

## 1. Einleitung

Seit 1992 ist mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals die Rhein-Main-Donau Wasserstraße auf 3500 km für den Schiffsverkehr durchgehend benutzbar. Dadurch entstand eine Verkehrsverbindung, die Europa in der Diagonale von Nordwest nach Südost durchquert und somit die Industriezentren am Rhein mit den neuen Wirtschaftsräumen an der Donau verbindet.

Der deutsche Teil dieser Großschiffahrtsstraße wird aber noch durch einen gravierenden Engpaß behindert. In Bayern bestehen für die auf der Donau fahrenden Binnenschiffe in dem ca. 70 km langen Teilstück zwischen Straubing und Vilshofen äußerst schlechte Bedingungen. An vielen Tagen im Jahr sind die Schiffe gezwungen, dort nur teilweise beladen zu fahren, an manchen Tagen kommt der Schiffsverkehr wegen des Niedrigwassers ganz zum Erliegen, nicht selten sogar für längere Zeit. Nirgendwo auf der gesamten Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer, gibt es einen weiteren vergleichbaren Engpaß.

Vor diesem Hintergrund steht zur Debatte und Entscheidung, ob und in welcher Weise man die Donau zwischen Straubing und Vilshofen ausbauen sollte, damit die schlechten Schiffsbedingungen auf diesem Teilstück und damit vor allem für die Ferntransporte auf der gesamten Wasserstraße deutlich verbessert werden. Hierzu wären flußbauliche und andere Baumaßnahmen erforderlich, welche ganzjährig eine uneingeschränkte Schiffbarkeit der Donau auf dem angesprochenen Teilstück ermöglichen würden.

Um die Entscheidung über dieses Infrastrukturprojekt auf einer gesicherten ökonomischen Grundlage fällen zu können, ist vorgeschrieben, eine Nutzen-Kosten-Analyse durchzuführen. In deren Rahmen werden die gesellschaftlichen Kosten des Projektes dessen gesellschaftlichen Nutzeffekten gegenübergestellt. Hierbei wird man zunächst einmal auf der Kostenseite an die Investitions- und die Unterhaltskosten der Ausbaumaßnahme sowie, auf der Nutzenseite, an die – aufgrund der verbesserten Schiffbarkeit der Wasserstraße – positiven Transportkosteneffekte denken.

Für eine *umfassende* Nutzen-Kosten-Analyse allerdings muß man aber auch solche Effekte – positiver wie negativer Art – berücksichtigen, die sich einer einfachen monetären Bewertung – wie bei

Investitionskosten oder Transportkosteneffekten – entziehen. Hierzu zählen insbesondere Effekte, die auf den Faktor *Umwelt* wirken, welcher gerade bei großen Infrastrukturprojekten wie dem Donauausbau einen besonderen Stellenwert einnimmt. Unter Umwelt verstehen wir hierbei die Atmosphäre, das Land, die Fauna und die Flora. Bei Umwelteffekten im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten denkt man zunächst in erster Linie an negative Begleiterscheinungen, wie etwa die Zerstörung der Umwelt infolge von weiträumigen baulichen Maßnahmen und den damit verbundenen Eingriffen in die Natur. Aber auch positive Effekte können entstehen, etwa durch Verlagerungen des Transportverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, zum Beispiel weg vom Straßen- und hin zum Schiffsverkehr.

In welche Richtung auch immer Infrastrukturprojekte auf die Umwelt einwirken, in einer Nutzen-Kosten-Analyse sind diese in entsprechender Weise zu berücksichtigen – sie sind im Hinblick auf die gesellschaftliche Wohlfahrt entscheidungsrelevant. Andernfalls ist die Aussagekraft berechneter Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Analysen erheblich eingeschränkt. Hierbei ist darüber hinaus zu beachten, daß eine rein verbale Diskussion von Umwelteffekten subjektiver und politischer Willkür breiten Raum läßt.

Deshalb ist allen Schwierigkeiten zum Trotz darauf zu drängen, daß Umwelteffekte entweder in physischen, besser aber noch in monetär bewerteten Größen ermittelt werden. Hierzu stehen heute leistungsfähige Methoden zur Verfügung, welche mit Verstand eingesetzt zu brauchbaren und aussagekräftigen Ergebnissen bei Nutzen-Kosten-Analysen führen. Diese Vorgehensweise ist gerade bei einem Infrastrukturprojekt von der Dimension des Ausbaus der Donau auf dem Teilstück Straubing-Vilshofen eine *conditio sine qua non*.

Vor diesem allgemeinen Hintergrund einer sorgfältig anzulegenden und umfassenden Nutzen-Kosten-Analyse widmet sich die vorliegende Untersuchung der *ökonomischen Bewertung der Umweltveränderung am Donauteilstück zwischen Straubing und Vilshofen*. Durch den geplanten Ausbau werden dort, so wird von verschiedenen Seiten befürchtet, erhebliche Eingriffe in die Natur vorzunehmen sein. In bisher durchgeführten Nutzen-Kosten-Analysen (Planco 1995a, b und 1996a, b) wurden diese Effekte nicht berücksichtigt. Dies ist nicht nur von Umwelt- und Naturschutzverbänden sondern auch von Experten der Nutzen-Kosten-Analyse kritisch gegen diese Untersuchungen eingewendet worden.

Ziel dieser Untersuchung ist es, im Hinblick auf eine noch zu erstellende umfassende Nutzen-Kosten-Analyse für das Donauteilstück Straubing-Vilshofen, zum einen eine *monetäre Bewertung* der dort gefährdeten Natur vorzunehmen sowie zum anderen in diese Bewertung auch solche Naturräume miteinzubeziehen, die im Rahmen des Ausbauprojektes möglicherweise neu entstehen würden. Im Rahmen dieser Vorgabe sollen durch eine *gezielte Befragung der Bevölkerung* Wertansätze ermittelt werden, welche deren Wertschätzung gegenüber der möglichen Umweltveränderung auf dem angesprochenen Donauteilstück angeben. Die ermittelten Wertansätze können Eingang finden in eine für das gesamte Ausbau-Projekt noch zu erstellende *umfassende Nutzen-Kosten-Analyse*.

Die nachfolgenden Abschnitte führen zunächst kurz in die ökologische Problematik am Donauteilstück Straubing-Vilshofen ein und stellen die grundsätzlichen Alternativen eines Ausbaus vor. Anschließend wird auf die theoretischen Grundlagen und die Methodik der vorgelegten Analyse eingegangen. Danach schließt sich eine Einführung in das "Design" der Untersuchung und der vorgenommenen Befragung an. Als nächstes folgt eine Diskussion von Fragestellungen, die mit der Durchführung der Umfrage zusammenhängen. Ein Kapitel über die Auswertungen und Interpretationen der erhaltenen Ergebnisse beschließt den inhaltlichen Teil der Untersuchung. Am Ende steht noch eine Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der durchgeführten Befragung.