zusammenhang mit dem MDK geklärt werden.

Haltung Berching: wenige Anträge, durchweg von geringer Schadenshöhe; etwa die Hälfte der Anträge wurde abgelehnt, da die Schäden nicht im Zusammenhang mit dem Bau des MDK stehen.

12. Trifft es zu, daß die Gutachter für die entstandenen Gebäudeschäden aus derselben Anstalt kommen wie die Fehlgutachten zum Grundwasser?

Die Gutachter kommen aus derselben Anstalt.

Wie unter den Fragen 7 und 9 beantwortet, sind die Gutachten der LGA zu Grundwasserveränderungen i. d. R. sehr zutreffend. Da die LGA unabhängig und fachlich anerkannt ist, bestanden keine Bedenken, sie auch mit den Beweissicherungen für die Gebäudeschäden zu beauftragen.

13. Trifft es zu, daß im letzten Jahr nur durchschnittlich alle zweieinhalb Stunden ein Schiff die Schleuse bei Kelheim durchquert hat?

Nein.

Im Jahre 1993 passierten ca. 4 900 Fahrzeuge (Güterschiffe, Fahrgastschiffe) die Schleuse Kelheim. In diesem Zeitraum war die Schleuse ca. 7 660 Stunden in Betrieb. Entsprechend wurde 1993 etwa alle 1,5 Betriebsstunden ein Fahrzeug geschleust. Bedenkt man, daß die Schleusenkammer maximal zwei Schiffe aufnehmen kann und eine Kreuzschleusung ca. eine Stunde dauert, können in Hauptverkehrsrichtung maximal zwei Fahrzeuge pro Betriebsstunde geschleust werden, was einem Äquivalent von etwa zwei Lkw pro Minute entspräche.

14. Trifft es zu, daß in den ersten acht Monaten dieses Jahres im Nürnberger Hafen nur 80 Schiffe mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum entladen wurden und die Beladung ähnliche Zahlen aufweist?

Da der Nürnberger Hafen im Zuständigkeitsbereich des Freistaates Bayern liegt, verfügt die Bundesregierung nicht über die erbetene Information.

15. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Hafenverwaltung, der geringe Anstieg bei den Entladungen sei vornehmlich auf „widrige Randbedingungen“ zurückzuführen?

Siehe Antwort zu Frage 14.

16. Wie viele Schiffe wurden
a) im letzten Jahr,
b) in den fünf Jahren davor
in den Häfen Erlangen, Nürnberg, Kelheim, Regensburg, Deggen-
dorf und Passau entladen, wie viele beladen?

Da die Häfen Erlangen, Nürnberg, Kelheim, Regensburg, Deggen-
dorf und Passau im Zuständigkeitsbereich des Freistaates Bayern liegen, verfügt die Bundesregierung nicht über die erbetenen Angaben.

17. Inwieweit werden negative Auswirkungen des Bürgerkriegs im ehemaligen Jugoslawien auf das Frachtaufkommen dadurch ausgeglichen, daß im letzten Jahr auf dem Kanal über Rotterdam Güter nach Österreich (insbesondere zu den Voest-Werken in Linz) transportiert wurden, die ansonsten wesentlich günstiger über die GUS-Länder bezogen werden könnten?
Wieviel Tonnen sind Eigentransport der RMD?

Mangels gesetzlicher Grundlage werden durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Herkunft und Ziel der Güter nicht erfaßt. Es kann deshalb keine Aussage darüber gemacht werden, ob und

inwieweit Österreich über den Main-Donau-Kanal Güter bezogen hat oder bezieht, die es ohne den Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien aus dem Osten bezogen hätte.

Im Rahmen der Restbauarbeiten wurden im Auftrag der Rhein-Main-Donau AG 1993 ca. 33 000 t Baumaterial auf dem Main-Donau-Kanal befördert.

18. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß das Defizit der Deutschen Bundesbahn durch die Konkurrenz des Rhein-Main-Donau-Kanals, insbesondere im Bereich des Massengütertransports um ca. 30 bis 50 Mio. DM angestiegen ist?
Liegen der Bundesregierung genauere Zahlen vor?

Nach Angaben der DB betrugen die Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Wasserstraße im ersten Jahr nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals rd. 900 000 t. Hierbei handelt es sich zum überwiegenden Teil um konkurrenzierte Massengüter, z. B. 500 000 t Erze für die österreichische Stahlindustrie, die vor der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals von den Nordseehäfen im gebrochenen Transportweg Schiene/Wasserstraße befördert wurden. Ihre zum einen Teil durch Verkehrsverlagerungen, zum anderen Teil durch vertretbar gehaltene Tarifsenkungen entstandene Einnahmereduzierung beziffert die DB auf rd. 30 Mio. DM. Eine Defizitermittlung (Saldo Einnahmen-/Ausgabenreduzierung) liegt der Bundesregierung nicht vor.

19. Wie stellt sich das Nutzen-Kostenverhältnis des Rhein-Main-Donau-Kanals heute und im Vergleich zu früheren Berechnungen dar?

Nutzen-Kosten-Untersuchungen werden für bedeutende investitionspolitische Entscheidungen herangezogen, z. B. im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung für die Frage, ob ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden soll und ggf. in welcher Prioritätenstufe.

Für den Main-Donau-Kanal (Abschnitt Nürnberg–Kelheim) wurde zuletzt im Jahr 1981 bei der Planco Consulting eine solche Untersuchung im Zusammenhang mit der Frage in Auftrag gegeben, ob das Projekt Main-Donau-Kanal zu Ende geführt werden soll. Ausschlaggebend für die seinerzeit vom Kabinett getroffene Entscheidung für den Weiterbau waren neben dem wasserwirtschaftlichen Nutzen weitere Kriterien, insbesondere der erreichte Baustand und die Vertragslage.

Nach dem Kabinettsbeschluß zur Fertigstellung der Wasserstraße bestand keine Veranlassung für eine weitere Untersuchung.

20. Wie verteilt sich der Nutzen des Kanals nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme auf
- Schifffahrtsstraße,
 - Wasserüberleitung,
 - Arbeitsplätze?

Nach der 1981 von der Planco Consulting erstellten Nutzen-Kosten-Untersuchung entfallen von dem Gesamtnutzen des Main-Donau-Kanals etwa 20 v. H. auf den verkehrlichen und der Rest auf den außerverkehrlichen Nutzen (Wasserwirtschaft, Arbeitsplätze).

21. Wie hoch ist der Anteil beförderter Güter, die sonst typischerweise (Halb- und Fertigwaren, Container) auf Lkw transportiert würden?

Der Verkehr durch die Schleuse Kelheim betrug 1993 ca. 2,4 Mio. Gütertonnen. Hiervon entfielen auf den Güterbereich Halb- und Fertigwaren ca. 1 v. H.

Nach der Aufnahme der Containertransporte zwischen den Niederlanden und Österreich sind im Jahr 1993 ca. 1 330 Container befördert worden, was einer mittleren Transportmenge von ca. 35 Containern pro Woche entspricht.

22. Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten für den Nachtbetrieb?
Wie ist die Inanspruchnahme?
Wem nützt, und wem schadet der Nachtbetrieb?

Die zusätzlichen Kosten für den Nachtbetrieb, der als Probebetrieb in Form einer speziellen Rufbereitschaft seit dem 1. April 1993 auf dem Streckenabschnitt Aschaffenburg–Regensburg eingerichtet und zunächst bis Ende 1994 terminiert wurde, belaufen sich jährlich auf etwa 3 Mio. DM.

Die erst kurze Dauer des Nachtbetriebs läßt z. Z. noch keine Aussagen zur Inanspruchnahme zu. Eine Bewertung wird rechtzeitig vor Ablauf des Probebetriebes vorgenommen.

Mit dem Nachtbetrieb wird das verkehrspolitische Ziel verfolgt, die freien Kapazitäten des umweltfreundlichen, sicheren und kostengünstigen Verkehrssystems Binnenschiff/Wasserstraße noch besser zu nutzen. Damit wird dem gesamten Verkehrsgewerbe die Möglichkeit angeboten, neben Untermain und Donau, wo es die Nachtschleusungen schon seit einigen Jahren gibt, auch die durchgehende Main-Donau-Verbindung 24 Stunden zu benutzen, was zu einer Transportkostensenkung führt, die aufgrund der Konkurrenzsituation an die Verlader und damit – zumindest auf längere Sicht – an die Verbraucher weitergegeben wird und der Standortverbesserung der Region im Einzugsbereich der neuen Wasserstraße dient. Da das Angebot der Nachtschleusung für alle in- und ausländischen Schiffahrtsgesellschaften gilt, wird keine Schiffahrtsgesellschaft oder Betriebsform bevorzugt oder benachteiligt. Auch den selbständigen Schiffahrtstreibenden, die in der Regel nur die 14-, 16- oder 18-Stundenfahrt betreiben, wird damit die Möglichkeit zu größerer Flexibilität gegeben; z. B. um nach Beladung am späten Nachmittag noch möglichst weit zu fahren. Hiervon wird auch Gebrauch gemacht, wie die bisherigen Erfahrungen gezeigt haben.

23. Auf welcher Datenbasis, und auf welche statistischen Gesetzmäßigkeiten stützt das Wasser- und Schifffahrtsamt die prognostizierten Steigerungsraten im Kanalverkehr?

Das Bundesministerium für Verkehr stützt sich bei der Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf die koordinierte Gesamtverkehrsprognose des Gutachters Kessel und Partner für die Bundesverkehrswegeplanung 1992.

Diese Prognose basiert auf Strukturdatenprognosen zur regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung. Auf dieser Grundlage wurden für das Prognosejahr 2010 Verflechtungsmatrixen der Güterströme zwischen einzelnen Regionen getrennt nach Gütergruppen und Verkehrsträgern erstellt. Diese Daten wurden weiter detailliert und auf die jeweiligen Verkehrsnetze umgelegt.

Die prognostizierten Steigerungsraten für den Verkehr beruhen auf der koordinierten Gesamtverkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan '92, die für den Güterverkehr vom Gutachter Kessel und Partner im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführt wurde.