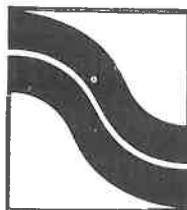


Mitteilungsblätter
Januar 1983
Nummer 42

**Deutscher Kanal-
und Schiffsverein
Rhein-Main-Donau e.V.**
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg 1
Telefon: 09 11/22 66 46



Positive Auswirkung der Ifo-Studie über den Main-Donau-Kanal

Auf dem Höhepunkt einer lang anhaltenden öffentlichen Kampagne gegen den Main-Donau-Kanal beauftragte am 27. Januar 1982 das Bundeskabinett den Bundesverkehrsminister, Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern über diese Schifffahrtsstraße aufzunehmen. Hierbei sollte auch die Möglichkeit einer sogenannten „qualifizierten Beendigung“ des Kanalbaues einbezogen werden.

Der Bayerische Ministerrat hat daraufhin am 16. März 1982 seine Auffassung bekräftigt, wonach keine Gründe für eine Änderung des Duisburger Vertrages erkennbar sind, dementsprechend Verhandlungen strikt abgelehnt, aber Gespräche im Zuge der allgemeinen vertrauensvollen Zusammenarbeit der Vertragspartner zugestimmt. Diese wurden am 2. Juni 1982 aufgenommen und am 9. November 1982 beendet. Nachfolgend geben wir den Bericht von Staatsminister Anton Jaumann vor dem Ausschuß für Wirtschaft und Verkehr des Bayerischen Landtages sowie das Ergebnisprotokoll der Gespräche zwischen Bund und Bayern mit freundlicher Genehmigung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr wieder. Dabei ist für uns von besonderem Interesse, inwieweit die vom Deutschen Kanal-

und Schifffahrtsverein im Herbst 1981 beim Ifo-Institut in Auftrag gegebene und im Sommer 1982 dann vorliegende Argumentationsstudie über den Main-Donau-Kanal in diese Gespräche einbezogen wurde.

Das Studium des Ergebnisprotokolles und ausdrückliche Hinweise im Bericht von Staatsminister Jaumann zeigen, daß die Darstellungen der Ifo-Studie ihre Wirkungen bei den Gesprächen nicht verfehlt haben. So werden die Aussagen der Ifo-Studie zum Main-Donau-Kanal zum Beispiel hinsichtlich Fertigstellungsgrad, tatsächlicher Einsparung bei „qualifizierter Beendigung“, Verkehrsmenge und Nutzen-Kosten-Relation in den Gesprächsergebnissen sehr weitgehend berücksichtigt.

Der positive Ausgang der Gespräche zwischen Bund und Bayern zeichnete sich übrigens bereits im Sommer 1982 bei den Expertenberatungen ab, ist also von dem Regierungswechsel unabhängig.

Die bei den gegebenen Daten und Tatsachen zwingende Schlußfolgerung, die Main-Donau-Wasserstraße zügig fertigzustellen, ist freilich dem ehemaligen Bundesverkehrsminister Dr. Volker Hauff durch den inzwischen eingetretenen Wechsel erspart geblieben.

Die Geschäftsführung

Gespräche zwischen Bund und Bayern über den Main-Donau-Kanal

Bericht des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann, vor dem Ausschuß des Bayerischen Landtages am 9. Dezember 1982

Ich bedanke mich für die Gelegenheit, Ihnen heute über die Main-Donau-Schiffahrtsstraße berichten zu können. Ich möchte Sie insbesondere über die Gespräche informieren, die Bayern mit dem Bund wegen dieses Vorhabens geführt hat.

Ausgangspunkt der Gespräche war der Beschluß des Bundeskabinetts vom 27. Januar dieses Jahres, mit dem der Bundesverkehrsminister beauftragt wurde, Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern über die Main-Donau-Schiffahrtsstraße aufzunehmen. Sie sollten dazu Ziele haben, finanzwirtschaftlich, ökonomisch und ökologisch abgewogene Konzepte für das weitere Vorgehen zu finden und auch die Möglichkeit einer sogenannten qualifizierten Beendigung des Vorhabens einbeziehen. Was unter „qualifizierter Beendigung“ verstanden werden sollte, hat Bundesverkehrsminister Dr. Hauff in einem Schreiben an den Bayerischen Ministerpräsidenten vom 12. Februar näher beschrieben, nämlich die Begrenzung des Weiterbaus auf die Strecken Nürnberg–Hilpoltstein und Kelheim–Riedenburg und den Verzicht auf die Schließung der Lücke zwischen Hilpoltstein und Riedenburg. Der Ausbau der Donau sollte auch bei der sogenannten qualifizierten Beendigung des Main-Donau-Kanals zu Ende geführt werden.

Der Bayerische Ministerrat hat daraufhin am 16. März seine Auffassung bekräftigt, daß keine Gründe für eine Änderung des Duisburger Vertrags erkennbar sind. Er hat damit Verhandlungen strikt abgelehnt — aber er war selbstverständlich bereit, Gespräche über wesentliche Daten und Tatsachen des Projektes mit seinem Vertragspartner zu führen, nachdem die Meinungen über wichtige Punkte offensichtlich sehr weit auseinanderklafften.

Es fanden also nicht Verhandlungen, sondern Gespräche im Zuge der allgemeinen vertrauensvollen Zusammenarbeit der Vertragspartner statt. Sie wurden am 2. Juni

aufgenommen und am 9. November abgeschlossen. Auf bayerischer Seite waren neben meinem Haus das Finanzministerium, das Innenministerium und das Ministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen beteiligt. Das Ergebnis ist in einem gemeinsamen Protokoll festgehalten, das ich verteilen lasse. Ich möchte deshalb darauf verzichten, Ihnen alle Einzelheiten vorzutragen und mich stattdessen auf Schwerpunkte konzentrieren.

Das Ergebnisprotokoll nennt — nach der Feststellung, daß Bund und Bayern ihre vertraglichen Verpflichtungen unverändert anerkennen — die Bauziele in genauerer Form, nämlich einen durchgehenden Schiffahrtsweg, der für Schiffe bis 2000 Tonnen mit 2,5 m Tiefgang befahrbar ist. Die entsprechenden Regelmaße für den Kanal sind:

55 m Wasserspiegelbreite

4 m Wassertiefe

Schleusen von 190 m Länge und

12 m Breite.

Ob es möglich ist, auch mit kleineren Maßen auf dem ganzen Kanalabschnitt oder auf Teilen auszukommen, ist zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Bayerischen Innenministerium bereits vor 6 Jahren eingehend geprüft worden. Das Ergebnis war eindeutig. Es geht nicht. Der Gedanke taucht in der öffentlichen Diskussion aber immer wieder auf und hat auch in den jetzigen Gesprächen zeitweise eine Rolle gespielt. Dies hängt mit den Verkehrserwartungen zusammen. Wenn der Verkehr wirklich so niedrig einzuschätzen wäre, wie ihn z. B. das Planco-Institut prognostiziert hat (2,7 Mio t), läge es nahe, zu fragen, ob man nicht streckenweise noch schmaler bauen könne, wenn man dort Einbahnverkehr mit wechselnder Richtung einführt, wie dies z. B. bei Bauarbeiten im Straßenverkehr üblich ist. Aber man würde damit auch einen Kanal bauen, der bei

wachsendem Verkehr die Schiffe zu immer längeren Wartezeiten zwingen würde und damit von vornherein einen „Geburtsfehler“ hätte — ähnlich wie der alte Ludwig-Donau-Main-Kanal. Bei ihm hat sich ja bekanntlich kurz nach Eröffnung gezeigt, daß seine Dimensionen zu sparsam waren, um einen Schiffsverkehr zu ermöglichen, der auf Dauer der Konkurrenz der Eisenbahn hätte standhalten können. Ich werde auf die Frage der zu erwartenden Verkehrsmengen noch eingehen.

Die künftigen Kosten des Kanals Nürnberg bis Kelheim wurden in einer minutiösen Arbeit von der Rhein-Main-Donau AG noch einmal — nach dem Preisstand von 1981 — berechnet und vom Bundesverkehrsministerium und der Bayerischen Staatsregierung geprüft. Dabei wurde vor allem untersucht, ob es besondere Kostenrisiken gibt, die die Gesamtkosten erhöhen können. Dazu gehörten die Kosten für die Umplanung im Sulztal, wo die Trasse vom Hang in den Talgrund verlegt worden ist, ferner die Kosten für Ablagerungsflächen oder die Kosten für die Ausführung der landschaftspflegerischen Begleitpläne einschließlich der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen. Es hat sich gezeigt, daß die Kosten, die hierfür voraussichtlich entstehen, in den Kostenschätzungen der Rhein-Main-Donau AG bereits berücksichtigt sind.

Die Kostenschätzung, von der Bund und Bayern schon vor Beginn der Gespräche ausgegangen sind, war nur unwesentlich zu korrigieren. Der Bau des Kanals von Nürnberg bis Kelheim hat bis Ende 1981 858 Mio DM gekostet. Umgerechnet in Preise von 1981 wären dies 1125 Mio DM. Weitere 304 Mio DM sind durch erteilte Bauaufträge und zwingend notwendige Anschlußaufträge bereits gebunden. Die Restkosten, die darüber hinaus bis zur vollständigen Fertigstellung noch erforderlich sind, betragen 975 Mio DM (in Preisen von 1981).

Zur Berechnung eines realen Fertigstellungsgrades kann man nur Baukosten mit einheitlichem Preisstand heranziehen. Es ergibt sich dann ein Anteil der bisherigen Kosten an den Gesamtkosten von 47 %. Er erhöht sich auf 59%, wenn man zu den bisherigen Kosten die Kosten für bereits erteilte Aufträge und unabweisbare Folgekosten hinzunimmt. Eine Berechnung des realen Fertigstellungsgrades auf anderem Weg hat das Ifo-Institut durchgeführt. Es kam dabei auf 57%. Bund und Bayern haben in ihren Gesprächen aus all dem den Schluß gezogen, daß der reale Fertigstellungsgrad des Abschnitts Nürnberg-Kelheim zwischen 50 und 60% liegt, ohne sich auf einen genauen Wert festzulegen.

Ein Kernpunkt der öffentlichen Kritik am Main-Donau-Kanal sind Bedenken der Ökologie und des Landschaftsschutzes. Den ökologischen Fragen ist deshalb in den Gesprächen mit großer Aufmerksamkeit nachgegangen worden. Es wurden zwei Fragegruppen untersucht, die im Zuge der Gespräche an die Bayerische Staatsregierung gestellt worden waren:

1. Gewährleisten die vorgesehenen rechtlichen Verfahren, daß den berechtigten Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes Rechnung getragen wird?
2. Welche materiellen Probleme sind zu erwarten? Sind sie lösbar?

Der Verfahrensablauf wurde dem Bundesverkehrsminister eingehend dargestellt, angefangen vom Raumordnungsverfahren für die gesamte Strecke bis hin zur landschaftspflegerischen Rahmenplanung und zur nochmaligen Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Planfeststellung und der Überwachung der Ausführung. Es bestand Übereinstimmung, daß dieser Verfahrensablauf Gewähr dafür bietet, daß die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes ausreichend gewahrt werden. Die Prüfung

der materiellen Probleme erforderte größeren Aufwand. Sie wurde allerdings dadurch sehr erleichtert, daß mit den fertiggestellten Teilstrecken im Altmühltal schon Beispiele dafür vorliegen, wie auch in einer sehr empfindlichen, eng gegliederten Landschaft ein Kanal gebaut werden kann, der zwar die Landschaft verändert, aber letztendlich nicht zerstört. Es wurden hier überzeugende Lösungen gefunden, und ich kann jedem nur empfehlen, sich an Ort und Stelle davon zu überzeugen.

Im Rahmen der Gespräche wurde unter Einschaltung der Professoren Grebe und Kagerer und mit Mitwirkung der bayerischen Naturschutzbehörden untersucht, welche Probleme sich beim Weiterbau ergeben können, welche Verfahren und Untersuchungen eingeleitet sind und welche Lösungsmöglichkeiten bestehen. Die tatsächlich zu realisierende Lösung kann in ihren Einzelheiten natürlich heute noch nicht festgelegt werden. Dies ist erst im Zuge der weiteren Planung möglich, wenn die Kanalplanungen und die landschaftspflegerische Begleitplanung im Detail und in gegenseitiger Rückkoppelung entwickelt werden und wenn schließlich die Planfeststellung erfolgt.

Bereits im heutigen Planungsstand ist aber erkennbar, daß auch in diesen Abschnitten ein umweltgerechter Ausbau möglich ist. Das heißt, daß entweder die Einbußen im Naturhaushalt und Landschaftsbild vertretbar sind oder Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden können.

Die ökonomische Überprüfung des Projektes umfaßte die Frage nach dem künftigen Transportaufkommen, nach den wasserwirtschaftlichen und energiewirtschaftlichen Nutzen, nach den Beschäftigungsnutzen, die sich während der Bauzeit und nach der Vollendung des Baus einstellen werden, nach den künftigen Betriebs- und Unterhaltungskosten, nach der Wegkostendeckung und nach den Auswirkun-

gen des Kanals auf die Deutsche Bundesbahn, die deutschen Häfen und die deutsche Binnenschifffahrt.

Zur Beurteilung des voraussichtlichen Transportaufkommens wurden die vorhandenen neueren Prognosen von Forschungsinstituten und aus der Verkehrswirtschaft analysiert und beurteilt. Die Prognosen differierten zwischen 2,7 und 6 bis 8 Mio t Verkehrsaufkommen jährlich. Die Ursachen für diese Differenzen konnten weitgehend aufgeklärt werden. Die beiden Prognosen mit besonders niedrigen Werten, die der Bundesverkehrsminister bei der Planco-Consulting GmbH und bei dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Auftrag gegeben hatte, waren nicht unabhängig voneinander erstellt worden. Planco hat nämlich wesentliche Ergebnisse der DIW-Prognose übernommen. Beide Institute haben nur ein äußerst schmales Einzugsgebiet untersucht — ein Gebiet, das sich praktisch auf die Landkreise beschränkt, die von der Wasserstraße durchzogen werden. Tatsächlich geht ein beachtlicher Teil des Hafenumschlags weit über eine derart schmale Zone hinaus. Dies konnte anhand der Statistiken der bayerischen Landeshäfen sehr deutlich gezeigt werden. Die beiden Gutachter des Bundesverkehrsministers hatten ferner offensichtlich außer acht gelassen, daß die Binnenschifffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr, wo freie Preisbildung herrscht, besonders niedrige Tarife bietet. Und sie hatten beide die Möglichkeit der langfristigen Umorientierung von Handelsströmen als Folge verbesserter Transportbedingungen und das Verkehrsaufkommen von Neuansiedlungen an der Wasserstraße unberücksichtigt gelassen. Der Bund hat im Verlauf der Gespräche anerkannt, daß insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr höhere Verkehrsmengen realistisch sind, als die von ihm beauftragten Gutachter prognostiziert

haben. Das Ergebnis, das gemeinsam von Bund und Bayern für plausibel erachtet wurde, war keine punktgenaue Prognose, sondern eine Spanne, nämlich von 4 bis 7 Mio t jährlich. Verkehrsmengenprognosen sind in hohem Maße von der Entwicklung insbesondere der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig, und eine Prognose für diese Wasserstraße mit ihrem hohen Anteil internationalen Verkehrs ist besonders schwierig. Derartige Prognosen lassen sich für einen Zeitpunkt nach dem Jahre 1990 keineswegs mit der Genauigkeit geben, die die Öffentlichkeit erwartet; man kann nur versuchen, eine realistische Spanne einzugrenzen.

Es würde zu weit führen, wenn ich jetzt auch auf die übrigen ökonomischen Fragen im einzelnen eingehen würde. Die verschiedenen wirtschaftlichen Aspekte werden ja in der Nutzen-Kosten-Rechnung zusammengefaßt und schlußendlich im Nutzen-Kosten-Verhältnis in einer einzigen Zahl ausgedrückt. Sie wissen, daß ich immer skeptisch war, welchen Wert es hat, wenn man so rigoros die Fülle verschiedener Aspekte saldiert und die Erkenntnis gewissermaßen auf eine einzige Zahl reduziert. Aber nachdem der frühere Bundesverkehrsminister landauf, landab verkündet hatte, für jede in den Kanal gesteckte Mark kämen nur 52 Pfennig wieder heraus, konnte auch dies nicht ungeprüft bleiben. Eine wertvolle Hilfe war dabei die Studie, die das Ifo-Institut im Auftrag des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. erstellt hat und die sich auch mit der Nutzen-Kosten-Rechnung der Planco-Consulting auseinandersetzt, die zu dem Ergebnis von 0,52 gekommen war. Ich habe sie Ihnen noch in der alten Legislaturperiode geben lassen. Für neue Mitglieder des Ausschusses, die sich dafür interessieren, habe ich noch Exemplare mitgebracht.

Die Ifo-Studie weist nach, daß Planco dort, wo Entscheidungsspielräume bestehen, fast durchweg zuungunsten des Kanals gerechnet und damit eine Minimierungsrechnung aufgestellt hat. Wenn man im Rahmen dieser Entscheidungsspielräume die Annahmen anders trifft — wofür es auch gute Gründe gibt — und wenn man einige Zahlen korrigiert, die bei Planco offensichtlich unvollständig oder veraltet sind, ergibt sich nach dem gleichen Rechnungssystem ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,96 bis 0,98, d. h. praktisch von 1. Der Bund ist im Laufe der Erörterung zu der Auffassung gekommen, daß das Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen 0,52 und 1 liegt. Vor kurzem hat Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger sogar von „nahe 1“ gesprochen. Bayern, das von höheren regional-wirtschaftlichen Nutzen ausgeht, ist der Auffassung, daß es mindestens bei 1, wahrscheinlich aber darüber liegt. Die Überprüfung einer sogenannten qualifizierten Beendigung mußte für alle Anhänger dieser Idee ein ernüchterndes Ergebnis bringen. Nur im günstigsten Fall könnte ein relativ bescheidener Betrag von rund 150—200 Mio DM gespart werden. Vermutlich würde aber auch diese Ersparnis durch die Kosten aufgezehrt werden, die für die Anpassung im Bereich des kommunalen Straßenbaus, der Wasserver- und -entsorgung und anderer Infrastrukturen an die neue Situation nötig würden. Es besteht ferner das erhebliche Risiko, daß noch weitaus höhere Kosten, möglicherweise in Milliardenhöhe, anfallen, weil für schon fertige Teile der Wasserstraße neuerliche Planfeststellungen durchgeführt werden müssen, wenn der Zweck des Bauwerks, nämlich eine durchgehende Wasserstraße zu schaffen, nicht mehr erreicht wird. Aufgrund der Rechtsprechung ist nicht auszuschließen, daß diese Planfeststellungen zu dem Ergebnis führen, daß auch bereits fertige Abschnitte wieder ab-

gebaut und die Landschaft renaturiert werden muß. Solche Forderungen könnten auch frühere Eigentümer von Grundstücken erheben, die enteignet worden sind oder die unter dem Druck der Enteignung verkauft haben.

Selbst wenn man diese zusätzlichen Risiken einmal außer acht läßt, bleibt es dabei, daß günstigstenfalls rund 150—200 Millionen DM gespart werden könnten. Von diesem Betrag hängt es also ab, ob wir die Kanalverbindung zwischen Main und Donau herstellen oder ob wir statt dessen für 560 Mio DM lediglich eine riesige Druckwasserleitung bauen, um die notwendige Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das wasserarme Regnitz-Main-Gebiet zu ermöglichen. In den Ausbau der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur bayerisch-österreichischen Landesgrenze bei Passau sind bis jetzt im Verlauf von 60 Jahren nach heutigem Preisstand rund 6,8 Mrd DM investiert worden. Eine Aufgabe des Vorhabens käme im wirtschaftlichen Effekt der Sperrung eines vorhandenen Verkehrswegs gleich.

Es wäre übrigens falsch, zu meinen, das Ergebnis, zu dem die Gespräche gekommen sind, wäre dem Regierungswechsel in Bonn zuzuschreiben. Daß die Gespräche mit der gemeinsamen Empfehlung enden würden, den Kanal fertigzubauen, war bereits aus den Arbeitsergebnissen der Untergruppen abzuleiten, die im Sommer getagt haben. Ob es der frühere Verkehrsminister — bei seiner bekannten persönlichen Meinung über den Kanal — über sich gebracht hätte, auch eine zügige Fertigstellung zu empfehlen, weiß ich nicht. Es kann aber aus den festgestellten Daten und Tatsachen, die die positiven verkehrswirtschaftlichen, wasserwirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Nutzen nachweisen, nichts anderes gefolgert werden. Je länger der Bau hinausgezögert wird,

desto länger bleiben die erheblichen Investitionen, die in die Wasserstraße bereits getätigt wurden, totes Kapital; desto länger muß Franken auf die dringend notwendige Wasserüberleitung warten und desto weiter wird die Standortverbesserung hinausgeschoben, die das mittel- und ostbayerische Einzugsgebiet der Wasserstraße dringend nötig hat.

Der Kanal schafft während der Bauzeit und nach seiner Fertigstellung Arbeitsplätze. Der positive strukturpolitische Effekt wird auch vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr bestritten, nachdem wir unser detailliertes Material vorgetragen haben. Für die Bauwirtschaft und die vorgelagerten Industriebereiche sind die Beschäftigungseffekte durch den Kanalbau in den nächsten Jahren eindeutig erhaltene Arbeitsplätze. 100 Mio DM Investition sichern hier ca. 2200 Arbeitsplätze. Das heißt aber, daß rd. die Hälfte der investierten Gelder der öffentlichen Hand an Arbeitslosengeldern, ausgefallenen Sozialversicherungsbeiträgen und Steuern erspart werden. Und dies ist keine Arbeitsbeschaffungsaktion, sondern eine sinnvolle, strukturpolitisch wirksame Investition. Insbesondere die Donaustrecke ist ein industrialisierungsfähiger Standortbereich, auch für Betriebe, die für billigen Massen- und Schwerguttransport auf eine Schiffsstraße angewiesen sind. Dies zeigen nicht nur die bereits angesiedelten Betriebe und die Industrien an der österreichischen Donaustrecke, sondern auch die jüngste Entscheidung von BMW, das neue große Zweigwerk in Regensburg zu errichten. Die Schlußfolgerung, zu der Bund und Bayern am Ende der Gespräche gekommen sind, konnte deshalb nicht anders lauten, als daß die Main-Donau-Wasserstraße zügig fertiggestellt werden soll, damit ihre Nutzen baldmöglichst verwirklicht, die Überleitung von Donau- und Altmühlwasser in das Regnitz-Main-Gebiet ermög-

licht und die Belastungen, die sich aus der Baustellensituation für die Bevölkerung ergeben, zeitlich möglichst begrenzt werden.

Soviel zu den Gesprächen — nun noch einige Worte zur weiteren Entwicklung:

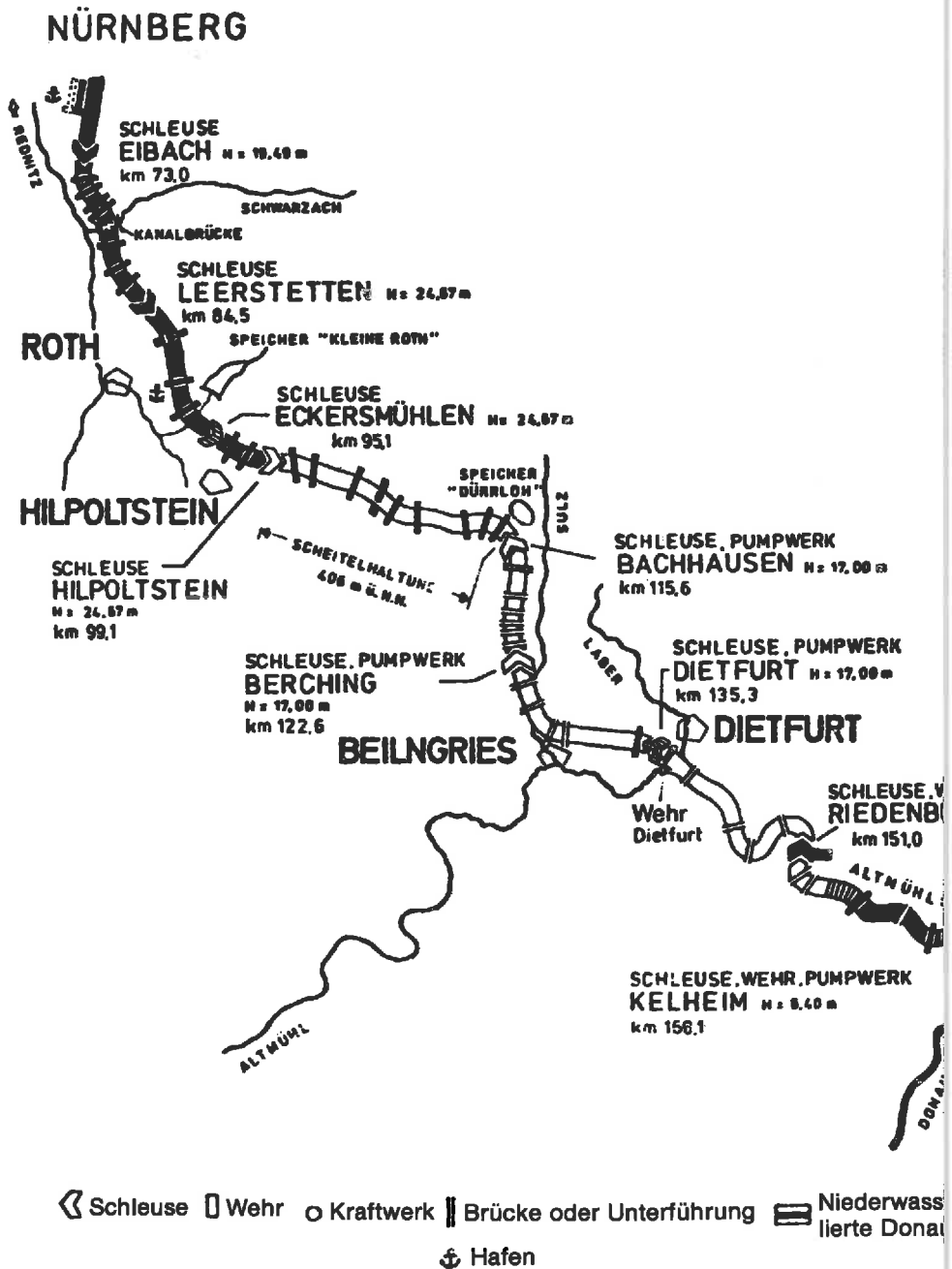
Im Haushaltsentwurf der früheren Bundesregierung waren Baumittel für die Rhein-Main-Donau-AG in Höhe von 100 Millionen DM vorgesehen gewesen, wovon aber nur 55 Millionen DM als zinslose Darlehen unmittelbar an die Gesellschaft gegeben werden sollten. Weitere 45 Millionen DM sollte sich die Rhein-Main-Donau AG auf dem freien Kapitalmarkt beschaffen. Der Bund hätte dafür Zins und Tilgung übernommen. Es war leider nicht möglich, im neuen Entwurf die Baumittel zu erhöhen, wie dies Wunsch der Bayerischen Staatsregierung gewesen ist. Es wurde aber die Kreditermächtigung in unmittelbare Darlehen des Bundes umgewandelt und damit einer Forderung der Bayerischen Staatsregierung entsprochen. Die in künftigen Haushalten aufzubringenden Mittel werden dadurch nicht mit Zins- und Tilgungsleistungen vorbelastet, sondern stehen in voller Höhe für neue Bauleistungen zur Verfügung. Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestags hat diesem Entwurf am 24. November zugestimmt.

Mit den Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern werden für den Bau der Main-Donau-Schiffahrtsstraße im Jahre 1983 insgesamt 157,5 Mio DM zur Verfügung stehen. Dies reicht, um die laufenden Baumaßnahmen weiterzuführen und die eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen. Um die aus technisch-wirtschaftlicher Sicht optimale Fertigstellungsdauer von etwa 10 Jahren für die Strecke Nürnberg-Straubing zu erreichen, wären jährlich rd. 180 Mio DM Baumittel notwendig. Daß für das Jahr 1983 noch keine höhere Dotierung

möglich war, ist bedauerlich, aber hinnehmbar. Es sollte selbstverständlich sein, daß die neue Bundesregierung in den wenigen Wochen, die ihr für ihre „Aufräumarbeiten“ zur Verfügung standen, keine so durchgreifende Umstellung der haushaltsmäßigen Prioritäten vornehmen konnte, daß die Investitionsmittel im Verkehrshaushalt wesentlich hätten erhöht werden können. Dies wird in kommenden Haushalten mit Sicherheit erfolgen.

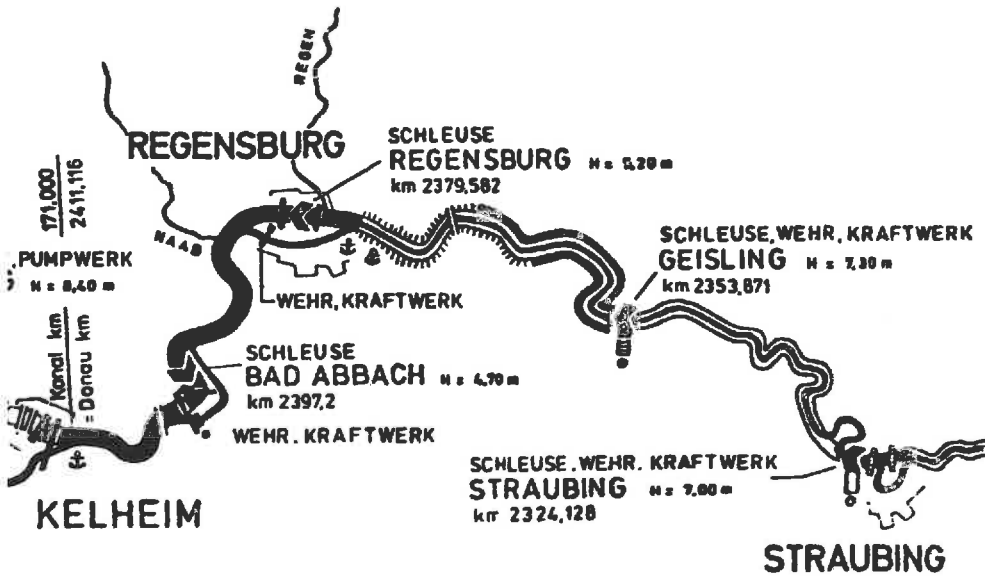
Das Bundeskabinett hat in seiner Sitzung am 1. Dezember einen Bericht von Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger über das Ergebnis der Gespräche zwischen dem Bund und Bayern entgegengenommen, eine Beschlußfassung jedoch zur weiteren Vorbereitung auf die 2. Januarhälfte zurückgestellt. Es ist kein Geheimnis, daß insoweit die Haltung der FDP maßgebend war, die zwar bereit ist, die Weiterführung der Schiffahrtsstraße stillschweigend zu dulden, der es aber schwerfällt, ihre frühere Position mit einem ausdrücklichen Beschluß zu korrigieren. Bundeskanzler Dr. Kohl hat sich in der Kabinettsitzung nachdrücklich für eine zügige Fertigstellung der Schiffahrtsstraße ausgesprochen und die Haltung der CDU/CSU in dieser Frage ist eindeutig. Die von der FDP in Anspruch genommene „Denkpause“ kann nicht bedeuten, daß längst geklärte Fragen wie etwa nach dem völkerrechtlichen Status der Schiffahrtsstraße aus der Mottenkiste gekramt werden, damit die FDP über weiteren Diskussionen, Gesprächen und Gutachten möglichst lange eine Festlegung vermeiden kann. Die Bayerische Staatsregierung wird mit Nachdruck auf eine baldige, von den Unionsparteien und der FDP getragene Entscheidung der Bundesregierung für die Fertigstellung der Wasserstraße hinwirken.

Abb. 1



Main-Donau-Wasserstraße

TEILSTRECKE NÜRNBERG - STRAUBING



gu- ■ fertig ■ im Bau □ geplant

Rhein-Main-Donau
Aktiengesellschaft München
Stand: Ende 1981

Main-Donau-Wasserstraße

Ergebnisprotokoll der Gespräche zwischen Bund und Bayern über die wesentlichen Daten und Tatsachen

Aufgrund der Beschlüsse des Bundeskabinetts vom 27. 1. 1982 und des Bayerischen Ministerrats vom 16. 3. 1982 fanden zwischen Vertretern der Bundesregierung und der Bayerischen Staatsregierung Gespräche über die wesentlichen Daten und Tatsachen bezüglich der Main-Donau-Wasserstraße statt. Die Gespräche wurden im Zuge der allgemeinen vertrauensvollen Zusammenarbeit der am Ausbau der Wasserstraße beteiligten Vertragspartner Bund und Bayern geführt. Die Bundesregierung war durch den Bundesminister für Verkehr, die Bayerische Staatsregierung durch die Staatsministerien für Wirtschaft und Verkehr, der Finanzen, des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vertreten.

Die Gespräche wurden am 2. 6. 1982 aufgenommen und am 9. 11. 1982 abgeschlossen. Zur Behandlung folgender Themen wurden Untergruppen gebildet, in denen auch Vertreter weiterer Behörden, externe Sachverständige und die Rhein-Main-Donau AG mitgearbeitet haben:

- Kosten und Baustand der Wasserstraße
- Ökonomische Fragen im Zusammenhang mit der Wasserstraße
- Fragen der Ökologie
- Rechtsfolgen und Kostenrisiken einer sogenannten „qualifizierten Beendigung“.

Ferner wurden die Überleitung von Altmühl- und Donauwasser über die Wasserstraße in das Regnitz-Main-Gebiet und die Kosten alternativer Maßnahmen zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern erörtert.

Die Gespräche führten zu folgenden gemeinsamen Feststellungen:

- 1) Die vertraglichen Verpflichtungen zum Bau der Main-Donau-Wasserstraße werden von Bund und Bayern unverändert anerkannt. Sie sind insbesondere durch den sogenannten Zwischenvertrag vom 9. 9. 1949, den Vertrag über den Ausbau der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zwischen Nürnberg und Vilshofen vom 16. 9. 1966 (Duisburger Vertrag) und den sogenannten Bereinigungsvertrag vom 21. 7./11. 8. 1976 bestätigt und in Einzelheiten neu geregelt worden.
- 2) Bauziel ist ein durchgehender Schifffahrtsweg, der für Großmotorgüterschiffe bis 2000 TT und für Schubverbände mit zwei Leichtern bis 3300 TT mit 2,5 m Tiefgang befahrbar ist.

Nachdem die Strecke von Aschaffenburg bis Nürnberg seit 1972 und die Strecke von Regensburg bis Kelheim seit 1978 für Güterschiffe befahrbar ist, muß noch der Kanal zwischen Nürnberg und Kelheim (99 km) fertiggestellt werden, um die Lücke zwischen Main und Donau zu schließen. Dieser Kanalabschnitt dient ferner der Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet und ist Teil eines umfassend angelegten Wasserüberleitungssystems des Freistaates Bayern.

Die Regelmaße des Main-Donau-Kanals sind:

- 55 m Wasserspiegelbreite (Trapezprofil)
- 4 m Wassertiefe

Schleusen:

190 m lang, 12 m breit

Die Kanalstrecke von Nürnberg bis Kelheim hat heute folgenden Baustand (siehe Abbildung 1):

9 Schleusen

● fertig bzw. nahezu fertig	4
● in Bau	2
● noch nicht begonnen	3

99 km Strecke

● fertig	37 km
● in Bau	7 km
● noch nicht begonnen	55 km

67 Kreuzungsbauwerke

● fertig	41
● in Bau	5
● noch nicht begonnen	21

Der reale Fertigstellungsgrad der Strecke Nürnberg-Kelheim lag Ende 1981 zwischen 50 und 60%.

Der Duisburger Vertrag sieht ferner eine Stauregelung der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen vor. Regellaufe: Fahrrinne 100 m breit und 2,8 m tief; Schleusen 230 m lang und 24 m breit. Die Strecke Regensburg-Straubing ist im Bau, die Strecke Straubing-Vilshofen in Vorplanung.

- 3) Für den Bau der Kanalstrecke von Nürnberg bis Kelheim wurde bis Ende 1981 ein Betrag von 858 Mio DM ausgegeben. Dies entspricht 1.125 Mio DM nach dem Preisstand von 1981. Weitere 304 Mio DM ergeben sich aus bereits erteilten Bauaufträgen und unabwiesbar erforderlichen Anschlußaufträgen. Darüber hinaus betragen die Restkosten bis zur vollständigen Fertigstellung — in Preisen von 1981 — 975 Mio DM (siehe Abbildung 2; enthält auch die entsprechenden Zahlen für den Donauausbau bis Straubing). Dieser Kostenansatz berücksichtigt die aufgrund erhöhter Anforderungen notwendigen Aufwendungen für Natur- und Umweltschutz sowie für Landschaftspflege. Den in Teilen der Öff-

fentlichkeit genannten Kostenrisiken, wie Umplanung im Sulztal, Kosten für Ablagerungsflächen, Kosten für Ausführung von landschaftspflegerischen Begleitplänen, insbesondere für ökologische Ausgleichsmaßnahmen, wurde nachgegangen. Die hierfür voraussichtlich entstehenden Kosten sind in den genannten Beträgen enthalten. Größere Kostenrisiken werden gegenwärtig weder von der Rhein-Main-Donau AG noch von Bund und Bayern gesehen. Künftige Preissteigerungen sind entsprechend der Veranschlagungsgrundsätze öffentlicher Haushalte in diesen Zahlen nicht berücksichtigt.

- 4) Die Zeit bis zur Fertigstellung der Wasserstraße von Nürnberg bis Straubing hängt in erster Linie von den Mitteln ab, die Bund und Bayern für den Weiterbau bereitstellen. Die Rhein-Main-Donau AG kann für diesen Bauabschnitt wegen der für vorausgehende Baumaßnahmen aufgenommenen Fremdmittel nur eine relativ geringe finanzielle Eigenleistung erbringen.
- 5) Die Kanalstrecke zwischen Hilpoltstein und Kelheim durchzieht vier sehr unterschiedliche Landschaftsräume, nämlich das Juravorland, das Sulztal, das Ottmaringertal und das Altmühltal. Eine Überprüfung der sich mit dem Bau der Wasserstraße in den einzelnen Landschaftsräumen ergebenden Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild, an der auch die Landschaftsarchitekten Professor Grebe und Professor Kagerer beteiligt waren, zeigte, daß — insbesondere im Sulztal, im Ottmaringertal und im Altmühltal — außerordentliche Bemühungen erforderlich sind, damit vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen in bestmög-

Main-Donau-Wasserstraße
Abschnitt Nürnberg–Straubing
- Kostenübersicht -

Abb. 2

Strecke	Gesamtkosten	Ausgaben bis Ende 1981	Bindungen	Restkosten
1	2	3	4	5
Kanalstrecke Nürnberg–Kelheim	2137	858	304	975
Donaustrecke Kelheim–Regensburg	295	277	11	7
Donaustrecke Regensburg–Straubing	715	342	143	230
Summe	3147	1477	458	1212

cher Weise ausgeglichen werden. Die Lösung der Probleme erfolgt in mehreren Schritten. Zunächst ist eine grundsätzliche Abwägung aller Belange im Raumordnungsverfahren vorgenommen worden, die mit der Beurteilung vom 22. 7. 1966 für die ganze Kanalstrecke von Nürnberg bis Kelheim abgeschlossen wurde. Die auf der Basis dieser Raumordnungsverfahren immer mehr ins einzelne gehenden Untersuchungen, Planungen und Maßnahmen zur Gewährleistung einer landschaftschonenden Bauausführung konnten aufgrund der landschaftlichen Unterschiede (großflächige Landschaft, Flußtäler, Trockental) nur naturraumbezogen erfolgen. Dabei ist in den einzelnen Naturräumen das Vorgehen verfahrensmäßig jedoch gleich:

— Zunächst werden die natürlichen Grundlagen eingehend erhoben, wobei gezielt für bestimmte Teilfragen, z. B. der Tier- oder Pflanzenwelt, eigene Gutachten eingeholt werden.

— Auf der Basis dieser Grundlagenerhebungen erfolgt eine landschaftspflegerische Rahmenplanung zur umweltverträglichen Bauausführung in Rückkoppelung mit der bautechnischen Planung. Diese Planung erstreckt sich über den gesamten betroffenen Talbereich bzw. im Juravorland weit über die Kanaltrasse hinaus. Die Ergebnisse dieser Rahmenplanungen liegen für das Juravorland und für das Altmühltal bereits vor.

— Nach Maßgabe dieser landschaftspflegerischen Rahmenplanungen werden die landschaftspflegerischen Begleitpläne gemäß § 8 Abs. 4 Bundesnaturschutzgesetz und Art. 6b Abs. 4 Bayerisches Naturschutzgesetz erstellt, in denen die Rhein-Main-Donau AG in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und mit dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz die zum Ausgleich aller Eingriffe erforderlichen Maßnahmen des Natur-

schutzes und der Landschaftspflege darstellt. Als Bestandteil der Fachplanung für den Kanal werden die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd als Planfeststellungsbehörde festgestellt, nachdem im Planfeststellungsverfahren die Gesamtmaßnahmen einer nochmaligen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden sind und der sachgerechte Ausgleich für die mit den Baumaßnahmen gegebenen Eingriffe im Einvernehmen mit den Bezirksregierungen festgelegt worden ist. Zu diesen Maßnahmen gehören in den planfestgestellten Bereichen u. a.

- die Schaffung neuer Altwässer durch Verzicht auf die Aufschüttung tieferliegender Bereiche;
 - die ungestörte Erhaltung von mindestens 40% der Altwässer;
 - die Verlagerung von Aushubmassen aus den großen Einschnittsbereichen auf Deponien außerhalb des Altmühltals (Verschonung des Talbereiches vor schwerwiegenden Eingriffen);
 - die in weit größerem Maße als im Landschaftsplan vorgesehene Gestaltung der Uferbereiche.
- Die plangerechte Ausführung aller mit der Planfeststellung bestimmten Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie der nach dem Stand der Technik umweltgerechten Baumaßnahmen wird eingehend überwacht.

Die Überprüfung erfolgte anhand der vorgelegten Arbeitsergebnisse und des weitgehend fertiggestellten Teil-

stücks Riedenburg-Kelheim. Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Überprüfung zu dem einhelligen Schluß geführt hat, daß die Baumaßnahmen umweltgerecht durchgeführt werden können und es dabei zu keinen unvermeidbaren und nicht ausgleichbaren Einbußen an Natur und Landschaft kommt, ferner daß die Forderung nach der Bereitstellung von mindestens 5% der Bausumme für Naturschutz und Landschaftspflege beim Ausbau des Main-Donau-Kanals im Altmühltal erreicht und in Teilbereichen sogar überschritten wurde.

Was den Ausbau der Donau betrifft, sind sich die Vertragspartner der Tatsache bewußt, daß durch Stauregulation, Hochwasserfreilegung und infolgedessen Veränderung der hydrologischen Verhältnisse streckenweise erhebliche Standortveränderungen für Tier- und Pflanzenwelt eintreten. Standortveränderungen würden aber auch eintreten, wenn keine Maßnahmen durchgeführt würden, da Sohleneintiefungen bereits seit Jahrzehnten erkennbar sind, die sich in verstärktem Maße fortsetzen würden. Es stand und steht außer Frage, daß es auch hier gilt, angemessene Erhaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Der Bund als Auftraggeber für den Donauausbau und der für Wasserwirtschaft, Landeskultur und Umweltschutz zuständige Freistaat Bayern gehen darin einig, daß zur Erreichung dieses Ziels

- angemessene Beweissicherungen, Erhebungen, Bewertungen und hieraus Abwägungen u. a. hinsichtlich der Belange des Umweltschutzes und der Landwirtschaft getroffen werden,
- aufgrund der Randbedingungen an der Donau vor allem schwerpunkt-

mäßige und großräumige Ausgleichsmaßnahmen anzustreben sind (z. B. an der Strecke Regensburg–Straubing in den Bereichen Altwasser Donaustauf, Pfatterer Au, Gmünder Au, Oberauer Schleife),

- aus den Baumitteln in angemessener Höhe Mittel bereitgestellt werden für ökologische Ausgleichsmaßnahmen und als Voraussetzung hierzu für den Erwerb geeigneter Ausgleichsflächen.

- 6) Die ökonomische Bedeutung der Wasserstraße hängt in erheblichem Umfang von zukünftigen politischen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen ab, die sich längerfristig nicht einwandfrei abschätzen lassen. Hieraus ergeben sich entsprechende Unsicherheiten und Abweichungen bei Prognosen und Bewertungen.

Es liegen folgende aktuelle Prognosen des Gesamtverkehrs vor, der einige Jahre nach einer angenommenen Fertigstellung zwischen dem Jahr 1990 und 2000 auf der Südstrecke des Kanals (zwischen Nürnberg und Kelheim) stattfinden wird:

Planco-Consulting GmbH	2,8 Mio t
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)	3,0 Mio t
Mayer (Bayer. Lloyd)	6,4 Mio t
Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung	
	mindestens 5,5 Mio t

Bund und Bayern halten aufgrund der vorliegenden Prognosen ein Gesamtverkehrsvolumen von 4 bis 7 Mio t für realistisch.

Die Planco-Consulting GmbH hat im Auftrag des Bundesverkehrsministers eine Nutzen-Kosten-Untersuchung

durchgeführt, die zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,52 kam. Die Rechnung bezog folgende Faktoren ein: Verkehrswirtschaftlicher Nutzen, wasserwirtschaftlicher Nutzen (einschließlich energiewirtschaftlicher Nutzen), Beschäftigungsnutzen, Betriebs- und Unterhaltungskosten, Investitionskosten. Das Ifo-Institut hält dem entgegen, daß eine Reihe von Konventionen und Annahmen auch anders getroffen werden können, als dies die Planco-Consulting GmbH in Übereinstimmung mit den allgemeinen Bewertungsrichtlinien des Bundesverkehrswegeplanes getan hat. Hierzu gehören ein niedrigerer Diskontierungssatz (2,8% statt 3,5%) und eine andere Buchungsweise für die Betriebs- und Unterhaltungskosten (Bruttonutzen- statt Nettonutzenprinzip).

Legt man die Konventionen nach dem Ifo-Vorschlag zugrunde, setzt man gleichzeitig die neueren Kosten der alternativen Druckwasserleitung (540 Mio DM statt 500 Mio DM in Preisen von 1980) nebst Mehrkosten für Pumpenergie (68 Mio DM) und berücksichtigt man die höheren Verkehrsprognosen (5,5 Mio t statt 2,8 Mio t), so erhöht sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf annähernd 1. Bund und Bayern sind sich darüber hinaus einig, daß regionalwirtschaftliche Nutzen angesichts der für Bund und Land verbindlichen Ziele von Raumordnung und Landesplanung auch dann in die Nutzen-Kosten-Rechnung einzubeziehen sind, wenn diese Nutzen den Charakter eines Verteilungseffektes haben. Bayern hält diese Nutzen für erheblich. Es ist der Auffassung, daß aufgrund der Transportkostenverbilligung nach Fertigstellung des Kanals im Einzugsbereich der Wasserstraße

allein in bestehenden Betrieben jährlich 200 bis 300 Arbeitsplätze gesichert oder neu geschaffen werden können. Der Bund, der von einer niedrigeren Verkehrsprognose ausgeht, hält die regionalwirtschaftlichen Nutzen zwar für geringer, schließt aber in begrenztem Umfang positive regionalwirtschaftliche Effekte nicht aus. Der Bund kommt bei Würdigung aller Argumente zu der Auffassung, daß das Nutzen-Kosten-Verhältnis größer ist als es Planco berechnet hat, aber unter dem Wert 1,0 bleibt. Bayern ist der Auffassung, daß es unter Einschluß der regionalwirtschaftlichen Nutzen mindestens 1,0 beträgt und wahrscheinlich sogar höher liegt. Der Wegekostendeckungsgrad wird für den Abschnitt Nürnberg-Kelheim bei Zugrundelegung des von Bund und Bayern für realistisch erachteten Gesamtverkehrsvolumens über dem Durchschnitt der abgabepflichtigen Binnenwasserstraßen in Höhe von 8,5% liegen.

- 7) Der Verlust, den die Deutsche Bundesbahn erleidet, wenn sie nach Fertigstellung der Südstrecke des Kanals mit der Binnenschifffahrt um Massenguttransporte konkurrieren muß, ist schwer vorherzusagen. Zur Zeit ist noch nicht abzusehen, welche Frachtenlage sich bei der Binnenschifffahrt ergeben wird und ob die Deutsche Bundesbahn in der Lage sein wird, in die zu erwartenden verschärften Wettbewerbsbedingungen einzutreten und entsprechende Tarife anbieten kann. Planco schätzt diesen Verlust auf 56 bis 58 Mio DM pro Jahr zu Beginn mit zeitlich abnehmender Tendenz, wenn sich die Bahn in der Folge den veränderten Verkehrsaufgaben anpaßt. Die Deutsche Bundesbahn schätzt ihn auf 120 Mio DM pro Jahr.

Durch den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße wird den im Einzugsbereich dieser Wasserstraße liegenden Regionen Bayerns die Nutzung der niedrigeren Frachtsätze der Binnenschifffahrt ermöglicht. Mit dem Ziele der Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Bundesbahn können nach Auffassung Bayerns regionale Benachteiligungen nicht gerechtfertigt werden.

- 8) Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals ergänzt das bestehende Netz der Bundeswasserstraßen und vergrößert die Beschäftigungsmöglichkeit der deutschen Binnenschifffahrt. Die Verkehrshoheit für die Main-Donau-Wasserstraße steht allein der Bundesrepublik Deutschland zu. Im Rahmen von zweiseitigen Verträgen soll sichergestellt werden, daß der Transport mit ausländischen Schiffen beschränkt werden kann und daß die deutsche Binnenschifffahrt am Wechselverkehr mengenmäßig ausreichend und zu auskömmlichen Preisen beteiligt wird. Dabei ist die tatsächliche Reziprozität ausschlaggebend. Regensburg wird nach Fertigstellung des Kanals Güterumschlag verlieren, der aus seiner Kopfhafenfunktion resultiert. Dem steht die zusätzliche Beschäftigung gegenüber, die die neue Verbindung mit dem Rhein-Main-Gebiet im Hafen und in der Hafenindustrie mit sich bringt. Der Main-Donau-Kanal verbessert die Verkehrsverbindungen von den Rheinmündungshäfen in den Donaunraum und kann deshalb für die deutschen Seehäfen bedeuten, daß ein Teil des bisherigen Güterumschlags zu den Rheinmündungshäfen abwandert oder daß erhöhte Anstrengungen nötig sind, um ihn zu halten. Dies ist eine unvermeidliche Folge, die der Bau des Main-Donau-Kanals, ebenso wie der

jedes anderen Verkehrsweges hat, der andere Häfen leichter erreichbar macht. Bund und Bayern sind sich darin einig, daß in einer wettbewerbsorientierten Wirtschaft die Interessen der deutschen Seehäfen im Bereich der Investitionspolitik vor allem durch Verbesserung der Verkehrswege zu ihnen berücksichtigt werden müssen.

- 9) Die Verbindung der Stromgebiete des Rheins und der Donau wird dem wirtschaftlichen Austausch zwischen dem Nordwesten und dem Südosten Europas neue Chancen eröffnen. Von den Donaustaaten wird vor allem Österreich seine Wirtschaftsbeziehungen mit der Bundesrepublik und der Europäischen Gemeinschaft stärken können. Die Wasserstraße dient auch der Überwindung der Binnengrenzen in Europa und der Förderung des Außenhandels der Gemeinschaft. Unter den heute gegebenen politischen Bedingungen wird sie einen beachtlichen Anteil grenzüberschreitenden Verkehrs aufweisen. Darüber hinaus bietet sie eine wertvolle Chance für den Fall, daß sich der Warenaustausch zwischen Mittel- und Südosteuropa entsprechend den Marktpotentialen weiter entwickeln sollte.
- 10) Durch die im Beschluß des Bundeskabinetts vom 27. 1. 1982 angesprochene „qualifizierte Beendigung“ des Vorhabens ergäben sich folgende Änderungen im Bereich der Investitionskosten:

Mögliche Einsparungen:

- Streckenausbau Hilpoltstein-Riedenburg einschließlich Schleusen Hilpoltstein, Bachhausen und Berching 768 Mio DM
- Ausrüstungen der Schleusen Ekersmühlen und Dietfurt 20 Mio DM
- Speicher Dürrloh 50 Mio DM

Zusätzliche Kosten:

- Ersatzwasserleitung zwischen Hilpoltstein und Riedenburg 560 Mio DM
- Abbruch bereits errichteter Bauwerke zwischen Hilpoltstein und Riedenburg einschließlich Renaturierung der Strecke 40 bis 125 Mio DM
- Umstellung der auf das Wasserstraßenvorhaben ausgerichteten Infrastruktur, wie z. B. Anpassung des Straßennetzes und der Wasserver- und -entsorgung. Diese Kosten könnten erst aufgrund einer neuen Planung beziffert werden.
- Mögliche Kosten für den Rückbau der fertiggestellten Teilabschnitte

Letzteres Kostenrisiko ergibt sich daraus, daß zumindest für die Strecke Nürnberg-Kelheim neue verwaltungsrechtliche Entscheidungen erforderlich werden, wenn die Herstellung einer durchgehenden Bundeswasserstraße als Zweck entfällt. Der Inhalt solcher Entscheidungen ist im einzelnen schwer voraussehbar. Sie könnten dazu führen, daß die Strecke Nürnberg-Hilpoltstein abgebaut und der frühere Zustand wieder hergestellt werden müßte und daß auch im Altmühltal ein Zustand hergestellt werden müßte, der dem früheren möglichst weitgehend entspricht. Das Risiko wäre aufgrund vorliegender Rechtsprechung jedenfalls nicht unerheblich. Mit der „qualifizierten Beendigung“ des Baues der Main-Donau-Wasserstraße würden die durch die Verbindung von Rhein, Main und Donau angestrebten Nutzen nicht erreicht. Bisherige Investitionen würden nachträglich entwertet. Die von Bayern für den Fall einer „qualifizierten Beendigung“ grundsätzlich geltend ge-

machten Entschädigungsforderungen wegen der Finanzierungsleistungen für den Bau der Main-Donau-Wasserstraße waren nicht Gegenstand der Gespräche.

Die Gegenüberstellung zeigt, daß auch unter günstigen Umständen nur geringe Kosteneinsparungen erzielbar wären. Den Chancen, solche Einsparungen tatsächlich zu realisieren, stehen erhebliche Risiken gegenüber.

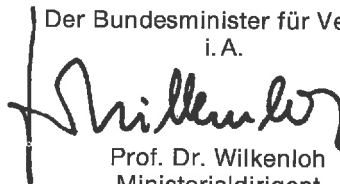
- 11) Als Schlußfolgerung aus den gemeinsam festgestellten Daten und Tatsachen ergibt sich nach Auffassung der die Gespräche führenden Vertreter des Bundes und Bayerns:

Die Main-Donau-Wasserstraße sollte zügig fertiggestellt werden, damit die verkehrlichen strukturpolitischen, binnen- und außenwirtschaftlichen Nutzen der bereits getätigten Investitionen verwirklicht, die wasserwirtschaftlich dringend notwendige Überleitung von Donau- und Altmühlwasser in das

Regnitz-Main-Gebiet ermöglicht und die Belastungen, die sich aus der Baustellensituation für die Bevölkerung und den sonstigen Infrastrukturausbau ergeben, zeitlich möglichst begrenzt werden.

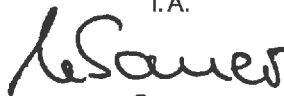
München, 9. November 1982

Der Bundesminister für Verkehr
i. A.



Prof. Dr. Wilkenloh
Ministerialdirigent

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
i. A.



Sauer
Ministerialdirigent

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffsverein Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg

Druck und:

Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch