
Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.)
Mitteilungsblätter 34/35

Verfügbar unter / Available at:

<https://hdl.handle.net/20.500.11970/106886>

Vorgeschlagene Zitierweise / Suggested citation:

Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.) (1980): Mitteilungsblätter 34/35.
Nürnberg: DKSV.



**Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau**

Mitteilungsblätter

34/35



Mitteilungsblätter
Juli 1980
Nummer 34/35

**Deutscher Kanal-
und Schiffsverkehrsverein
Rhein-Main-Donau e.V.**
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg 1
Telefon: 0911/226646



Die Wasserstraße Rhein-Main-Donau muß rechtzeitig fertig werden

Der wiedergewählte Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins Rhein-Main-Donau e.V., Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter, erhob diese Forderung vor der Mitgliederversammlung 1980

„Eine Verzögerung beim Bau des Main-Donau-Kanals darf wegen der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Wasserstraße für Europa nicht hingenommen werden“. Diese Forderung erhob der Erste Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins Rhein-Main-Donau e.V., Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter, bei der Mitgliederversammlung, die am 9. Mai 1980 im Nürnberger Messezentrum abgehalten wurde.

Der Erste Vorsitzende erinnerte daran, daß bei der Mitgliederversammlung im März 1979 in Linz (Oberösterreich) mit berechtigtem Optimismus die Erwartung geäußert worden sei, daß der Main-Donau-Kanal bis 1985 fertiggestellt sein könne. Der Dammbruch am 26. März 1979 in Katzwang hat jedoch Verzögerungen im Zeitplan hervorgerufen. Außerdem hat die Bundesregierung Deutschland erklärt, ihre Jahresraten nicht aufstocken zu wollen, obwohl ein höherer Finanzbedarf bei den Bauarbeiten unabweisbar ist. Damit wird sich der Termin der Fertigstellung verzögern, wenn nicht Konsequenzen gezogen werden. Dr. Andreas Urschlechter sprach sich eindeutig dafür aus, die Hürden zu nehmen, damit der Wasserweg zeitgerecht vollendet werden kann.

Vorstand und Verwaltungsrat des Deutschen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins Rhein-Main-Donau e.V. beschäftigten sich vor der Mitgliederversammlung 1980 mit dem Problem des Binnenschiffahrtsgesetzes — jeweils aus der Sicht des Bundes und der Länder. Die Mitgliederversammlung hörte Vorträge über Wasserbau, Landschaftsgestaltung und Ökologie an der Wasserstraße Rhein-Main-Donau. Die Referate werden in diesem Heft wiedergegeben.

Die Mitgliederversammlung bestätigte einstimmig für die Jahre 1981, 1982 und 1983



Der wiedergewählte Erste Vorsitzende: Der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Senator Dr. Andreas Urschlechter.

Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter in seinem Amt als Erster Vorsitzender; seine beiden Stellvertreter, das Vorstandsmitglied der Süd-Chemie AG, Direktor Dipl.-Chem. Rainer Lienau, und der Ministerialdirektor im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Alfred Bayer, erhielten ebenfalls das einstimmige Votum der Versammlung.

Die Mitglieder des Kanalvereins wählen für die Jahre 1981, 1982 und 1983 auch den gesamten Vorstand. Hier die Namen aller Vorstandsmitglieder:

Erster Vorsitzender:

Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Senator Dr. Andreas Urschlechter

Stellvertretende Vorsitzende:

Vorstandsmitglied der Süd-Chemie AG
Direktor Dipl.-Chem. Rainer Lienau
Ministerialdirektor im Bayerischen Staats-
ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Alfred Bayer

Vorstand:

Direktor der Bayerischen Landeshafenver-
waltung
Dipl.-Ing. August Wilhelm Adler
Bürgermeister der Stadt Frankfurt
Martin Berg

Präsident der Industrie- und Handels-
kammer Nürnberg

Konsul Senator Walter Braun

Bayerischer Staatsminister für Landesent-
wicklung und Umweltfragen

Alfred Dick

Berufsmäßiger Stadtrat der Stadt Nürnberg

Dr. Wilhelm Doni

Ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-
Main-Donau AG

Ministerialdirektor Dr. Friedrich Eder

Stellvertretender Vorsitzender des Vor-
standes der BayWa AG

Karl Fehrenbach



In ihren Ämtern bestätigt: Die stellvertretenden Vorsitzenden, Ministerialdirektor im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr Alfred Bayer (links) und Vorstandsmitglied der Süd-Chemie AG, Direktor Dipl.-Chem. Rainer Lienau.

Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen
 Staatsministerium des Innern
 Ministerialdirektor Professor
 Alois Friedl
 Vorstandsmitglied i. R. der Rhein-Main-
 Donau AG
 Dr. Ing. E.h. Dr. Ing. Heinz Fuchs
 Stellvertretender Landesvorsitzender der
 Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Trans-
 port und Verkehr, Landesbezirk Bayern
 Willi Gerner
 Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft
 und Verkehr
 Anton Jaumann
 Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des
 Bayerischen Bauindustrieverbandes e.V.
 Rechtsanwalt
 Gerhart Klamert
 Präsidialmitglied der Industrie- und Han-
 delskammer Würzburg-Schweinfurt
 Persönlich haftender Gesellschafter der
 Gebr. Knauf — Westdeutsche Gipswerke
 Karl Knauf
 Vorstandsmitglied der Bayerischen Ver-
 einsbank
 Dr. Dietrich Köllhofer
 Vorstandsmitglied der ESSO AG
 Direktor
 Dipl.-Kfm. Thomas Kohlmorgen
 Präsident der Wasser- und Schifffahrts-
 direktion Süd
 Dipl.-Ing. Julius Kruip
 Präsident der Industrie- und Handelskam-
 mer Regensburg
 Willy Lersch

Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt und
 Wasserstraßen im Bundesministerium für
 Verkehr
 Ministerialdirektor
 Dr. Philipp Nau
 Direktor der Hoechst AG — Werk Gendorf
 Dr. Hans Oberrauch
 Vorstandsmitglied der Bayerischen Hypo-
 theken- und Wechselbank
 Direktor
 Rudolf Renner
 Vorstandsmitglied i. R. der Maschinen-
 fabrik Augsburg-Nürnberg AG
 Dipl.-Ing. Alfred Roth
 Ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-
 Main-Donau AG
 Ministerialdirektor Dipl.-Ing.
 Dr. E. h. Burkart Rümelin
 Vorsitzender des Vorstandes der Bayeri-
 schen Versicherungsbank AG
 Dr. jur. Ottmar Schleich
 Vorstandsmitglied der Bayerischen Lan-
 desbank Girozentrale
 Ministerialdirigent a. D.
 Dr. Hubert Schmid
 Bayerischer Staatsminister der Finanzen
 Max Streibl
 Bayerischer Staatsminister des Innern
 Gerold Tandler
 Präsident des Vereins für Binnenschifffahrt
 und Wasserstraßen e.V.
 Dipl.-Kfm. Dietz Willers

Entscheidende Etappen an Rhein und Rhône

Grußworte von Dr. Marc Schreiber, Secrétaire Général Société d'Etudes Mer du Nord-Méditerranée, Paris

Seit 1970 sind unsere Vereinigungen, Rhein-Main-Donau und Nordsee-Mittelmeer, durch ein Abkommen zur gegenseitigen Unterstützung und Information verbunden. Dieses Abkommen hat sehr gut funktioniert. Meine Anwesenheit bei Ihrer Mitgliederversammlung ist dafür ein Beweis.

Freilich stimmen uns die wirtschaftlichen Krisen, die internationalen Drohungen und die europäischen Probleme nicht optimistisch. Wir haben seit 1969 viele Illusionen und Erwartungen für unsere Projekte

Rhein-Rhône und Rhein-Main-Donau verloren.

Aber ich stelle mit Ihnen fest, daß die beiden Projekte doch echte, wenn auch langsame Fortschritte gemacht haben. Sie wissen alle, was an der Rhein-Main-Donau-Verbindung realisiert wurde.

Vom Rhein-Rhône-Projekt selbst sind in diesem letzten Jahr zwei entscheidende Etappen zu erwähnen:

- Das Ende des Ausbaus zwischen Lyon und dem Mittelmeer mit der Staustufe von Vaugris im März 1980.



— Das mit einer großen Mehrheit im französischen Parlament verabschiedete Gesetz, das der „Compagnie Nationale du Rhône“ die Konzession der Rhein-Rhône-Verbindung überträgt.

Unsere beiden Projekte haben manche Rückschläge aus den gleichen Gründen — Finanzmangel, Umweltschutz u. ä. — hin-

nehmen müssen. Aber die beiden Projekte haben das gleiche Ziel: Die europäische Einheit zu vergrößern.

Es wird Sie nicht erstaunen, daß ich im Auftrag von Präsident Sudreau Ihnen besonders diese Botschaft europäischer Überzeugung übermitteln soll.



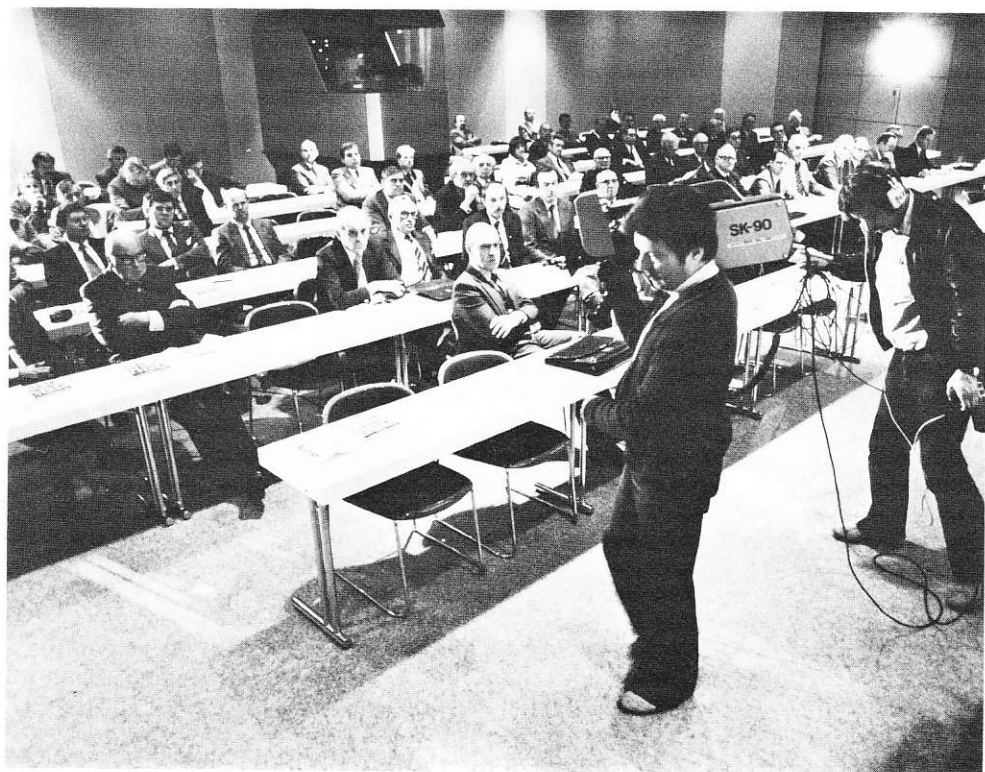
Ein Appell um zuverlässige Termine

Grußworte von Professor Dr. Franz Pisecky,
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
des Österreichischen Wasserstraßen- und
Schiffahrtsvereins, Wien

Wenn es mir obliegt, heute den Grüßen und Wünschen der österreichischen Schwestervereinigung Ausdruck zu verleihen, so seien sie im Namen aller Mitglieder und Funktionäre des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins überbracht, insbesondere jedoch auch in Vertretung unseres Vorsitzenden, Herrn Bundesminister a. D. Dr. Kotzina, der, wie ich weiß, sehr gerne heute persönlich teilgenommen hätte, aber infolge einer nicht vorauszusehenden und bedauerlicher-

weise auch nicht vermeidbaren Verpflichtung verhindert wurde.

Über das herzliche und gute Einvernehmen unserer Vereinigungen in persönlicher und sachlicher Hinsicht brauche ich wohl kein Wort zu verlieren. Wir freuen uns, daß wir Sie letztes Jahr an der österreichischen Donau begrüßen durften und sind dankbar, heute hier sein zu können. Vor etwa zwei Wochen war es mir gegönnt, mit der Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau der Union



der Rheinischen Handelskammern die Strecke Nürnberg—Regensburg zu befahren. Trotz des sehr schlechten Wetters waren alle Teilnehmer beeindruckt von dem großen Fortschritt, den die Bauvorhaben in den letzten Jahren genommen haben. Zugleich war es aufschlußreich und überzeugend, wie harmonisch die schon fertiggestellten Teilstrecken der Wasserstraße etwa im Altmühltal sich in das Landschaftsbild eingefügt haben. Und all dies wurde noch besonders gekrönt von der

Tatsache, daß die Rhein-Main-Donau AG zugleich mit dem Bau der Wasserstraße auch ein großes Forschungswerk in erdgeschichtlicher und archäologischer Hinsicht vollbringt. Nichts könnte besser die Tatsache versinnbildlichen, daß es sich bei der Verbindung von Rhein, Main und Donau um mehr handelt, als um ein nur in rein betriebswirtschaftlichen Zahlenergebnissen meßbares Unternehmen.

Lassen Sie mich aber auf das rein Ökonomische zurückgreifen. Der Umstand, daß



Geselligkeit am Rande der Sitzung: Bei Tisch tauschen die Gäste aus dem In- und Ausland ihre Meinungen aus.

der Nürnberger Hafen nur einen Bruchteil dessen am Kai umschlägt, was auf den Wasserweg gehört, und daß es z. B. ganz ähnlich um den Elbeseitenkanal bestellt ist, muß als symptomatisch erachtet werden und könnte Gegenstand einer eigenen Abhandlung sein. Ebenso etwa, daß nach den neuesten Berichten die Schiene vielfach schon die Kapazitätsgrenze erreicht hat. Daß es bei der Main-Donau-Verbindung in wirtschaftlicher Beziehung um sehr konkrete Größenordnungen und Anliegen geht, lassen nicht nur die derzeitige Entwicklung an der Donau und die aus dem Wandel der Energiesituation resultierenden Prognose erkennen, sondern auch die Anfragen, die der Österreichische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein schon jetzt in zunehmendem Maße aus den Kreisen der Industrie und der Energiewirtschaft erhält und die keineswegs nur etwa mit Kohle oder Erz zu tun haben. Zwangsläufig läßt sich für die so wichtigen Tarifprobleme wenig Sicheres voraussagen, doch eine entscheidende Frage, die von allen Interessenten immer wieder und immer drängender gestellt wird, ist die nach dem Zeitpunkt der Fertigstellung des Wasserweges. Bei industrie- oder energiewirtschaftlichen Projekten, die im Zusammenhang mit Transportvolumen von Hunderttausenden oder Millionen von Tonnen verfolgt werden, bedarf es wegen der damit verbundenen Investitionen jahrelanger Planung, jahrelanger Vorbereitung, vor allem aber eines

fixen terminmäßigen Zeitpunktes der Realisierung. Jede Ungewißheit, jede Verzögerung bewirkt Unsicherheit und hemmt die Verwirklichung von Umschlagseinrichtungen und Produktionsstätten, welche für die wirtschaftliche Struktur der europäischen Mitte von weittragender Bedeutung sein würden. Der volkswirtschaftliche Verlust, der hierdurch entsteht, daß Chancen infolge derartiger Ungewißheiten nicht oder nur ungenügend genützt werden können bzw. eventuell verlorengehen, ist kaum abzusehen und geht weit über das hinaus, was gemeinhin als rein transportkostenmäßiger Vorteil einer Wasserstraße angegeben werden kann. Jede terminmäßige Unsicherheit verlängert auch die Anlaufzeit, die ein neuer Transportweg braucht, um zum Tragen zu kommen. Daher die Bitte und der Appell um zuverlässige Termine für die Main-Donau-Verbindung und zugleich auch für den Vollausbau der bayerischen Donaustrecke.

Meine Worte sind von der Würdigung und von der Anerkennung des großen europäischen Werkes bestimmt, das die Bundesrepublik Deutschland mit dem Bau der Main-Donau-Verbindung realisiert und dessen geistiger Träger und unentwegter Anwalt der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. ist. Wir in Österreich wollen Ihnen hierbei gute Partner und Freunde sein. In diesem Sinne nochmals Dank und die herzlichsten Wünsche.

Saône-Rhein-Verbindung in einer entscheidenden Phase

Grußworte von Alexandre Jesel, Präsident
des Consortium pour la Modernisation et
l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est
et du Sud-Est

Wir haben jedes Jahr Gelegenheit, uns wenigstens zweimal zu begegnen: Sie laden mich regelmäßig zu Ihrer Vollversammlung ein, und ich leiste dieser Einladung gerne Folge, um Ihnen Sympathie und Solidarität unseres Consortiums zu bekunden in unserem gemeinsamen Einsatz für eine große transversale Schifffahrtsstraße in Europa.

Das Consortium, dessen Vorsitz ich die Ehre habe zu führen, lädt Sie seinerseits zu seinen Jahresversammlungen ein, in deren Anschluß Sie die großen Baustellen auf den östlichen und süd-östlichen französischen Wasserstraßen besichtigen können: Der Ausbau des Rheins unterhalb Strasbourg; der Ausbau der Mosel zur europäischen Großschifffahrtsstraße bis Neuves-Maisons, südlich von Nancy; der Ausbau der Rhône und der Saône.

Dieses Jahr werden wir schließlich Gelegenheit haben, die Fertigstellung der Saône-Rhône-Verbindung festzustellen, von Chalon-sur-Saône bis zum Mittelmeer. Sicher, es ist noch nicht alles fertig: Die Rhône soll noch einerseits mit dem Golfe von Fos — dem modernen Hafen von Marseille — und andererseits mit dem Hafen von Sète — durch den Ausbau des Kanals Rhône-Sète — verbunden werden.

Für die Saône-Rhein-Verbindung ist eine entscheidende Phase eingetreten. Die französische Regierung und das französische Parlament haben diesbezüglich einen bedeutenden Entschluß getroffen. Doch mit den eigentlichen Arbeiten wird kaum vor 1983 begonnen werden und sie werden, wenn es die wirtschaftliche Konjunktur erlaubt, für die Fertigstellung etwa zehn Jahre brauchen.

Auf beiden Seiten, bei Ihnen und bei uns, haben wir gegen Unverständnis der einen und bösen Willen der anderen anzugehen und es ist uns unverständlich, daß die Umweltschützer noch immer nicht begriffen haben, daß die Wasserstraße der umweltfreundlichste und — was den Energieverbrauch anbelangt — der sparsamste Verkehrsträger ist.

In den vergangenen Jahren haben wir oft Erfreuliches und weniger Erfreuliches, technische Erfolge und mißlungene Versuche geteilt. Gemeinsam werden wir auch weiter voranschreiten, bis es uns gelingen wird, Europa das große Wasserstraßennetz zu geben, das die Völker Europas vereinen und ihnen Wohlstand und Frieden sichern wird.

Wasserbau, Landschaftsgestaltung und Ökologie an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Einführungs-Vortrag von Dr. Friedrich Eder, Ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG, München

Naturschutz, Landschaftsplanung und Landschaftspflege sind Aufgabengebiete, deren sich in unserer Zeit nicht nur die dafür zuständigen Behörden annehmen. Große und zum Teil lautstarke Verbände, aber auch Bürgerinitiativen verschiedener Größe und Zielrichtung, haben das Thema aufgegriffen. Es besteht ein allgemeines Gefühl in der Bürgerschaft, daß man sich um solche Dinge kümmern müsse. Begriffe wie Ökologie oder Biotop, die vor wenigen Jahren kaum zum allgemeinen Sprachschatz gehörten, gehen Diskussionsred-

nern in Bürgerversammlungen heute glatt von den Lippen. Die Publizistik in ihrer ganzen Vielfalt, sei es in Zeitungen und Zeitschriften, in Hörfunk und Fernsehen, aber auch in Abhandlungen und Büchern, beschäftigt sich mit Fragen des Naturschutzes und der Ökologie, so daß man ohne Übertreibung sagen kann, Naturschutz, Landschaftsschutz, Fragen der Ökologie sind mit wechselnden Gegenständen und Lokalisationen eigentlich ein publizistischer Dauerbrenner. Dahinter verbirgt sich ein ernst zu nehmen-



des und berechtigtes Interesse an der Welt, in der wir leben und deren Veränderungen ungern gesehen werden. Dies gilt in besonderem Maße bei Vorhaben, die großräumig in die Landschaft eingreifen; das allgemeine Unbehagen an der Technik kommt hinzu. So werden Dinge miteinander in Verbindung gebracht, die nur in lockerem Zusammenhang stehen und vielfach haben die Auseinandersetzungen einen stark gemütsmäßigen Aspekt.

Angesichts dieser Gegebenheiten sind wir dem Deutschen Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. dankbar, daß er auf seiner heutigen Versammlung das Thema Wasserbau, Landschaftsgestaltung und Ökologie im Bereich der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zum Inhalt des Festvortrages gemacht hat. Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, darf ich hervorheben, daß Fragen des Naturschutzes und der Gestaltung und Einbindung von Großbauwerken in die Landschaft für die Rhein-Main-Donau AG nichts Neues sind. Schon in den 30er Jahren, als Fragen der Landschaftsgestaltung noch nicht den heutigen Stellenwert hatten, hat die Rhein-Main-Donau AG namhafte Landschaftsarchitekten als Berater gewonnen. Stellvertretend für viele Fachleute sei hier nur Professor Alwin Seifert genannt, der unserer Gesellschaft beim Mainausbau geholfen hat. Ich glaube, es steht außer Frage, daß der Main-Ausbau hervorragend gelöst wurde. Für den Ausbau des Stauraumes

des Jochensteinkraftwerkes haben wir einen Preis erringen können. Dies alles ist heute Geschichte. Ich erwähne es nur, damit nicht der Eindruck entsteht, daß es neuer Anstöße oder gesetzlichen Zwangs bedurft hätte, um in unserer Gesellschaft das Gespür für Naturschutz und Fragen der Ökologie wachzurufen.

So kann ich Ihnen, wie Sie es in Ihrem Programm ausgedrückt finden, zunächst den Vortrag von Herrn Professor Dipl.-Ing. Reinhard Grebe ankündigen, der den Landschaftsplan Altmühltal gestaltet hat. Er erhielt den Auftrag hierzu vor Inkrafttreten des Bayerischen Naturschutzgesetzes schon im Jahre 1972.

Diesem Vortrag werden die Ausführungen von Herrn Professor Karl Kagerer über den Donauausbau und die Scheitelhaltung folgen.

Ich hoffe sehr, daß die Zeit, die den beiden Vortragenden für ihre Ausführungen zugemessen werden kann, ausreicht, Ihnen einen Eindruck zu vermitteln, wie bei der Gestaltung der Landschaftspläne vorgegangen wurde. Sie werden hören, daß es beginnt mit einer korrekten und soliden Bestandsaufnahme und der Beschreibung der Aufgabenstellung. Dies ist sorgfältiges und gründliches Handwerk. Die Umsetzung der Aufgabe in die Neugestaltung verlangt dann Phantasie, große Fachkenntnisse und ist in Wahrheit eine fast künstlerische Leistung. Ich glaube, daß beide Herren Ihnen den Eindruck vermitteln können, eine solche Leistung vollbracht zu haben.

Landschaftssicherung und Ökologie beim Ausbau des Main-Donau-Kanals im unteren Altmühltal

Vortrag von Professor Dipl.-Ing. Reinhard Grebe, Landschaftsarchitekt BDLA, Nürnberg

Der Main-Donau-Kanal verändert das tief in die trockenen Felsenhänge des Weißjura eingegrabene, 250 bis 400 m breite Altmühltal entscheidend:

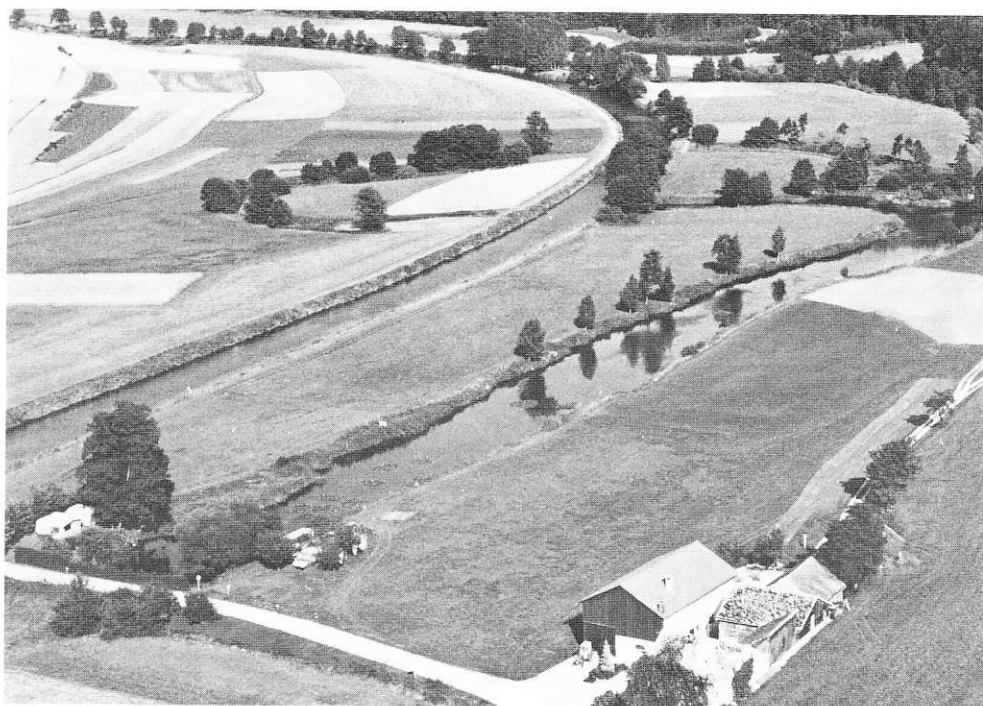
Umwandlung der 15 m breiten, fließenden Altmühl mit ihren Seiten- und Altwasserarmen in ein 55 m breites Wasserband mit Stillwasserzonen in den Stauhaltungen;

Umbau des 16 m starken Talgefälles auf der 30 km langen Strecke durch zwei Schleusen (Riedenburg und Kel-

heim) mit 5 m tiefen Einschnitten unterhalb und 5 m hohen Aufschüttungen in den Talräumen oberhalb der Haltungen;

Starke Veränderungen des Grundwassers durch die veränderten Wassershöhen mit Auswirkungen auf die Vegetationsbestände am Ufer und in den Randbereichen;

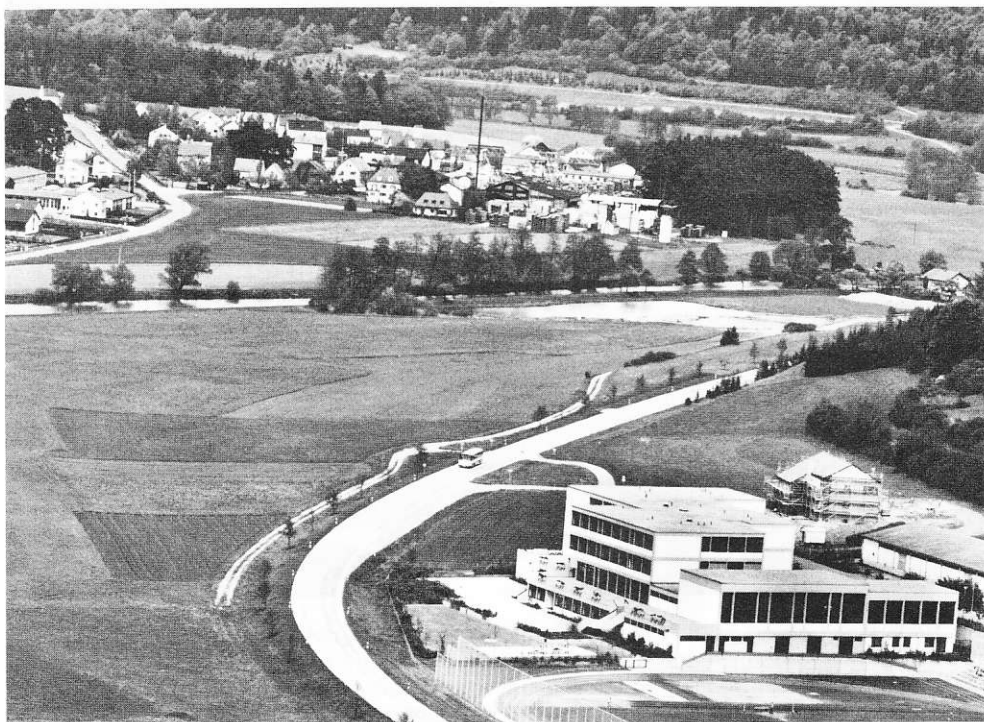
Umwandlung der landwirtschaftlichen Nutzung durch Ausbleiben der Hochwasser von Grünland und Weiden in



Der Blick von Schloß Eggersberg in Richtung Gundelfingen zeigt, daß die Altmühl vor über 100 Jahren schon einmal kanalisiert wurde. Bei der geringen Staustufenhöhe von ca. 1,50 m konnten sich abgeschnittene Altwasser erhalten, die mit der gestreckteren Kanalstrecke das Altmühltal gliedern. Die Landschaft bleibt in ihrer Maßstäblichkeit erhalten.



Der Talraum an der künftigen Schleuse Riedenburg vor dem Kanalbau (oben) und als Baustelle für die Schleuse.



Acker. Dadurch geht der heutige grüne Talcharakter weitgehend verloren;

Starke Nivellierungen im Talprofil durch Aufschüttung;

Maßstabsveränderungen im Talraum mit den verlegten Straßen, den Brücken mit ihren großen Stützweiten.

Landschaftsplan für das Altmühltal

Um den hohen landschaftlichen Wert des Talraumes zu sichern, hat die Rhein-Main-Donau AG, München, 1972 das Büro für Landschaftsplanung Prof. Reinhard Grebe, Nürnberg, mit der Ausarbeitung eines Landschaftsplanes für das Altmühltal beauftragt. Der Landschaftsplan ist von den ersten Festlegungen der Trasse durch das Raumordnungsverfahren an den verschiedenen Rechtsverfahren und den ab 1980 beginnenden Ausbaumaßnahmen ständig beteiligt. Auf der Grundlage des Landschaftsplanes werden die projektbezogenen Gestaltungspläne für die Planfeststellungsverfahren ausgearbeitet. Sie werden nach Abstimmung mit allen Behörden, der vorgeschriebenen Auslegung und damit Abstimmung mit allen unmittelbar Betroffenen rechtsverbindlich. Die Verpflichtung zum Ausgleich der Landschaftseingriffe ist durch das Bayerische Naturschutzgesetz gegeben. Die Bayerische Landesanstalt für Umweltschutz überprüft die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.

Am Fluß und in seinen Randbereichen werden die Baumaßnahmen vom Bauträger, der Rhein-Main-Donau AG, durchgeführt. Für die Gestaltung aller Ortslagen und weiterer Randbereiche hat sich der Trägerverein Altmühltal gebildet. Er besteht aus allen anliegenden Gemeinden und dem Landkreis und hat die Hauptaufgabe, den Landschaftsplan durchzusetzen

und gemeinsam die Maßnahmen durchzuführen, die über den unmittelbaren Kanalbau hinausgehen. Auch diese Maßnahmen werden vom Bauträger bzw. dem Bayerischen Staat voll finanziert.

Ziele der Landschaftsplanung

Mit den weiterentwickelten, projektbezogenen Gestaltungsplänen können die ursprünglichen Ziele des Landschaftsplanes weitgehend umgesetzt werden.

1. Sicherung der landschaftlichen Vielfalt durch die Auflösung des ursprünglich gleichmäßigen Kanalquerschnitts

- mit wechselnden Breiten der Wasserflächen,
- unterschiedlicher Uferausformung,
- Sicherung der Altwasser mit Anschluß an den Kanal,
- bewegter Führung der begleitenden Wege.

2. Erhaltung unterschiedlicher Wasserstände zwischen Altwassern und Kanal

durch die Einleitung der im Tal an mehreren Stellen vorhandenen Karstquellen und Bäche. So im bereits abgeschlossenen Abschnitt Altwasser Essing, mit dem die historische Ortslage am steilen Felsen in ihrer Ursprünglichkeit erhalten werden konnte.

Dadurch können in diesen Bereichen auch wertvolle Vegetationsbestände gesichert werden. Durch die Speisung dieser Altwasser mit den kalten und neutralen Karstzuflüssen ergeben sich interessante neue Vegetationsentwicklungen gegenüber den stärker eutrophierten Gewässern der Altmühl.

3. Natürliche Ufergestaltung

durch unterschiedliche Aufweitung der Kanalstrecken unter Abweichungen vom Regelprofil

- wechselnde Böschungsneigungen für unterschiedliche Pflanzenstandorte;
- Aufschüttung künstlicher Schotterbänke am Fluß zur Schaffung von Stillwasserzonen. Hier können sich Schilf und Binsen ansiedeln, die sonst den starken Wellenschlag der Schifffahrt nicht aushalten;
- Verlagerung des durchgehend geführten Betriebsweges, um größere Weiden- und Erlengruppen unmittelbar am Ufer pflanzen zu können;
- Schaffung großflächiger Wasserflächen anstatt einer Auffüllung der Randzonen mit differenzierten Uferbereichen, die sich spontan aus den vorhandenen Vegetationsformen entwickeln können.

4. Sicherung der Altwasser

Gegenüber den ersten Ausbaukonzepten werden heute 90% der abgeschnittenen Altwasser erhalten. Sie stehen in Verbindung mit dem Kanal und bieten mit ihren Stillwasserzonen Laichplätze und Unterstände für die Fische, die sich im starken Wellenschlag des Kanals sonst nicht halten können.

Durch die Umwandlung der Altmühl in ein stehendes Gewässer wird sich der Fischbesatz völlig verändern, seine natürliche Stabilität ist jedoch durch diese Angebote an natürlichen Entwicklungsbereichen gesichert. Beobachtungen an Kanalstrecken ohne Anschluß an natürliche Altwasser zeigen, daß hier der Fischbesatz nur mit starken künstlichen Eingriffen aufrechterhalten werden kann.

5. Sofortige Anpflanzung der Ufer- und Seitenbereiche

mit standortgerechten Holzarten, zum Teil durch Umsetzung vorhandener Seggen und Binsen oder die Gewinnung von Weidenstecklingen aus dem Talraum. Die Pflanzungen erfolgen während und unmittelbar nach Abschluß der Bauarbeiten, um bis zur Inbetriebnahme des Kanals in zwei bis drei Jahren eine genügende Anlaufzeit zur Stabilisierung der Uferpflanzung zu erreichen.

6. Ausbau durchgehender Rad- und Wanderwege im Kanalbereich

Da die gesamten Uferflächen einschließlich des Randweges in den Besitz des Bundes übergehen, können durchgehende Wegeverbindungen ausgebaut werden, die neben der Landwirtschaft auch für Radfahrer und Wanderer zur Verfügung stehen.

7. Mitarbeit an der notwendigen Flurbereinigung

Die starken Durchschneidungen landwirtschaftlich genutzter Flächen werden durch ein Flurbereinigungsverfahren ausgeglichen, dabei werden die Vorschläge der Landschaftsplanung auch in den Randzonen weitgehend umgesetzt, so daß auch hier versucht wird, die Vielfalt des Talraumes zu erhalten.

8. Ausbau von Erholungseinrichtungen im Talraum

Der Trägerverein Altmühltal hat neben der Durchsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Talraum auch den Ausbau von Erholungsanlagen übernommen. Heute ist der Angler der wichtigste Gast im Talraum, das wird mit dem größte-

ren Angebot an Wasserflächen sicher auch in Zukunft so sein. Daneben werden — bevorzugt in der Nähe der Ortslagen — Erholungseinrichtungen am Ufer geschaffen: Anlegeplätze für Boote, Camping- und Jugendzeltplätze. Auch beim Ausbau dieser Einrichtungen hat die natürliche Landschaftsqualität das höchste Primat.

9. Entwicklung der Vorländer an den Ortslagen

Die Randbereiche des Kanals vor den Ortslagen werden in Abstimmung mit der jeweiligen Entwicklung der Gemeinde besonders sorgfältig bearbeitet. Vor Essing konnte in guter Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt Landshut die beim Bau der Umgehungsstraße entstandene Altmühlinsel bereits ausgebaut werden. Sie nimmt neben den notwendigen Parkplätzen und den geschlossenen Pflanzungen größere Spiel- und Erholungsbereiche am Ufer des Altarmes auf.

Für die Stadt Riedenburg wurde 1975 ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben, auf der Grundlage des 1. Preises (Landschaftsarchitekt Gerd Aufmkolk, Architekten Grabow und Hoffmann/Nürnberg) ist die Planung inzwischen weitergeführt und mit allen zuständigen Behörden abgestimmt. Durch eine Ergänzung der Uferbebauung wird die Baustruktur der historischen Stadt an die tiefer gelegene Wasserfläche heruntergezogen. Mit der Sicherung der Altwasser und dem See im Schambacheinlauf entsteht eine neue Landschaft als Ersatz für die hier besonders stark veränderte Situation.

Alle Planungen werden in enger Zusammenarbeit zwischen der Rhein-Main-Donau AG, München, dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg, dem Straßenbauamt Landshut und dem Trägerverein

Altmühltal e.V. sowie den beteiligten Gemeinden, Landkreisen und Regierungen durchgeführt.

Umsetzung der Planung

Auf Anregung des Landschaftsarchitekten ist zur Begleitung der Baumaßnahmen eine ständige Arbeitsgruppe gebildet, in der sich die eben genannten Ämter und Dienststellen zur regelmäßigen Koordinierung treffen. Bei der Verzahnung der verschiedenen Baumaßnahmen müssen enge Zuständigkeitsbereiche überschritten werden; die wechselnden landschaftlichen Situationen im Tal erfordern ein ständiges Eingehen auf neue Situationen, um die Vielfalt des Talraumes so weit als möglich zu sichern. Eine interdisziplinäre Gutachtergruppe aus neun Wissenschaftlern (Vegetationskunde, Zoologie, Ichthyologie (Fische), Ornithologie, Amphibien, Schmetterlinge, Hydrologie, Klimatologie und Landwirtschaft) begleitet durch Umweltministerium und Naturschutzbehörden, ist zur ökologischen Beweissicherung gebildet. Diese Gruppe hat Vorschläge zur Biotopsicherung und -gestaltung entwickelt, die in die Pläne übernommen werden. Hierbei steht die Sicherung wertvoller Standorte im Vordergrund. Geht ein Standort durch den Kanalbau völlig verloren, werden Sicherungs- und Umsetzungsmaßnahmen eingeleitet. Durch diese Wissenschaftlergruppe ist ein ständiger Überblick über die Veränderungen im Talraum gegeben. Er wird ergänzt durch eine kontinuierliche Dokumentation der Entwicklungsstadien der Vegetation, vor allem in den Uferzonen. Der Trägerverein Altmühltal führt eine regelmäßige Fotodokumentation der verschiedenen Baustadien von bestimmten Standorten aus. Durch diese Arbeiten sollen die starken Eingriffe in den

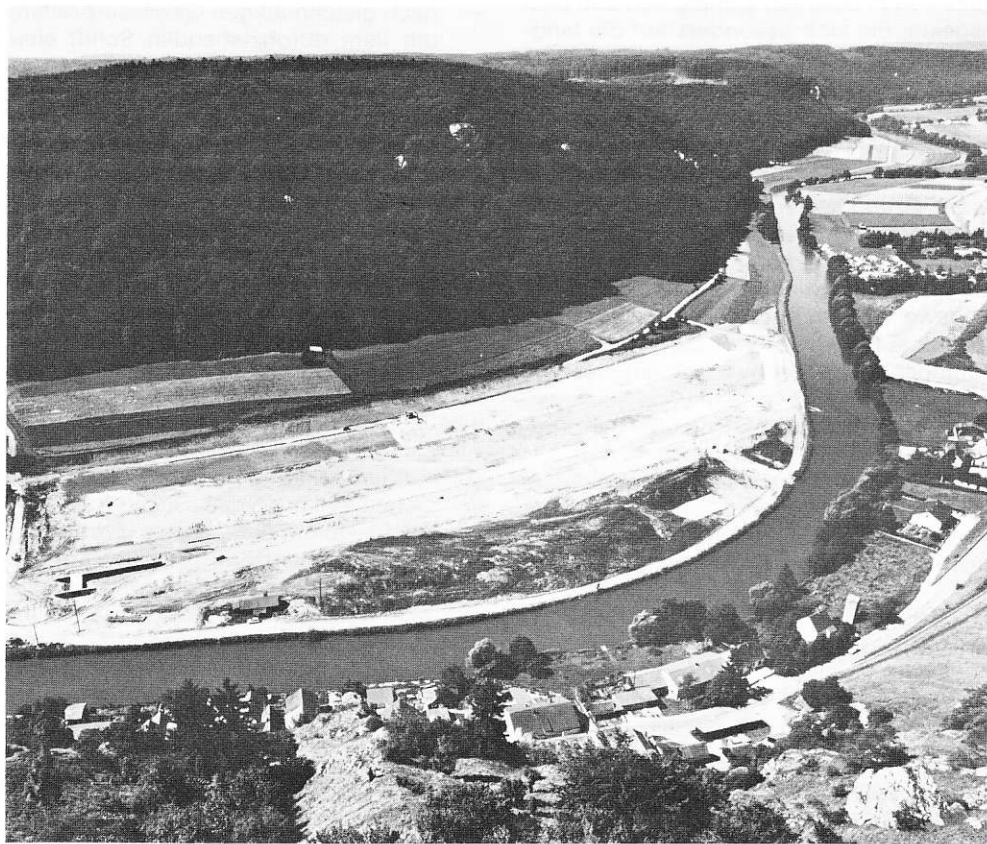


Das Altmühltal gestern: Es zeichnet sich durch natürliche Eigenarten aus, die auch weiterhin dominieren sollen. Der Landschaftsplaner will dort „nicht die Brückengeländer aus dem Neckermann-Katalog“ sehen.

Landschaftsraum, ihre Auswirkungen untersucht und auch für andere Maßnahmen mit solch starken Eingriffen in den Landschaftshaushalt ausgewertet werden. So ist zu hoffen, daß die vielen offenen Fragen bei Grundwasserhaushalt und Bodenbildung, Vegetation und Tierwelt bei dieser großen Baumaßnahme erforscht und damit auch Zielvorstellungen für an-

dere, ähnlich gelagerte Fälle entwickelt werden.

Inzwischen wird die Arbeit des Landschaftsplaners durch eine sehr starke Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, ja gefordert. In der langen Zusammenarbeit hat sich auch das Verständnis zwischen dem Landschaftsplaner und den Technikern sehr gewandelt.



Das Altmühltal heute: Der Kanal ist im Bau. Das Ziel aller Arbeiten besteht darin, die Wasserstraße so in die Landschaft einzugliedern, daß die hohe Qualität des Altmühltals erhalten bleibt.

Der Landschaftsplaner wird als unverzichtbarer Partner angesehen, um diese starken Eingriffe in den Naturhaushalt überhaupt mit Verantwortung durchführen zu können.

Probleme der Umsetzung

Bei einer so großen Baumaßnahme mit der Vielzahl von Beteiligten, dem Eingehen auf die Wünsche der Anlieger, tauchen eine Fülle von Problemen ständig neu auf. Drei Aspekte, die sich besonders auf die landschaftliche Gestaltung auswirken, werden hier zum Schluß genannt.

1. Anspruchsdenken der vom Bau Betroffenen

Jeder Grundbesitzer nimmt die Natur so hin, wie sie ihm gegeben ist, solange sein Grundstück nicht von anderer Seite durch Eingriffe irgendwie verändert wird. Die Geländewelle in der Wiese, die hier zwischenzeitlich auftretenden Vernässungen, Überflutungen durch Hochwasser, unbefestigte Zufahrtswege sind vorgegebene Elemente, mit denen auch der Landwirt über Jahrhunderte gelebt hat.

Jede Baumaßnahme weckt Begehrlichkeiten, die ein Bauträger leider erfüllen muß, wenn er seine Maßnahme überhaupt in einem bestimmten Zeitraum durchziehen will:

- Nach völlig eingeebneten Ackerflächen, ohne jeden schattenwerfenden Baum und Hecke,
- nach trockenen Wiesen, die auch nicht mehr dem kleinsten Kiebitz Unterstand gewähren.

Sobald Wasser auf einem Weg stehen bleibt, wird nach der Rhein-Main-Donau AG gerufen. Die Perfektion ist der größte Feind der Natur, wir wünschen uns im Altmühltal weniger Perfektion, um mehr Natur zu erhalten.

2. Das Diktat der Ausbaustandards

Standards wollen Gleiches, setzen Gleiches voraus. Die Natur jedoch ist vielfältig, sie wird durch Standards zerstört:

- Durch Forderungen nach gleichmäßigen Uferböschungen und Wegebreiten,
- nach exakt ausgeführten Gräben mit befestigter Sohle,
- nach gleichmäßigen Gewässerbreiten, um dem durchziehenden Schiff eine einheitliche Wasserstraße anbieten zu können.

So wird vieles Unsinnige gemacht, aber es hat seine Begründung, weil es dafür Norm und Vorschrift gibt.

Wir wünschen uns weniger Vorschriften und verstärktes Eingehen auf die wechselnden Bedingungen des Standortes. Wenn der Landschaftsarchitekt Wegeschwörungen und Böschungen flach auslaufen läßt, so versucht er damit, natürliche Elemente zu den vorhandenen natürlichen hinzuzufügen.

Alle Baumaßnahmen müssen sich in diese stets differenzierende Vielfalt einordnen, der Schematismus, das Regelprofil darf hier nicht dominieren. Diese Forderung verlangt vom höchsten Planer im Büro bis zum letzten Hilfsarbeiter an der Baustelle eine ständige Anpassung an die wechselnden natürlichen Bedingungen.

3. Das Einfache ist immer das Bessere

Jede Baumaßnahme verändert naturgemäß die natürliche Umwelt, es werden neue künstliche Elemente eingeführt, neue Materialien wie Beton, Aluminium, Glas, tauchen in einem Landschaftsraum auf, der bisher durch völlig andere Elemente bestimmt wurde. Die Forderungen nach Dauerhaftigkeit, Sicherung gegen tausendjäh-

riges Hochwasser, nach Pflegeleichtigkeit u.a. führen leider oft zum Überziehen der Ausbauelemente, zu einer erschreckenden Nivellierung bis hin zur Geschmacklosigkeit. Das gilt für den Papierkorb am Parkplatz ebenso wie für manchen Brunnen, der als Ausgleichsmaßnahme in den Dörfern steht.

Gerade das Altmühltal ist ausgezeichnet durch natürliche Eigenarten, sie müssen auch weiter dominieren — nicht die Brückengeländer aus dem Neckermann-Katalog.

Der ungeheuerere Eingriff in das Altmühltal durch den Kanalbau wird uns täglich bei allen Arbeiten bewußt. Nur wenn alle in der notwendigen Offenheit und Flexibilität, in der gegenseitigen Unterstützung miteinander arbeiten, kann das gesetzte Ziel, nämlich die landschaftliche Eingliederung des Kanals bei Sicherung der hohen Landschaftsqualität des Altmühltals erreicht werden.

Donau-Ausbau und Scheitelhaltung

Vortrag von Professor Karl Kagerer, freier
Landschaftsarchitekt BDLA, München

Dies ist in dieser Zusammenfassung ein wahrhaft anspruchsvolles Thema, das in einem halbstündigen Referat kaum zu behandeln ist. Man bräuchte für jeden einzelnen Komplex eine Vorlesungsreihe, um sich verständlich zu machen.

Wie läßt es sich erklären, daß man sich heute mit dem ganzen Gewicht dieser Thematik befaßt, wo doch vor wenigen Jahren allein der Begriff 'Landschaftsplanung' bei einer Fachtagung für Wasserbau kaum etwas zu suchen hatte? Ist es nur eine Mode, daß man beginnt, sich mit der Landschaft nicht nur als Betrachtungsobjekt, sondern als Lebensgrundlage zu befassen, oder beginnt sich hier ein Urinstinkt des Menschen, vor einer noch nicht erkennbaren Gefahr warnend, zu regen? erinnert man sich des griechischen Philosophen Thales, der schon vor 2½ Tausend Jahren die These „Alles Leben sei aus dem Wasser entstanden und entstehe weiterhin aus dem Wasser“?

Eine Untersuchung stellt fest, daß in Amerika die Fäkalien von 92 Millionen Menschen ungereinigt in Seen und Flüssen abgeleitet werden.

Die Meere werden nach wie vor durch Gifte und Industrieabfälle verseucht.

Die Wissenschaftler rechnen jährlich mit dem endgültigen Umkippen der Ostsee.

Die Kopenhagener Bevölkerung wird jährlich zur Besichtigung eines vermeintlichen Naturschauspiels — des Meeresglühens — aufgerufen. In Wirklichkeit zeigen nur die Rotalgen den partiellen biologischen Tod des Meeres an.

Die thermische Vergiftung der Flüsse durch Kraftwerksabwärme nimmt zu. Der Wärmelastplan für die Donau räumt schon Temperaturen bis +27°C als legitim ein.

Alljährlich fallen Millionen Tonnen nicht verrottbarer Abfälle als Leitfossilien des Homo faber an. Den Bauern gewöhnt eine

infernalische Lobby das logische Denken ab, um sie traumwandlerisch von der Notwendigkeit der massierten Verwendung industrieller Produkte zu überzeugen. Die Dosierung wird nicht von der vertretbaren Notwendigkeit, sondern vom Geschäftsbericht der Konzerne diktiert mit dem Ergebnis, daß jeder dritte Bundesbürger an einer nicht erklärbaren Allergie leidet und die Zahl der nicht heilbaren und der chronischen Krankheitsfälle bedeutend zunimmt.

Es geht hier um einen latenten Vergiftungsprozeß unserer Umwelt. Ein ertappter Rauschgiftdealer kommt ins Zuchthaus, doch was geschieht hier?

Das Bruttosozialprodukt — Herzstück jeder erfolgreichen politischen Aktivität — muß wachsen, anderenfalls kostet dies Wählerstimmen.

Wir wissen heute noch nicht, wie stark und in welcher Weise die bedenkenlose Verwendung von Pestiziden und Herbiziden aufgrund ihrer Giftigkeit und Beständigkeit die biologischen Systeme belasten. Im Frühjahr 1980 wurde eine aufwendig angesetzte Treibjagd im Raume Dorfen nach einigen Stunden erfolglos abgebrochen, nachdem es nicht gelang, auch nur einen einzigen Hasen zu sehen, geschweige denn ihn zu schießen.

Die Reaktion ist der Ruf nach Abschluß der Greifvögel, die wohl alle Hasen gefressen haben. Der Hase aber ist ein Feldhase, der sich vorwiegend von den Kräutern der Feldraine ernährt, diese aber sind unter dem latenten Einfluß der Herbizidspritzungen kaum noch vorhanden oder hochgradig vergiftet.

Die Vermutung, daß der Hase durch laufende Vergiftung steril geworden und nicht mehr fortpflanzungsfähig ist, erörtert man nur hinter vorgehaltener Hand. Böse Zungen behaupten, daß jeder im Gäu-

boden abgeschossene Hase eigentlich in die Tierkörperverwertung abgeliefert werden müßte.

Der weiße Fischadler — Wappentier der kanadischen Flagge — ist am Aussterben, weil er sich als ziemlich letzter einer Nahrungskette von den DDT-angereicherten Fischen ernährt, was wiederum bewirkt, daß die Kalkproduktion für seine Eier gestört ist und er diese beim Brutvorgang zerdrückt.

Sie werden fragen, was hat das alles mit dem Ausbau der Donau zu tun? Im übertragenen Sinne sehr viel. Ich möchte auf die Komplexität eines Eingriffes in ein ökologisch ausgewogenes und damit stabiles System aufmerksam machen. Landschaftsplanung kann hier nur ein kleiner Beitrag sein, als ein durch den Menschen anwendbares Regulativ im Zusammenwirken der Kräfte des natürlichen Geschehens.

Dieses natürliche Geschehen oder das ökologische Gleichgewicht ist in sich äußerst stabil mit einer hohen Belastbarkeit oder einem hohen Pufferungsvermögen.

Als simpler Vergleich zum besseren Verständnis mag folgendes Beispiel dienen: Titriert man in eine saure Lösung unter Zuhilfenahme eines Katalysators wie Methylorange oder Fuchsinrot eine Lauge, so ändert sich eine ganze Weile gar nichts. Erst wenn das Pufferungsvermögen erschöpft ist, erfolgt von einem Tropfen zum anderen der Farbumschlag, das ist jener Zeitpunkt, zu dem im übertragenen Sinne in der Landschaft aufgrund latenter Eingriffe oder Veränderungen das Pufferungsvermögen erschöpft ist.

Das gewachsene System kippt um, es baut sich ein neues System mit einer ihm eigenen biologischen Stabilität auf. Die Annahme, daß dieses Umkippen eines landschaftsspezifischen Systems im Sinne ei-

ner Katastrophe abläuft, ist naheliegend. In letzter Konsequenz wäre diese Katastrophe im Sinne eines regulierenden Neubeginns aus ökologischer Sicht eventuell sogar als Prozeß der Heilung zu verstehen. Der Untergang von kulturhistorisch bedeutenden Stätten ist nicht selten auf eben eine durch den Menschen verursachte landschaftliche Fehlentwicklung zurückzuführen. Eine solche umwandelnde Katastrophe kann langfristig auch natürlich bedingt sein. Berge und Meere sind auf diese Weise entstanden. Dies aber geschah in Zeiträumen, die für den Menschen nicht erfaßbar waren.

Wenn wir einen Beitrag zur Stabilität, zur Erhaltung unseres Lebensraumes leisten wollen, so kann das nur so verstanden werden, daß der durch den Menschen verursachte Eingriff in das gewachsene System, wenn schon nicht vermeidbar, so durch flankierende und abstützende Maßnahmen aufgefangen und ausgeglichen werden muß.

In vergangener Zeit wird man bei der Erstellung technischer Maßnahmen in der Landschaft nur selten die landschaftliche Einbindbarkeit im Auge gehabt haben, andererseits macht die heutige Zeit aufgrund der gesteigerten wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten unvergleichbar stärkere Eingriffe in natürlich gewachsene Systeme möglich.

Doch wenden wir uns wieder dem Kanal in der Scheitelhaltung zwischen Hilpoltstein und Bachhausen und der Donauausbaustrecke zwischen Kelheim und Straubing zu. Jede Teilstrecke stellt den Landschaftsplaner vor streckenspezifische Probleme, kaum eine Erkenntnis ist übertragbar auf eine andere Situation. Die Schwierigkeiten sind vergleichsweise gering, solange man nicht vorhandene Gewässersysteme tangiert, die dann durch den Bau der Schiff-

fahrtsstraße völlig verändert oder gar beseitigt werden, wie dies bei der Altmühl zum Teil der Fall ist.

Betrachten wir zuerst den Abschnitt der Scheitelhaltung zwischen Hilpoltstein und Bachhausen.

Hier finden wir einen flachen, breiten Talraum bei weitgehend extensiver landwirtschaftlicher Nutzung. Es dominieren artenarme Kiefernwälder, die freie Landschaft ist recht ungliedert und ausgeräumt. Die notwendigen Schleusenbauwerke liegen hier recht geschickt in Waldbereichen an vorhandenen Talrandanstiegen eingefügt. Es werden hier keine bedeutenden Gewässer verändert, die Schwarzach wird überquert, die Schwarzachau durch den Kanalbau nicht belastet. Die anstehenden Böden bestehen überwiegend aus Opalinuston und Feuerletten, das sind nicht nur für den Wasserbauingenieur ausgesprochen kritische Böden. Hier werden im Einschnittsbereich besondere ingenieurbologische Maßnahmen und Profilabflachungen notwendig werden. Diese Profilveränderungen kommen bei einem zwar größeren Flächenbedarf der landschaftlichen Einbindbarkeit entgegen. Die Trassenführung auf Dammstrecken fällt anteilmäßig nicht sehr ins Gewicht.

Bedeutungsvoll werden jene Flächen zwischen Auftrag und Einschnitt, wo der Kanal niveaugleich im vorhandenen Gelände liegt. Dort ist es möglich, kanalbegleitende Stillwasserzonen anzulegen, die als Laichbiotope mit dem Kanal zwar in Verbindung stehen, aber durch unzugängliche Inselketten (Brutbiotope) von ihm getrennt sind. Die Ausbaufolgen können hier zu einer landschaftlichen Bereicherung werden, bei Verbesserung der Erholungsfunktion sowie der wirtschaftlichen Struktur. Die Beschaffung der notwendigen Ausgleichsflächen ist zum Teil durch Flurbereinigungs-

verfahren möglich oder durch Zukauf über das Wasser- und Schiffsamt zugesichert. Politisch gesehen stehen diesen Maßnahmen keine spürbaren Interessen entgegen. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen sind zusätzliche Aufforstungen, besonders in Einschnittsböschungen, vorgesehen. Standortverbesserungen auf kargen Böden lassen sich durch Aushubmassen aus Talböden erzielen. Die Landschaft wird durch Pflanzmaßnahmen gegliedert.

Bevor nun der Kanal in das Bett der Donau mündet, ist ein in jeder Hinsicht brisanter Abschnitt zu bewältigen, die Durchquerung Kelheims. Es wäre geheuchelt, dieser Situation gestalterisch etwas Positives abzugewinnen, denn dort wird das, was Kelheim landschaftlich bedeutungsvoll macht, nämlich die mäandrierende Altmühl mit ihren baumbestandenen Inseln verschwinden und durch den Kanaltrog ersetzt.

Doch dabei bleibt es nicht. Es kommen noch weitere flankierende Maßnahmen dazu, die mit der Schiffsstraße nichts zu tun haben, nämlich die integrierte Hochwasserfreilegung, die sich innerhalb Kelheims nur durch parallel zum Kanal verlaufende Mauern lösen läßt. Bei Kelheim endet der Stauwurzelbereich, in dem sich auch zukünftig die Hochwasser voll niederschlagen. Dies bedingt auch, daß bei höchstem navigierbarem Hochwasserstand noch eine Durchfahrthöhe unter den Brücken von 6,40 m gewährleistet sein muß. Aus Gründen verkehrlicher, politischer und lokalpolitischer sowie emotionaler Art wird zu den bisherigen Brücken eine zusätzliche Osttangente gefordert, so daß Kelheim in Zukunft im Schatten der Auffahrtsrampen optimalen Windschutz genießt. Es belasten hier zu viele, gestalterisch kaum noch verkraftbare Interessen wie Schifffahrt, Hochwasserfreilegung, Straßenbau, die Interes-

sen der Stadtverwaltung, die der Bürgerinitiativen und des Einzelhandelsverbandes etc. das gestalterische Bemühen. Notwendige Ausgleichsflächen sind hier fast nur über den Weg der Enteignung mit wenig Aussicht auf Erfolg möglich.

Von Kelheim nach Regensburg fließt die Donau zwischen flankierenden Karstbergen in einem schmalen Talraum. Die flußbegleitende Landschaft ist stark geprägt durch wilde Kiesausbeuten, die teilweise zu

Ödland werden oder als Mülldeponie bzw. bei Grundwasseranschluß zur Fischzucht verwendet werden. Die Donau unterlag hier einer latenten Eintiefung von 2 bis 3 cm pro Jahr, so daß ehemals vorhandene Altwasserrinnen weitgehend trocken fielen. Auwaldreste waren nur mehr beschränkt vorhanden. Der Talboden wurde weitgehend durch Grünland genutzt, in geringem Maße wurde er auch beackert. Eine ganz erhebliche landschaftliche Beeinträchti-



gung finden wir durch die ausgedehnte Campinganlage bei Kapfelberg mit dem Motorboothafen.

Die Ausbaufolgen wirken sich hier insgesamt positiv auf die flußbegleitende Landschaft aus. Durch den Einstau konnten vorhandene Altwasser wieder gefüllt sowie neue Stillwasserbereiche angelegt werden und mit den anfallenden Aushubmassen eine beschränkte Sanierung von vorhandenen Landschaftsschäden auf Privatgrund erreicht werden. Die hier neu entstehenden Biotope und flußbegleitenden Pflanzmaßnahmen dürften sich in längstens zehn Jahren als schutzwürdig herausstellen. Mit dieser Planung wurde aber auch versucht, über die Besitzgrenzen des soge-

nannten Verursachers hinaus Hinweise und Aussagen zur zukünftigen geordneten Nutzung der Landschaft einzuleiten. Dies aber war ein Schlag ins Wasser, der wohl auf mangelhaftes Durchsetzungsvermögen der Genehmigungsbehörde einerseits sowie auf die Ablehnung durch die Kiesabbauunternehmen zurückzuführen ist. Man fühlt sich hier der zerschundenen Landschaft gegenüber nicht verpflichtet.

In den anschließenden Abschnitten Regensburg-Geisling oder Geisling-Straubing befinden wir uns in zwei Stauräumen, die nicht nur für den Landschaftsplaner mit allen nur erdenklichen Schwierigkeiten behaftet sind. Die Donau wird hier im Norden durch den zum Teil jäh ansteigenden Fal-



Gmünder Au von den Vorbergen aus gesehen.

kensteiner Vorwald, im Süden dagegen vom Gäuboden begrenzt. Die vorzügliche Eignung dieses Naturraums für die Landwirtschaft ist die Ursache für die nachhaltige Umgestaltung in ein agrarisch intensiv genutztes Kulturland. Die Donauaue weist nur wenige, vielfach von land- und forstwirtschaftlicher Nutzung überlagerte ökologisch wertvolle Flächen, sogenannte Biotope auf, denen gerade deshalb ein besonders hoher Wert im Sinne landschaftsökologischer Stabilisatoren zugesprochen werden muß. Von besonderer Bedeutung sind hier die Brutbiotope, die Nahrungsbiotope, verlandete Altwasserbereiche und periodisch überflutete großflächige Auwiesen innerhalb der weit zurückgesetzten Hochwasserdämme. Diese Dämme stammen aus der Zeit der letzten Eingriffe in die Dynamik der Flußlandschaft in den Jahren zwischen 1920 und 1964. Es handelt sich also bei der Donau, wie wir sie heute kennen, um kein natürliches Flußsystem mehr, das noch vollständig intakt wäre. Die Bedeutung liegt in der noch bestehenden Möglichkeit des Ineinandergreifens verschiedener Systeme. Diese bestehen aus dem Flußlauf, den mit ihm verzahnten Ufern, den periodisch überfluteten Auwiesen, den Stillwasser- und Altwasserbereichen sowie aus den Grabensystemen im Poldergebiet.

Wie werden die Ausbaumaßnahmen begründet?

Mit dem Ausbau zur Großschiffahrtsstraße der Donau soll u. a. folgendes erreicht werden:

1. Die Befahrungsmöglichkeit für Europakahn-Viererverbände bis Regensburg.
2. Die Hochwasserfreilegung, ausgelegt

auf das 100jährige Hochwasser bei einem hier sehr großflächigen Einzugsgebiet und

3. die Verlängerung der schiffbaren Periode;
4. Verhinderung weiterer Sohleintiefung.

Durch die technische Ausbaumaßnahme entstehen folgende Primärveränderungen:

1. Das Fließgefälle wird durch Wehre und Schleusen untergliedert und mehr oder weniger im Sinne des hydrostatischen Staues terrassiert.
2. Die Fahrrinne wird verbreitert und zwangsläufig auch eingetieft.
3. Es wird eine Trassenabflachung in den Räden hinsichtlich der größeren Schiffsverbände notwendig.
4. Im Zuge der Hochwasserfreilegung wird der Querschnitt des Flußprofils von derzeit 80 bis auf 300 m im unteren Teil der Stauräume verbreitert. Damit gehen hier alle flußbegleitenden Biotope und Stillwasser, Altwasser, Auwälder und Auwiesen verloren.

Aus diesen Maßnahmen resultieren die neuen Wasserstände für den Stauraum Geisling wie folgt:

	Normal	HNN	HQ100
Stauwurzel	320.33	322.00	324.80
Wehr Straubing	320.00	320.16	321.00

Die bisher ineinandergreifenden Systeme werden nach dem Ausbau überwiegend durch nun parallellaufende abgelöst. Diese bestehen aus: Schleusen, Stauwehren, gedichteten Dämmen, dem Wegfall der Auwiesen im Bereich der gedichteten Dämme, die Hochwasser entfallen in diesem Bereich, dies bedeutet ein Absterben der Auwälder bzw. deren Umwandlung in Ackerflächen.

Im oberen Drittel des Stauraumes wird allerdings die Flußlandschaft durch geringfügige Anhebung des Wasserstandes ökologisch eine Bereicherung erfahren. Vom zweiten Drittel eines Stauraumes flußabwärts gesehen wird aber eine ökologische Verarmung nicht zu verhindern sein, obwohl es gelungen ist, durch Dammkorrekturen wertvolle Situationen zu retten und zu erweitern. Ein wichtiger Punkt in diesem Komplex ist die Trennung des Grundwassers vom Flußwassersystem im Dichtungsbereich.

Die landschaftsplanerische Aussage läßt sich meist nur durchsetzen, wenn sich der hierfür erforderliche Grund im Besitz des sogenannten Verursachers befindet oder

erwerben läßt. In angrenzenden Bereichen, die sich in Privatbesitz befinden, lassen sich Planungsvorschläge meist nur durchsetzen, wenn sie

die Rhein-Main-Donau AG auf ihre Kosten durchführt und

wenn sich aus der vorgeschlagenen Maßnahme eine Ertragssteigerung aus der Nutzung vermuten läßt und der Besitzer grundsätzlich damit einverstanden ist.

Ökologisch bedeutungsvolle Maßnahmen außerhalb des Rhein-Main-Donau AG-Besitzes können aufgrund dieser Erkenntnisse nur auf sogenanntem Unland, das ja sowieso meist durch die Möglichkeit natür-



Gmünder Au — verlandeter Teil.

licher Sukzession ökologisch bereits bedeutungsvoll ist, vorgeschlagen und realisiert werden. Der Slogan, daß der Bauer der beste Landschaftspfleger sei, ist nur zutreffend, wenn sich vom „zu pflegenden Land“ Erträge erwirtschaften lassen. Davon zeugen die brachfallenden Flächen ertragschwacher Böden. An der Donau haben wir aber in den betroffenen Bereichen meist nur hohe Bonitäten. Die Flurbereinigung ist hier ein schwacher Partner, weil die Abhängigkeit von der Teilnehmergeinschaft hinsichtlich landschaftsökologischer Bereicherung meist nur dürftige, mehr zufällige Pflanzungen zuläßt.

Man fragt sich, wo die Gründe für die heute so oft gegeißelte Planungsschwäche gerade in diesem Donauabschnitt liegen?

Die vermutlich notwendigen Gewässerquerschnitte zwischen den abgedichteten Dämmen wurden nur gewässerbezogen berechnet und dies so genau, daß kein Quadratmeter des Profils für ein bepflanzbares, vorgelagertes Leitwerk geopfert werden kann. Die Notwendigkeit der flußbegleitenden Auenlandschaft wurde dabei völlig ignoriert. Um derartige Zwänge in Zukunft auszuschließen, müßten bereits mit dem Beginn der Raumordnungsverfahren gezielt Landkäufe getätigt werden.



Erst mit der technischen Detailplanung werden jene Bereiche offenbar, in denen Land für ökologische Ausgleichs- oder Erhaltungsmaßnahmen erforderlich wird. Jetzt erst kann unter Berücksichtigung dieser Aspekte das notwendige Planfeststellungsverfahren anlaufen und ein übergreifendes Flurbereinigungsverfahren eingeleitet werden. Nur auf diesem Weg sind gleichermaßen die berechtigten Forderungen von Landwirtschaft und Naturschutz zu befriedigen.

Die eigentlichen Probleme beginnen für den Landschaftsplaner mit dem Dichtungsbereich, der Trennung von Grundwasser und Flußsystem, hier wird der Damm in den schlimmsten Fällen zur Zäsur zwischen Acker und Wasser. Deshalb müssen wir hier auf flachen, landseitig abgeschleppten Böschungen bestehen, die flächenhaft zu bepflanzen sind, wobei Pionier- und Ammenholzarten in den ersten Aufwuchsjahren sukzessive durch Läuterungshiebe zu entfernen sind. Natürlich pflanzt man nicht den Großbaum, sondern niedrige Feldgehölze in den Kronenbereich und läßt am Dammauflager sogenannte Fenster offen für die notwendige Sicherheitskontrolle. Bei landseitiger Geländeauffüllung aber muß auf der Wasserseite des Regelprofils ein landschaftsökologisch nutzbarer Streifen, und sei es durch geringfügige Dammverschiebung, bereitgestellt werden. In diesen Bereichen, die im Idealfall eine Gesamtbreite von nicht unter 15 m haben sollten, können die Stillwasserbereiche und auwaldähnlicher Bestand sich abwechseln, um die Trostlosigkeit versteinter, maisfeldgesäumter Ufer optisch zu mildern und ökologisch zu verbessern. Besondere Bedeutung haben die Bereiche der Wehre bzw. der Schleuseninseln, denn hier finden wir funktionstrennende Flächen, die

keiner ökonomisch fundierten Nutzung unterliegen. Sie sind darüber hinaus später kaum durch menschliche Einwirkungen gestört. Hier müssen die technischen Bauwerke in auwaldähnliche Aufforstungsbereiche eingebettet werden. Die Schleuseninseln müssen gebuchtete Stillwasserbereiche mit starker Uferverzahnung und Verlandungszonen erhalten.

Außerhalb der Dämme sind alle vorhandenen Gräben zu erhalten oder, soweit zur Entwässerung notwendig, unter Schonung vorhandener Pflanzenbestände, die hier wertvolle Rückzugsbereiche für Amphibien und andere Tiere darstellen, zu räumen. Ergänzende Pflanzungen, möglichst an den Südseiten der Gräben, erhöhen die Stabilität dieser Systeme und schränken die Eutrophierung und den Pflanzenwuchs in dem meist mit Düngerauswaschung zusätzlich belasteten Wasser ein.

Alle Maßnahmen sind mit den Flurbereinigungsämtern abzustimmen, um so eine möglichst wirkungsvolle gegenseitige Ergänzung zu erreichen.

Die Öberauer Schleife

Jeder Stauraum hat seine speziellen Problemschwerpunkte. Eine solche Situation finden wir an der Öberauer Schleife. Diese reizvolle und ökologisch besonders wertvolle Flußschleife muß aufgrund der notwendigen Trassierungskriterien für die Schifffahrt über einen Durchstich abgetrennt werden. Die abgetrennte Flußschleife hat hier ein Fließgefälle von etwa 1,50 m. Die jetzt zum großen Teil noch als Grünland bewirtschafteten, periodisch von Hochwassern überfluteten Auwiesen durch gedichtete Dämme von der etwa 4 m höher liegenden Donau getrennt, würden in Zukunft trockenfallen. Eines der ornithologisch wertvollsten Gebiete Deutsch-

lands würde aufgrund der sich anbahnenden Entwicklung vernichtet, wenn es nicht durch sinnvolle Planungsmaßnahmen gelingt, die Forderungen der hier betroffenen Gruppen zu koordinieren.

Die Landwirte fordern: Wenn wir schon durch die Maßnahmen an der Donau so viel Land einbüßen, beanspruchen wir jetzt die trockenfallenden Auwiesen zur Beackerrung. Die jetzt überflüssigen alten Hochwasserdämme sind zu schleifen. Das alte Donaubett ist weitgehend aufzufüllen zur Verbesserung der Ertragsstruktur. Hier ist anzumerken, daß bei einer Flächenbilanz innerhalb der alten Dämme durch die Maßnahmen bedingten Auffüllungen beiderseits der neuen Dämme im Grunde die

ackerfähigen Flächen zunehmen. Die Flächenverluste liegen ausnahmslos im Bereich der Brut-, Laich- und Grünlandbiotope.

Die Forderungen der Landwirte werden getragen durch eine sehr starke Lobby in den Landwirtschaftsämtern, im Bauernverband, durch die Vertreter der Landwirtschaft im Senat und sogar in den Naturschutzbeiräten von Regierung und Städten.

Die Fischer fordern: Weitgehende Offenhaltung der Flußschleife mit möglichst hohem Zulauf aus der höherliegenden Donau mit Durchlaufmöglichkeit in das Unterwasser der Donau. Diese Forderungen werden



ebenfalls von einer starken Lobby getragen. Denken wir nur daran, daß die Stadt Straubing für den Stadtbereich allein 1500 Fischkarten ausgegeben hat.

Der Naturschutz fordert die Erhaltung der alten Dämme mit den landschaftsbestimmenden Pappelreihen als Baudenkmal, die Erhaltung der Auwiesen trotz fehlenden Hochwassers, die teilweise Erhaltung der Wasserflächen des ursprünglichen Donaubettes mit der Ausweisung der gesamten Öberauer Schleife als Naturschutzgebiet. Um hier die ökologische Vielfalt zu erhalten, ist es unabdingbar, die Öberauer Schleife unter Schutz zu stellen, wobei die betroffenen Landwirte im Rahmen eines übergeordneten Flurbereinigungsverfahrens aus dem Aufkauf von Ersatzflächen abgefunden werden müßten. In jedem Fall muß die jetzige ökologische Bandbreite der Öberauer Schleife erhalten bleiben.

Dies würde folgende Maßnahmen voraussetzen:

Größtmögliche Erhaltung des jetzigen Donauflußbettes durch Aufstau um ca. 1,30 m im unteren Bereich. Dadurch würden im oberen Teil der Schleife Verlandungsflächen für Watvögel entstehen. Die Einspeisungsmöglichkeit mit Wasser aus der Donau muß über ein Wehr gesichert sein, um periodische Wasserspiegelanhebungen im Frühjahr sicherzustellen und die Auwiesen als Nahrungsbiotop für Brachvogel, Rotschenkel usw. zu erhalten. Die Beschränkung auf das von den Karstbergen andrängende Grundwasser würde zu einer unbeabsichtigten Nährstoffverarmung führen und die Lebensbedingungen für Fische

und sonstige Wasservögel verändern. Der Abfluß der Altwasserschleife kann über die nördöstlich tangierende Kößnach erfolgen.

Man fragt sich — ist denn dieser Aufwand mit der damit verbundenen landwirtschaftlichen Nutzungseinschränkung zu rechtfertigen? Die Antwort kann nur sein: Ja. Die Existenzmöglichkeit des Brachvogels sollte hier nicht um seiner selbst willen verstanden werden. Wenn man ihm als „Zeiger“ aber die Lebensmöglichkeit entzieht und ihn zur Abwanderung zwingt, so ist das ein Zeichen dafür, daß ein in sich geschlossenes, stabiles biologisches System zusammengebrochen ist.

Resümee

Man kann nicht ungestraft auf ein notwendiges Potential von Stabilisatoren, wie sie die ökologisch wertvollen Bereiche darstellen, verzichten, sonst haben wir uns mit allen negativen Erscheinungen der ökologisch verarmten, nur durch Monokulturen unter merkantilen Gesichtspunkten ausgebeuteten Landschaft schon kurzfristig auseinanderzusetzen.

Ein Fragment aus einer Betrachtung von Frederic Vester möge diese Ausführung abschließen. Er sagt in einem seiner Bücher u. a.: „Das einzige System, welches bisher eine vernünftige Garantie des Überlebens aufzuweisen hat, ist das biologische. Diese Lebewelt existiert seit rund 4 Millionen Jahren und es lohnt sich sicher, einiges von einer Firma zu lernen, die über so lange Zeit nicht Pleite gemacht hat“.

Zwei Standpunkte zu einem Gesetz

Der Bund und die Länder äußern sich zur Novellierung des Binnenschiffahrtsgesetzes

Eine Novellierung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15. 2. 1956, zuletzt geändert am 6. 8. 1975, steht an. Dabei zeigen sich unterschiedliche Auffassungen des Bundes und der Länder über die Neufassung der Rechtsgrundlage für die Erhebung von Schiffahrtsabgaben.

Die jeweiligen Standpunkte von Bund und Ländern und die sich aus der Neufassung ergebenden Wegekostenbelastungen wurden von den Ministerialräten Waldemar Lenz und Fritz Dengler mit den nachfolgend wiedergegebenen Referaten vorge-
tragen.

Die Schiffahrtsabgabenpolitik des Bundes: Zweck und Inhalt des „Aufgabengesetzes“

Vortrag von Ministerialrat Waldemar Lenz, Leiter des Referates „Ordnungspolitische Angelegenheiten der Binnenschiffahrt — Schiffahrtsabgaben“ im Bundesministerium für Verkehr, Bonn

Ich hatte ja schon einmal Gelegenheit, in diesem Kreise ein Referat über die Schiffahrtsabgabenpolitik des Bundesverkehrsministeriums zu halten. Ich freue mich nun ganz besonders, daß ich heute erneut Gelegenheit habe, auch einmal über Zweck und Inhalt der Novelle zum „Aufgabengesetz“ zu informieren und, wenn gewünscht, auch über die mit dieser Gesetzesänderung verbundenen Wirkungen auf die Schiffahrtsabgabenpolitik zu referieren.

Der Zweck, aus der Sicht des Bundesverkehrsministeriums und jetzt auch aus der Sicht der Bundesregierung, liegt in der Schaffung einer klaren und eindeutigen Rechtsgrundlage für die Schiffahrtsabgabenerhebung. Nach dem derzeitigen Stand können wir uns lediglich auf das Anstaltsrecht stützen, denn die ursprüngliche Rechtsgrundlage aus dem Jahre 1911 kann aus einleuchtenden Gründen nicht mehr angewendet werden.

Ein weiterer Grund für die Gesetzesänderung liegt darin, daß wir in Verbindung mit den Bestimmungen über die Erlaubniserteilung von Fahrten ausländischer Schiffe auf deutschen Bundeswasserstraßen (§ 2) auch hier im Bereich der Schiffahrtsabgaben (§ 2a) klarstellen wollen, daß es sich auch beim Main-Donau-Kanal um eine nationale Wasserstraße handelt, auf der die absolute Souveränität der Bundesrepublik Deutschland gegeben ist. Dies ist ein Punkt, der uns sehr wichtig erscheint, weil ja gerade von dem Ostblock diese Rechtsauffassung und damit auch die Erhebung von Schiffahrtsabgaben in Frage gestellt wird. Insofern muß man also dieses gesetzgeberische Werk — die Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt — im Zusammenhang der beiden Paragraphen sehen, die einerseits die Erlaubnis regeln

und andererseits die Erhebung von Schiffsabgaben. Soweit zum Zweck.

Nun zum Inhalt dieser Novelle zum Aufgabengesetz, soweit es die ja im Rahmen dieses Referats nur interessierenden Schiffsabgaben — also den § 2a — betrifft.

§ 2a (1) bestimmt, daß für das Befahren von Bundeswasserstraßen und für die Inanspruchnahme von bundeseigenen Schiffsanlagen Schiffsabgaben erhoben werden. Dabei sind in der Anlage zu diesem Paragraphen alle diese Wasserstraßen namentlich aufgeführt. Also auf diese Wasserstraßen wird die Abgabepflicht begrenzt. Die Anlage zeigt, daß nur die Wasserstraßen aufgenommen sind, auf denen bereits heute Schiffsabgaben erhoben werden. Nicht aufgeführt sind die Mosel, weil diese einem internationalen Regime, also nicht der alleinigen Zuständigkeit der Bundesregierung, unterliegt, ferner der Rhein, die Elbe und der Abschnitt der Donau, auf denen heute keine Abgaben erhoben werden.

§ 2 (2) regelt die Befreiungen von der Abgabepflicht für Fahrzeuge des Bundes und der Länder sowie für bestimmte Güterbeförderungen für Rechnung des Bundes.

§ 2 (3) statuiert den Bund als Abgabengläubiger sowie die Abgabenschuldner; das sind die Haupt- und Unterfrachtführer sowie die Eigentümer von Schiffen und schwimmenden Anlagen. Sie haften als Gesamtschuldner. Ihnen wird auch die Verpflichtung auferlegt, nicht nur die Schiffsabgaben zu bezahlen, sondern auch die für die Schiffsabgabenerhebung notwendigen Unterlagen vorzulegen. Eine solche Verpflichtung gab es bisher nicht. Diese Verpflichtung ist verbunden mit einer Bußgeldbewehrung, und zwar können diejenigen, die dieser Aufforderung nicht

nachkommen, mit einem Bußgeld bis zu 50 000,— Mark pro Fall belegt werden.

§ 2 (4) bestimmt, daß immer dann, wenn eine Wasserstraße befahren wird oder befahren werden soll, auf der eine Abgabepflicht besteht, die Fahrt nur solange erfolgen darf, bis die erste Schleuse befahren wird. Das ist z. B. auf dem Main von großer Bedeutung. Abgabepflichtig ist der gesamte Main, da die Erhebung aber aus Rationalisierungsgründen nur an den Schleusen vorgenommen wird, darf nicht schon eine Ordnungswidrigkeit eintreten, wenn jemand in den Main einfährt; er hat aber die Verpflichtung, an der ersten Schleuse, die er befährt, die Formalitäten für die Abgabenerhebung zu erledigen.

§ 2 (5) enthält die Ermächtigung des Bundesverkehrsministeriums zum Erlaß von Rechtsverordnungen, durch die es

1. bestimmte minderwichtige Wasserstraßen, ferner behördlich angeordnete Fahrten (z. B. bei Hochwasser- oder Eisgefahr) und Beförderungen, die gesamtwirtschaftlich ohne Bedeutung sind (z. B. Fischereifahrzeuge auf dem Weg von und zum Fischen) von der Abgabepflicht ausnehmen kann;
2. die Abgabepflicht auf in der Anlage nicht genannte Bundeswasserstraßen ausdehnen kann, wenn sie nach Neu- oder Ausbau dem Verkehr übergeben werden, oder wenn sie entgegen den obengenannten Wasserstraßen nicht mehr unbedeutend sind;
3. das Erhebungsverfahren, die Fälligkeit und auch Erstattungen regeln kann;
4. die Höhe der Schiffsabgaben festsetzen kann.

Ein besonders wichtiges Faktum und auch Novum ist, daß alle Verordnungen des Bundesverkehrsministeriums an das Einvernehmen des Bundesfinanzministeriums

und des Bundeswirtschaftsministeriums gebunden sind, und daß vor Erlaß der Verordnungen eine Anhörung der betroffenen Länder vorgeschrieben wird.

Über den bisher geschilderten Inhalt der Absätze 1 bis 5 gibt es keine Meinungsverschiedenheiten, denn über die Notwendigkeit einer solchen Rechtsgrundlage besteht Einmütigkeit.

Anders ist das bei dem letzten Absatz dieses Paragraphen, also bei dem Bemessungsrahmen für die Schiffsabgaben.

§ 2 (6) legt für die Bemessung der Schiffsabgaben folgendes fest:

Der Einfachheit halber lese ich den einen Satz, der zwischen Bund und Ländern immer noch strittig ist, einmal vor: „Die Abgabensätze sind so zu bemessen, daß sie sowohl der optimalen Nutzung der Bundeswasserstraßen und bundeseigenen Schiffsanlagen als auch dem Ziel der Wegekostendeckung Rechnung tragen.“

Hier ist zum ersten Mal in der Diskussion um die Festsetzung der Schiffsabgaben der Begriff „optimale Nutzung der Wasserstraßen“ mit eingebracht worden. Und was unter maximaler Nutzung zu verstehen ist, hat die Bundesregierung in die amtliche Begründung hineingenommen. Sie will die Abgabenhöhe, die der Bundesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Bundeswirtschaftsminister und dem Bundesfinanzminister festsetzen kann, vor allem darauf abstellen, daß die optimale Nutzung der Wasserstraßen gesichert ist, und diese optimale Nutzung soll eine verkehrliche Nutzung sein. Dahinter steht der Gedanke, daß eine Steigerung der Einnahmen aus den Wasserstraßen nur kommen kann und soll aus der Menge des Verkehrs. Und das ist, meine ich, einer der ganz wesentlichen Punkte, daß nämlich die opti-

male Verkehrsnutzung im Vordergrund steht und nicht, wie oft befürchtet wird, die Wegekostendeckung — also rein fiskalische Gesichtspunkte.

Es ist nicht etwa eine Gleichrangigkeit vorgesehen zwischen optimaler Nutzung und Wegekostendeckung. Es sind nebeneinander gestellt „die optimale Nutzung der Wasserstraße“ und „das Ziel der Wegekostendeckung“. Ich glaube, dieser Unterschied ist wesentlich. Zu dieser Formulierung ist es schließlich nach langen Diskussionen mit den Bundesländern und den Verbänden gekommen. Die Verwendung des Begriffs „optimale Nutzung“ sollte doch gerade den Eindruck beseitigen, daß mit diesem Gesetz vorrangig oder gar ausschließlich rein fiskalisches Handeln ermöglicht werden sollte. Dem dient zusätzlich auch die amtliche Gesetzesbegründung. Aber, um auch die letzten Befürchtungen in bezug auf die Wegekosten, also auf die Kostendeckung der Bundeswasserstraßen auszuräumen, heißt es dann im gleichen Absatz sechs weiter, daß die Summe der Schiffsabgaben auf keinen Fall mehr erbringen darf, als die der Schifffahrt anrechenbaren laufenden Ausgaben. Das ist also eine ganz eindeutige Klarstellung, mit der man sich vom Kostendeckungsprinzip hier in diesem Gesetz praktisch löst und auf das Aufgabengesetzesprinzip, mit dem doch immer nur ein Teil der Wegekosten erreicht werden kann, beschränkt. Meine persönliche Meinung ist, daß ich nicht glaube, daß selbst eine Ausgaben deckung erreicht werden kann. Ich habe in meinem letzten Referat schon ausgeführt, daß wir heute durch die Einnahmen aus Schiffsabgaben auf den Wasserstraßen in etwa eine Deckung der laufenden Ausgaben für Unterhaltung und Verwaltung und Betrieb in Höhe von etwa 30% haben. Ich glaube daher nicht, daß es eine realistische

Prognose wäre, wenn man glaubt, mit den Schiffsabgaben die laufenden Ausgaben voll decken zu können und dabei gleichzeitig auch das Wort optimale Nutzung in den Mund nähme.

Die vorliegende Gesetzesnovelle soll und muß aber der Bundesregierung die Möglichkeit geben, eine Verbesserung der Ausgabendeckung auf den Bundeswasserstraßen anzustreben. Daß dabei behutsam und mit wirtschaftlicher Vernunft vorgegangen wird, ist übrigens schon aus der Gesetzesbegründung zu entnehmen. Wie anders sollte man sonst wohl die Feststellung verstehen, daß durch die Schiffsabgaben und deren Höhe keine Verkehre von der Wasserstraße abwandern dürfen und daß die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft erhalten bleibt.

Der Bundesrat hat Einwendungen gegen diesen Absatz sechs erhoben und eine neue Formulierung vorgeschlagen, der jedoch die Bundesregierung widersprochen hat. Darauf werde ich später noch zurückkommen.

Abschließend möchte ich noch auf die Wirkungen der Gesetzesnovelle auf die Schiffsabgabenpolitik eingehen.

Dieses Gesetz soll das festschreiben, was bisher auf dem Sektor Schiffsabgaben gemacht worden ist. Es soll also die Abgabenpolitik so weitergeführt werden, wie in der Vergangenheit, wo sie ja immer zu einer Einigung mit den Ländern und Betroffenen führte. Wenn das so ist, viele befürchten, daß es anders sein könnte, dann hat dieses Gesetz keine Nachteile; im Gegenteil, es kann nur den Vorteil haben, daß wir endlich eine Rechtsgrundlage hätten, die auch spruchsicher ist, vor allen Dingen mit Blick auf das, was aus dem Osten auf uns zukommt.

Wenn jedoch Befürchtungen geäußert werden, daß die regionalen Belange durch

dieses Gesetz entweder vernachlässigt werden oder gelegentlich nicht in ausreichendem Maße zur Geltung kommen, dann kann ich dem eigentlich nur entgegenhalten, wie soll man eigentlich Regionalpolitik im Rahmen der Schiffsabgabenpolitik besser und wirkungsvoller betreiben, als durch eine optimale Nutzung der Wasserstraßen. Wenn die optimale Nutzung der Wasserstraßen bedeutet, so viel Verkehr wie möglich auf die Wasserstraßen bringen und damit auch die Einnahmen maximieren, wenn also feststeht, daß eine Maximierung der Einnahmen nicht Selbstzweck ist, sondern immer aus der optimalen Nutzung der Wasserstraßen kommen muß, dann gibt es meiner Ansicht nach für eine so aufgebaute Abgabenpolitik nur einen Grund, nämlich die Regionalpolitik. Wenn andererseits, wie auch in der Vergangenheit, die jeweils betroffenen Länder einer Wasserstraße vor Maßnahmen des Bundesverkehrsministers gehört werden, dann ist das doch ganz genau der Punkt, an dem man zu erkennen gibt, daß man die Regionalpolitik in diesem Gesetz zur Geltung kommen lassen will. Denn die Länder werden sich mit den betroffenen Betrieben ihrer Regionen kurzschließen, um sich eine Meinung bilden zu können. Außerdem, und das möchte ich noch besonders betonen, steht in der amtlichen Begründung ausdrücklich, daß es erforderlich ist und sein wird, die betroffenen Verläder vor Durchführung von Maßnahmen auf dem Sektor der Schiffsabgabenpolitik anzuhören. Auch damit soll — in der Vergangenheit ist das ja immer so geschehen — jede Maßnahme auf dem Gebiet der Schiffsabgaben mit der Fragestellung, schadet die vorgesehene Maßnahme dem Verkehr, auf ihre regionale und Wettbewerbswirkung abgeklöpft werden.

Gerade die bisherige Abgabenpolitik auf

dem Main und Main-Donau-Kanal hat doch gezeigt, daß das Zusammenwirken von Bundesverkehrsministerium, Ländern, Schifffahrt und Verladern gut geklappt hat. Das beweist auch die Verkehrsentwicklung auf diesen Wasserstraßen ganz eindeutig. Warum sollte also eine bewährte Praxis geändert werden? Gerade an dem Tarif dieser Wasserstraßen ist durch die auch mit Bayern einvernehmlich erfolgte Umstrukturierung erst ermöglicht worden, daß nicht alle Verkehre einheitlich behandelt werden müssen — wie es vorher zwangsläufig war —, sondern daß bei der Abgabenbemessung eben Transitverkehre eine andere Gewichtung haben als Verkehr z. B. von und nach Würzburg, Bamberg oder Nürnberg. Dadurch können doch gerade regionalpolitische Gesichtspunkte in die Abgabenbemessung einfließen.

An dieser Feststellung kann auch die Tatsache nichts ändern, daß einige Forderungen Bayerns, die schon heute eine Festlegung für Verkehre haben wollen, die erst nach Fertigstellung des Kanals anlaufen können, nicht erfüllt werden. Ich bin der Auffassung, daß man sich über relevante Fälle unterhalten soll und nicht über theoretische Möglichkeiten, von denen man heute noch nicht wissen kann, ob und wie sie einmal aussehen werden. Kritik an einer erwarteten Abgabenpolitik sollte sich nach meiner Meinung auf die bisherige Praxis gründen, und nicht nur auf Befürchtungen, die eigentlich nur aus einem unbegründeten Mißtrauen herrühren.

Soweit zu den mit der Gesetzesnovelle verbundenen Absichten.

Damit bin ich abschließend bei dem Einspruch des Bundesrates, der auf die Initiative Bayerns zurückgeht — darüber werden wir ja gleich im Anschluß die Ausführungen meines bayerischen Kollegen hören — und

eine Neuformulierung des § 2a (6) vorschlägt.

Aus seiner Formulierung geht hervor, daß damit eigentlich nichts anderes erreicht werden soll, als die Schifffahrtsabgaben auf ihrer heutigen Höhe gesetzlich festzuschreiben. Wie soll man denn eine „angemessene Deckung der Wegekosten anstreben“, wenn „gleichrangig ... die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft (durch Schifffahrtsabgaben) nicht beeinträchtigt“ werden darf? Bei dieser Formulierung kann man jede — auch die nachweislich vertretbare — Anhebung einer Abgabe ablehnen, weil sie immer als Beeinträchtigung dargestellt werden kann.

Einer solchen Formulierung kann die Bundesregierung nicht zustimmen; das hat sie in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates auch begründet. Sie ist, wie ich oben bereits ausgeführt habe, der Auffassung, daß der Wortlaut der Regierungsvorlage dem berechtigten und auch von ihr vertretenen Anliegen der Regionalpolitik voll Rechnung trägt.

Ich möchte zu den mehrfach geäußerten Befürchtungen, die Gesetzesnovelle würde zu einem solchen Übergewicht der Fiskalpolitik führen, daß damit die Regionalpolitik beeinträchtigt wird — dabei müßte man dann doch wohl der Fiskalpolitik jede wirtschaftliche Vernunft absprechen — auf folgendes hinweisen:

Die Abgabenpolitik des Bundesverkehrsministers hat die Befürchtungen nicht bestätigt, obwohl er bisher alleine über Ausmaß und Höhe der Abgaben entscheiden konnte. Warum sollten solche Befürchtungen dann berechtigt sein, wenn der gleiche Bundesverkehrsminister künftig dabei an das Einvernehmen des Bundesfinanzministers und des Bundeswirtschaftsministers gebunden ist und darüber hinaus auch die betroffenen Bundesländer anhören muß?!

Die Bedenken der Bundesländer zur Novellierung der Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Schiffsabgaben

Vortrag von Ministerialrat Fritz Dengler, Referent für betriebswirtschaftliche Grundsatzfragen und Tarif- und Preispolitik im Verkehr in der Abteilung Verkehr des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, München

Nach Ihrer Erwartung kommt es mir zu, den Standpunkt der Länder zur Novellierung der Rechtsgrundlagen für die Erhebung der Schiffsabgaben darzulegen. Die Berechtigung zu diesem Versuch, diesem Anspruch gerecht werden zu können, darf ich als Angehöriger des Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums davon ableiten, daß die Diskussion um diese Neuformulierung auf seiten der Länder maßgeblich von Bayern beeinflußt worden ist. Dies hatte seinen guten Grund. Die Frage der künftigen Schiffsabgabenpolitik hat für Bayern eine besondere Bedeutung. Der Kern der Problematik wird allerdings von allen Bundesländern ebenso gesehen. Deswegen war es auch nicht schwer, auf Vorschlag Bayerns eine gemeinsame Sprachregelung zu finden. Die besonderen bayerischen Probleme liegen darin, daß sich der Verkehr auf den Wasserstraßen dieses Landes erst entwickeln muß und daß er von der Mainmündung bis Regensburg über die längste abgabenpflichtige Wasserstraßenverbindung von rund 600 km erschlossen wird bzw. erschlossen werden soll. Da diese bayerischen Sonderprobleme von so wesentlicher Bedeutung für den bisherigen Verlauf des Novellierungsverfahrens waren, werde ich mir erlauben, Ihr Einverständnis dafür vorausgesetzt, diese am Rande ebenfalls mit zu erläutern. Die Neufassung soll ja doch gerade auch diesen Problemen gerecht werden können. Zu Beginn meiner Ausführungen möchte ich die wesentlichsten Gemeinsamkeiten zwischen der Bundesregierung und den Ländern herausstellen, insbesondere auch zwischen der Bundesregierung und Bayern.

Übereinstimmung besteht darin, daß die derzeitigen Rechtsgrundlagen aus dem Jahre 1911 den eingetretenen Wandlungen nicht mehr entsprechen und deswe-

gen auch nicht einmal mehr annähernd als ausreichend angesehen werden können.

Trotzdem wurde in der Vergangenheit dem Bund die Erhebung von Schiffsabgaben weder von den Ländern noch von den betroffenen Wirtschaftszweigen grundsätzlich streitig gemacht. Gemeinsam ist daher die Auffassung, daß die Novellierung der Rechtsgrundlagen dringlich ist.

Eine weitere Gemeinsamkeit kann darin gesehen werden, daß alle Beteiligten die bisherige Abgabenpolitik des Bundes grundsätzlich als angemessen angesehen haben. Meines Wissens war es daher in der Vergangenheit auch immer möglich gewesen, die Festsetzung der Abgaben und ihre Fortschreibung zwischen allen Beteiligten einvernehmlich zu regeln. In den jährlichen Verhandlungen hat der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums insbesondere auch bisher der hohen Belastungen der Schifffahrt in und nach dem Nürnberger Raum Rechnung getragen und die Übergangstarife wiederholt verlängert.

Diese an sich sehr erfreulichen Verhältnisse führten dazu, daß das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr bereits in seiner ersten ausführlichen Stellungnahme zu dem ursprünglichen Novellierungsentwurf des Bundesverkehrsministers für die Abgabenerhebung von sich aus erklären konnte, daß die in der alten Rechtsgrundlage enthaltenen Grundsätze und die „in der seitherigen Praxis entwickelten Grundsätze über den Zweck, das Ausmaß und das Verfahren“ beizubehalten sind, „soweit ein Abweichen nicht aus sachlichen Gründen erforderlich ist“.

Ob diese Grundsätze in angemessener Weise durch den Gesetzentwurf der Bundesregierung Berücksichtigung gefunden

haben, ist letztlich Gegenstand der Diskussion zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und den Ländern gewesen.

Die ursprünglich strittigen Verfahrensfragen konnten dabei weitgehend geklärt werden. Offen ist allenfalls noch, inwieweit die Wirtschaft selbst an dem Festsetzungsverfahren für die Schiffsabgaben in Zukunft zu beteiligen ist. In ihrer amtlichen Begründung geht die Bundesregierung davon aus, „daß es auch weiterhin unerlässlich sein wird, vor der Festsetzung vor allem die betroffene Verladerschaft zu hören“. Fraglich bleibt bei einer solchen Formulierung, ob nur diejenigen „betroffen“ sind, die sich bereits schon der Wasserstraße bedienen oder auch die, die mit diesem Gedanken, z. B. im Rahmen von Investitionsvorhaben, erst spielen.

Gewichtig erscheint mir allenfalls noch das Bedenken, daß künftig die Organisationen der Wirtschaft, insbesondere die Kammerorganisationen, nicht mehr förmlich zur Stellungnahme eingeladen werden können. Ihr Mitwirken erscheint als Sachwalter der betroffenen Gesamtwirtschaft nicht unangemessen. Ihre Einschaltung wäre auch der Regelung im Gesetz von 1911 adäquat, wonach an dem Festsetzungsverfahren über sogenannte „Strombeiräte“ die „berufenen Vertretungen von Handel, Industrie, Landwirtschaft, die Hafenstädte und die Organisationen der Schifffahrtstreibenden“ zu beteiligen sind. Da es jedoch den Ländern unbenommen ist, sich der Sachkunde dieser Organisationen zu bedienen und sie insoweit auch in die Verhandlungen mit einzubeziehen, kann es diesen Organisationen letztendlich überlassen bleiben, mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln ihre unmittelbare Beteiligung herbeizuführen.

In der Auffassung über das Ziel und das Ausmaß der künftigen Abgabenpolitik klaffen die wesentlichen Meinungsverschiedenheiten. Es geht hier nicht lediglich um die zweckmäßige Ausformulierung der neuen Rechtsgrundlage. Dieser Auffassung scheint die Bundesregierung anzuhängen, wenn man ihrer Gegenäußerung zum Formulierungsvorschlag des Bundesrates folgt. Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Nach meiner Überzeugung verbergen sich hinter der Diskussion um die Formulierung der Rechtsgrundlagen verschiedene grundsätzliche verkehrspolitische Überzeugungen. Die Ausstrahlung dieses Streites geht daher weit über den engen Bereich der Schiffsabgabenpolitik hinaus. Es handelt sich in Wirklichkeit um ein bedeutungsvolles Kapitel zur Wegekostenproblematik selbst. Nach Auffassung der Länder trägt der Gesetzentwurf der Bundesregierung einseitig dem rein fiskalpolitischen Ziel Rechnung, durch die Abgaben ein größtmögliches Aufkommen an Schiffsabgaben zu erwirtschaften. Die Berücksichtigung strukturalphabetischer, insbesondere regionalpolitischer Gesichtspunkte bei der Abgabebemessung schließt die derzeitige Fassung des Gesetzentwurfes der Bundesregierung dagegen aus.

In der amtlichen Begründung erwähnt die Bundesregierung zwar, daß strukturalphabetische Gesichtspunkte bei der Bemessung der Abgaben zu berücksichtigen sind. In ihrer Stellungnahme zum klaren Alternativvorschlag des Bundesrates meint sie auch, daß mit ihrer Fassung die Wahrung dieser Interessen „hinreichend sichergestellt“ ist. Sie lehnt es aber ab, diese Kriterien unmißverständlich in den Gesetzestext aufzunehmen. Dies ist unverständlich und widersprüchlich, wenn es in der Absicht der Bundesregierung liegt, diesen regionalpolitischen Gesichtspunkten verbindlich für

die Zukunft tatsächlich Rechnung zu tragen.

Nach Auffassung der Länder reicht der vorgeschlagene Gesetzestext nicht aus, die Berücksichtigung der regionalen und verkehrspolitischen Gesichtspunkte, die als Motiv dem Wasserstraßenbau überhaupt zugrunde liegen, zu garantieren. Diese verkehrlichen Kunstbauten dienen dazu, auch den Regionen, die an keinen ausreichend leistungsfähigen natürlichen Wasserstraßen liegen, soweit als möglich ebenfalls leistungsfähige und preisgünstige Verkehrsverbindungen für den Massengütertransport zu schaffen.

Die amtliche Begründung selbst schränkt die Berücksichtigung strukturpolitischer Gesichtspunkte auf den Raum ein, den die Bemühungen um die Erzielung eines „größtmöglichen Aufkommens an Schifffahrtsabgaben“ belassen. Diese eindeutige fiskalische Priorität schließt aber praktisch jede strukturpolitische Rücksichtnahme aus und gebietet die Ausschöpfung aller sich zeigenden Abgabenerhöhungsmöglichkeiten. Selbst wenn aber die amtliche Begründung einen nennenswerten Spielraum für die Beachtung strukturpolitischer Belange zuließe, wäre der Rückgriff auf sie durch den Gesetzestext selbst versperrt. Dieser läßt nämlich derartige Rücksichtnahmen nicht zu, soweit sie zu Mindererträgen bei der Abgabenerhebung führen würden.

Bei flüchtiger Betrachtung des Gesetzestextes erscheint dieser allerdings unverfänglich. Nach Satz 1 Abs. 6 des § 2a des Gesetzentwurfes sind die Abgabensätze so zu bemessen, „daß sie ... einer optimalen Nutzung der Bundeswasserstraßen ... Rechnung tragen“. Da im Gesetzentwurf von einem „Optimum“ und nicht von einem „Maximum“ die Rede ist, bedeutet dies,

daß mehrere Gesichtspunkte bei der Bemessung der Abgaben in ein möglichst günstiges Verhältnis zueinander zu bringen sind. Es handelt sich hierbei um einen sehr präzisen „unbestimmten Rechtsbegriff“, der einen weiten Auslegungsspielraum zuläßt. Auch die Preisgünstigkeit des Verkehrs könnte deshalb darunter fallen. Gleichrangig aber, wie die amtliche Begründung dies selbst betont, ist neben der optimalen Nutzung „dem Ziel der Wegekostendeckung Rechnung zu tragen“. Dieses Ziel definiert der Gesetzentwurf selbst dahingehend, daß das Abgabenaufkommen „höchstens die der Schifffahrt zurechenbaren Ausgaben decken“ darf. Da darunter auch die Investitionsausgaben fallen, bedeutet dies, daß angesichts des niedrigen Deckungsgrades der Wegekosten in der Binnenschifffahrt von dieser Vorschrift keine Begrenzung der Abgabepolitik zu erwarten ist. Konsequenter steht daher in der amtlichen Begründung an erster Stelle auch, „daß nicht darauf verzichtet werden kann, ein größtmögliches Aufkommen an Schifffahrtsabgaben zur Kostendeckung zu erzielen“. Wenig tröstlich ist es dabei — gerade für Regionen wie Nord- und Ostbayern, zu deren Gunsten sich erst ein Schiffsverkehr entwickeln muß — wenn es wenig später heißt, daß „besonders zu berücksichtigen sei, daß der Verkehr nicht wegen der Abgaben von der Wasserstraße abwandert“. Es dürfte verständlich sein, daß die Länder, die sich mit einem erheblichen finanziellen Engagement an der Erstellung und der Verbesserung der dem Bund gehörenden Wasserstraßen beteiligen, sich damit nicht abfinden können. Spätestens an dieser Stelle stellt sich die Frage, ob die Länder nicht zu schwarz sehen. Auch wenn es richtig ist, daß der Gesetzestext eine Berücksichtigung strukturpolitischer, insbesondere regionalpoliti-

scher Gesichtspunkte nicht zuläßt, ist es dann nicht so, daß allein das Bestreben, ein größtmögliches Abgabenaufkommen zu erzielen, den Bundesverkehrsminister abhalten wird, die Abgaben auf utopische Höhen zu schrauben? Ist nicht zu erwarten, daß die Abwanderungsgefahr bei einer bestimmten Abgabenhöhe den Bundesverkehrsminister veranlassen wird, von sich aus die Dinge nicht auf die Spitze zu treiben?

Man könnte darauf vielleicht schon entgegen, daß eben die Abgabenhöhe, die das Aufkommen maximiert, zu hoch ist. Es wird allerdings schwerfallen, Kriterien zu finden, die uns sagen, welches Submaximum an Abgaben regionalpolitisch erträglich erscheint.

In Wirklichkeit liegt aber hier nicht das Problem. Das Abgabenniveau, von dem an die Verkehre abwandern, liegt nicht hinreichend objektiv fest. Es hängt ab von dem Preisgebaren des oder der maßgeblichen Konkurrenten. Der maßgebliche Konkurrent für die Binnenschifffahrt im Massengüterverkehr ist die Schiene, d. h. die Deutsche Bundesbahn. Mit dieser Erkenntnis ist der Punkt erreicht, der zeigt, daß die Novellierung der Rechtsgrundlagen für die Erhebung der Binnenschifffahrtsabgaben weit über den Bereich der Schifffahrt hinaus ausstrahlt. Es werden damit unmittelbar das Defizitproblem der Deutschen Bundesbahn ebenso angesprochen wie grundlegende Fragen der Verkehrsinfrastrukturpolitik.

Das mögliche Abgabenniveau, das dem Gebot der Erzielung eines größtmöglichen Abgabenaufkommens gerecht wird, hängt damit maßgeblich ab von der Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn. Da der Bundesminister für Verkehr die politische Verantwortung sowohl für das Defizit bei der

Wegekostendeckung der Wasserstraßen wie auch für das der Deutschen Bundesbahn trägt und deswegen ein Gleichklang der Interessen zwischen Bundesverkehrsminister und Deutscher Bundesbahn in bezug auf eine Anhebung der Eisenbahntarife besteht, erscheint nicht mehr dunkel, wohin die Reise gehen muß. Wenn keine klaren eindeutigen anderen gesetzlichen Vorschriften entgegenstehen, wird die Entwicklung darauf hinauslaufen, daß allmählich sowohl das Niveau der Schifffahrtsabgaben wie auch das der konkurrierenden Eisenbahntarife angehoben wird.

Dies hat Vorzüge.

Es wird sowohl der Defizitbildung bei der Deutschen Bundesbahn wie bei den Bundeswasserstraßen entgegengewirkt und gleichzeitig auch dem gesetzlichen Gebot entsprochen, eine optimale Nutzung der Wasserstraßen zu gewährleisten, nämlich einen „möglichst hohen Verkehr“, wie es die amtliche Begründung definiert. Bei einer parallelen Erhöhung der Abgaben und der Eisenbahntarife ist ja mit einer Verkehrsabwanderung nicht zu rechnen.

Ist aber eine Verbesserung der Kostendeckungsgrade in diesen beiden Bereichen letztendlich nicht wünschenswert? Ist es nicht Kern der von der Mehrheit anerkannten Wegekostenphilosophie, daß die Verkehrsnutzer soweit wie möglich die Wegekosten des von ihnen gewählten Verkehrssystems tragen? Ich möchte hier auf den Zielkonflikt nicht näher eingehen, der zwischen diesem Verlangen besteht und dem Anliegen der Verkehrsinfrastrukturpolitik, allen Regionen eine möglichst gute Verkehrserschließung sicherzustellen. Ich darf in dem Zusammenhang aber vielleicht an das Gutachten des Deutschen Industrie- und Handelstages „Wettbewerb und Wegekosten“ erinnern, in dem der Zielkonflikt zwischen staatlicher Verkehrsinvestitions-

politik einerseits und dem Ziel der Wegekostendeckung andererseits eingehend behandelt worden ist.

Das Problem der Wegekostendeckung durch Schiffsabgaben, selbst bei einem nur äußerst unvollkommenen Grad, erhält seine besondere Note dadurch, daß der Rhein aufgrund internationaler Bindungen, an deren Fortbestand wohl niemand ernsthaft zweifeln kann, abgabefrei ist. Eine deutliche Erhöhung des jetzigen Abgabenniveaus, das nicht nur auf eine allgemeine inflationäre Entwicklung zurückzuführen ist, hätte zur Konsequenz, daß der Wettbewerbsnachteil der nicht am Rhein anliegenden Regionen sich noch weiter als bisher verschlimmern würde. Er würde sich nicht nur deswegen verschlimmern, weil die Benutzung der abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen teurer würde, sondern auch, weil die Deutsche Bundesbahn von ihrem Wettbewerber preispolitisch entlastet wäre. Solange der Rhein also abgabefrei ist, darf zur Vermeidung der Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in den von den abgabepflichtigen Wasserstraßen erschlossenen Gebieten das Abgabenniveau nicht nachhaltig verändert werden. Dem steht nicht die Berücksichtigung inflationärer Entwicklungen entgegen. Es kann aber wohl nicht angehen, so ernst das Defizitproblem der Deutschen Bundesbahn zu nehmen ist, daß versucht wird, dies zu Lasten der rheinfernen Gebiete und insbesondere der strukturschwachen und peripheren Gebiete zu lösen. Dies war wohl letztlich auch der Gedanke, der alle Bundesländer zu einem gemeinsamen Handeln bewogen hat.

Lassen Sie mich noch einmal kritisch fragen: Kann eine solche Politik von einem Bundesverkehrsminister wirklich erwartet

werden? Ich glaube, diese Frage muß man eindeutig mit „ja“ beantworten, wenn man die Preispolitik der Deutschen Bundesbahn in den vergangenen Jahren beobachtet und ihre Duldung durch den Bundesverkehrsminister bzw. den von ihm gegebenen Flankenschutz in die Betrachtung mit einbezieht.

Als den rein zeitlich betrachteten Endpunkt in dieser Entwicklung darf ich lediglich einen ablehnenden Beschluß des Bundesverkehrsministers auf einen sehr speziellen Tarifiertrag (Nr. TKF-Antrag 1146/78 v. 5. 9. 1979 Verkehrsnachrichten der IHK München-Oberbayern v. 20. 12. 1979) des Güterfernverkehrs zitieren. Der Bundesminister hat diesen Antrag auf Tarifsenkung im Güterfernverkehr mit der Begründung abgelehnt, daß eine Genehmigung der Aufgabenstellung der Deutschen Bundesbahn zuwiderlaufen würde, „durch Verbesserungen im Produktionsbereich und wettbewerbsgerechte Preise bis zum Jahre 1985 den Containerverkehr“ auf eine bestimmte Höhe zu steigern. „Ein Tarif“, so wörtlich „der dazu bestimmt und geeignet ist, auf einem Teilmarkt die Beförderung von Gütern von der Schiene auf die Straße zu verlagern, wirkt dem öffentlichen Interesse entgegen“. In gleicher Weise muß dann auch ein Tarif für die Wegebenutzung dem öffentlichen Interesse entgegenlaufen, der geeignet ist, Güter von der Schiene auf die Wasserstraße zu verlagern oder die Schiene zu veranlassen, im Wettbewerb die Preise zu senken.

Die Bedenken der Länder richten sich somit also nicht im eigentlichen Sinne gegen den Gesetzentwurf der Bundesregierung, weil dieser möglicherweise in sich widersprüchlich oder unausgewogen ist oder eindeutig falsche Ziele nennt. Die Bedenken der Länder leiten sich daraus ab, daß der Gesetzentwurf in der Praxis angesichts

der verkehrswirtschaftlichen Realitäten zwangsläufig zu einer Verzerrung des Verkehrspreisniveaus in regionaler Sicht führen muß, wenn nicht die Wahrung der mit der Verkehrspolitik und insbesondere der Verkehrsinfrastrukturpolitik verbundenen Ziele ausdrücklich im Gesetz verankert ist. Die Länder haben sich dabei im wesentlichen an bereits vorhandene gesetzliche Formulierungen in bezug auf andere Verkehrsträger, dem Straßengüterfernverkehr, der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt selbst gehalten. Sie verlangen vom Bund nicht mehr, als das, was der Bundesgesetzgeber von letzteren verlangt. Sie erwarten aber, daß der Bund dies selbst auch einhält.

Der vom Bundesrat einhellig getragene Änderungsvorschlag erscheint ausreichend, die Fortsetzung der bisherigen Abgabenpolitik sicherzustellen. Für den Verkehr auf dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der Donau bedeutet dies, daß die degressive Ausgestaltung des Abgabensystems beibehalten und ausgebaut wird, sowohl für den Verkehr zwischen Ostbayern mit der Rheinregion als auch — nach der Öffnung des Kanals — für Nordbayern mit dem Donaoraum. Sie bedeutet weiter, daß die durch den mäanderförmigen Verlauf des Maines erzwungenen Umwege grundsätzlich nicht dem Verlader angelastet werden und sie bedeutet schließlich, daß auf die Erschließung des Zonenrandgebietes und der durch die Teilung Deutschlands im übrigen behinderten Gebiete besonders Rücksicht genommen wird. Und letztendlich bedeutet sie, daß eine für einzelne Wasserstraßen oder Teile von Wasserstraßen isolierte Wegelastendeckungsrechnung als Grundlage für die Abgabebemessung ausgeschlossen bleibt.

Die Länder haben an den Bundesverkehrs-

minister wiederholt ihre Bereitschaft herangezogen, an der konkreten Ausgestaltung des künftigen Abgabensystems aufgrund der neuen Rechtsgrundlage im Rahmen eines Arbeitskreises, an dem auch die betroffene Wirtschaft beteiligt sein sollte, mitzuwirken.

Abschließend darf ich zusammenfassen:

Die Bedenken der Länder gründen darauf,

- daß der an sich unverfängliche Gesetzestext angesichts der bestehenden verkehrswirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Abgabefreiheit auf dem Rhein, zu unververtretbaren regionalen Verzerrungen des Verkehrspreisniveaus in der Bundesrepublik Deutschland führen muß;
- daß eine solche Entwicklung formal auch mit dem Gebot einer „optimalen Nutzung der Wasserstraße“ nicht im Widerspruch steht;
- daß wegen der unterschiedlichen Prioritäten, die durch eine entsprechend ausgestaltete Abgabenpolitik verfolgt werden können, die Entscheidung über die Gewichtung vom Parlament getroffen werden muß. Sie darf nicht durch eine weit auslegungsfähige Gesetzesformulierung der Binnenschifffahrtsverwaltung überlassen bleiben bzw. den wechselnden Implikationen der Tagespolitik ausgesetzt sein.

Nach meinen Vorstellungen kann kein Zweifel daran bestehen, daß sich der Deutsche Bundestag dem Vorschlag der Länder anschließt. Er ist sachlich begründet. Seine Verwirklichung kommt dem ganzen Land zugute. Er wird insbesondere auch keine Benachteiligung der vom abgabefreien Rhein erschlossenen Regionen mit sich bringen. Eine Verkehrsverbindung hat immer zwei Seiten. Eine Verbesserung der

Erschließung des ostbayerischen Raums z. B. stellt auch eine Verbesserung der Absatzmöglichkeiten der am Rhein liegenden Industrie dar. Marktwirtschaft ist immer zugleich Verkehrswirtschaft. Nur wo Ver-

kehrswirtschaft funktioniert, funktioniert auch der Markt. Zu Recht hat deswegen Walter Eucken den Begriff „Verkehrswirtschaft“ im Sinne von Marktwirtschaft verwendet.

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

Fotos: Ulrich Kowatsch, Nürnberg (Seiten 2, 3, 5, 7, 8, 11)
Trägerverein Altmühltal e.V., Kelheim (Seiten 13, 14, 18, 19)
Prof. Karl Kagerer, Ismaning (Seiten 25, 26, 28, 29, 31)

Druck und
Klischees: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch