

**Main-Donau-Wasserstraße;  
Ergebnisse der Gespräche 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 2,5m 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:

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. Regelmaße: Fahrrinne 100 m breit und 2,8 m tief; Schleusen 230 m lang und 24 m breit. Die Strecke Regensburg - Straubing ist in 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 unabweisbar erforderlichen Anschlußaufträgen. Darüber hinaus betragen die Restkosten bis zur vollständigen Fertigstellung - in Preisen von 1981 - 375 Mio. DM. Dieser Kostenansatz berücksichtigt die aufgrund erhöhter Anforderungen notwendigen Aufwendungen für Natur- und Umweltschutz sowie für Landschaftspflege. Den in Teilen der Öffentlichkeit 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 ergehenden 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 bestmöglicher 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 landschaftsschonenden 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 Naturschutzes 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 Teilstücks 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 Stauregelung, Hochwasserfreilegung und infolgedessen Veränderung der hydrologischen Verhältnisse streckenweise erhebliche Standort-

Veränderungen 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 schwerpunktmäßige 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 lfo-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 36 bis 38 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 Fertig-

Stellung 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 Donauraum 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 Eckersmühlen und Dietfurt  
20 Mio. DM
- Speicher Dürrloh 50 Mio. DM

Zusätzliche Kosten:

- Ersatzwasserleitung zwischen Hilpoltstein und Riedenburg  
360 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 gemachten Entschädigungsforderungen wegen der Finanzierungsleistungen für den Bau der Main-Donau-Wasserstraße wären 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