Qualifizierte Beendigung : der Rhein Main Donau Kanal

Autor(en): **Landwehr, Michael**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft**

Band (Jahr): **4 (1982)**

Heft 13

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-653099

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

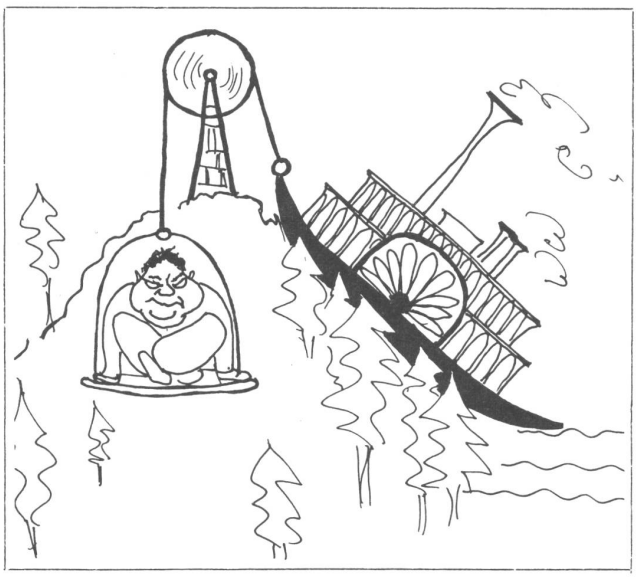
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Michael Landwehr

Qualifizierte Beendigung

Der Rhein Main Donau Kanal



Der Rhein-Main-Donau Kanal ist neben der Frankfurter Startbahn West das größte Bauvorhaben der Bundesrepublik. Im Gegensatz zur Startbahn möchte der Bund den Kanal „versanden" lassen. Die Bayern sehen ihr Prestige-Objekt in Gefahr. Nun sind auch noch die Umweltschützer auf den Plan getreten.

Als katastrophales Ereignis (un-) wirtschaftlicher Planung wird das seit 1921 betriebene Rhein-Main-Donau Kanalprojekt bezeichnet.

„Ziemlich das dümmste Projekt seit dem Turmbau zu Babel" nennt es Bundesminister Volker Hauff.

Ein heißer Streit ist nun zwischen ihm und der bayerischen Staatsregierung entbrannt. Mit allen Mitteln versuchen die Bayern die drohende Einstellung bzw. Kürzung der Bundesmittel zu verhindern. Starrsinnig wollen sie wider besserer Einsicht an einer fixen Idee festhaltend, das „Jahrhundertprojekt" weiterführen. Obwohl keine Argumente, so haben sie doch das Recht auf ihrer Seite. Teils über fünfzig Jahre alte Verträge stärken den geltungssüchtigen bayerischen Bürokraten den Rücken bei der Zerstörung eines der letzten unberührten Flußtäler der Bundesrepublik, dem Altmühltal; ganz zu Schweigen vom ökologisch bedeutenden Donautal.

Die Verbindung des Rheines mit der Donau ist keine Idee fortschrittswütiger Technokraten. Karl der Große suchte sich schon mit dieser Großtat im Jahre 793 zu verewigen. Er ließ die „fossa carolina" graben. Der zwischen Rezat und Altmühl gelegene Graben versandete bald wieder. Später erwärmte sich der stets zu kühnen Großtaten bereite Napoleon für den Gedanken vom Schwarzen Meer bis zum Rhein auf dem Wasser Handel treiben zu können. Es blieb beim kühnen Plan. Bald darauf packte es ein anderer mit mehr Erfolg an: Ludwig I. von Bayern eröffnete nach zehnjähriger Bauzeit einen 178 km langen, etwa dreizehn Meter breiten und eineinhalb Meter tiefen Kanal zwischen Bamberg und Kehlheim. Zweihundert Meter Höhenunterschied mußten durch einhundert Schleusen überwunden werden. Es war eine technische Meisterleistung; jedoch leider von Anfang an veraltet: Größere Schiffe konnten den Kanal nicht passieren. Darüber hinaus machte ihm die zur selben Zeit neu erbaute Eisenbahn Konkurrenz. So war der alte Ludwig-Kanal auch schon eine wirtschaftliche Fehlkalkulation. Wurden 1850 noch 196 000 Tonnen Güter verschifft, so senkte sich diese Rate bis 1910 auf weniger als ein Drittel. 1945 wurde er aufgegeben. Übriggeblieben sind bis heute einige Teilabschnitte, an denen man in der Gegend zwischen Nürnberg und Altmühl herrliche Spaziergänge machen kann.

Der moderne babylonische Turmbau begann am 13. Juni 1921 mit einem Staatsvertrag des Deutschen Reiches mit dem Freistaat Bayern. Am 30. Dezember wurde die Rhein-Main-Donau AG gegründet, RMD genannt. Später wurden noch einige Verträge hinzugefügt, so daß der Bund anstelle des Deutschen Reiches auftritt. Damit wurde der Rhein-Main-Donau AG das Recht eingeräumt, einige bayerische Flußstrecken auszubauen und bis zum Jahre 2050 die zu gewinnenden Wasserkräfte zur Energieerzeugung zu nutzen. Mit den Verträgen war die Auflage verbunden, aus den zu erwartenden Erträgen der noch zu errichtenden Wasserkraftwerke den Kanalbau zu finanzieren. Es wurden keine Rücktrittsklausel vereinbart. Die Aktionäre sind heute der Bund mit 64 %, der Freistaat Bayern mit 33 % und Städte wie Nürnberg, deren Binnenhäfen am Kanal liegen, mit 3 %.

Die Rhein-Main-Donau AG hat seit 1921 von der 677 km langen Strecke zwischen Aschaffenburg und der Deutsch-Österreichischen Grenze den größten Teil ausgebaut. Von dem eigentlichen Kanalbauwerk ist erst die Hälfte fertiggegraben: Die Strecke Bamberg am Main bis kurz nach Nürnberg. An der zweiten Hälfte, dem 99 km langen Abschnitt Nürnberg – Kehlheim wird seit 1971 gearbeitet. Allein 34 km führten durch das Altmühltal.

Dieses Reststück soll die eigentliche Verbindung zwischen Main und Donau schaffen.

Bisher sind rund 3,8 Milliarden DM von der Rhein-Main-Donau AG verbaut und für die Kosten der Reststrecke nennt der Bundesverkehrsminister eine Summe von 2,71 Milliarden DM. Jedoch ist diese Zahl umstritten, da sie eine Steigerung der Baupreise und Mehrkosten durch Umweltschutzauflagen nicht berücksichtigt. Noch schwerer lassen sich die Folgekosten abschätzen, die sich aus den technischen Gegebenheiten des Kanals ergeben. Zwischen Kehlheim und Nürnberg liegt die sog. Scheitelhaltung. 68 Meter Höhenunterschied müssen von Kehlheim dorthin überwunden werden. Jährlich müssen hierüber 138 Mio. Kubikmeter Wasser gepumt werden. Das entspricht einer täglichen Menge von 20 000 Tanklastzügen. Eine vom Bundesminister für Verkehr im Jahre 1978 erstellte und im Jahre 1981 aktualisierte Studie berücksichtigt dies alles. Sie besagt, daß die Kosten des Kanals etwa doppelt so hoch sein werden wie sein Nutzen: Jeder investierten Mark steht ein Nutzen von 52 Pfennigen gegenüber. Der etwas abstrakte Be-

griff des Nutzens schlüsselt sich in den Nutzen für Verkehr, für Wasserwirtschaft, für Wasserspeichersysteme und den Nutzen für Beschäftigte bei Bau und Betrieb des Kanals auf, wie eine Auskunft des Bundesverkehrsministeriums ergab.

Völlig unwirtschaftlich wird auch der Schiffsbetrieb sein. Er muß mit 93 % subventioniert werden, da der sog. Wegekostendeckungsgrad nur 7 % beträgt. Die Wegekosten sind die Summe aus Kapitalkosten für die Finanzierung des Bauwerkes und Betriebskosten für Schleusen, Pumpwerke, Reparaturen u.a. Wenn diese Kosten als Wegegebühr voll an die Schiffahrt weitergegeben würde, wäre überhaupt kein Verkehrsaufkommen zu erwarten. Damit sie wettbewerbsfähig bleiben kann, können dann nur 7 % des tatsächlichen Aufwandes von der Schiffahrt verlangt werden; den Rest zahlt der Bund.

Die für die ursprüngliche Entscheidung maßgeblichen verkehrspolitischen Argumente wurden schon 1966 durch den Bundesrechnungshof zerpflückt. Noch schwärzer sieht die aktuelle Expertise die zu erwartenden Beförderungsmengen: Ein Fünftel der damals prognostizierten Menge, nämlich 2,7 Mio. Tonnen an Gütern pro Jahr.

Das hören die Bayern gar nicht gerne. Eine erheiternde Kostprobe ihrer Argumentation lieferte da Franz Kick, ein bayerischer Parteikollege des Bundesverkehrsministers: Jeder der an einer großen Frachtmenge zweifle, solle sich zwischen Linz und Wien an die Donau stellen. Seinen Parteikollegen im Münchener Landtag offenbarte Kick was er erblickte, als er sich von seiner Frau *„stundenlang am Donau-Ufer entlangchauffieren ließ"*: Jeden Kilometer und in jeder Richtung ein Schleppzug.

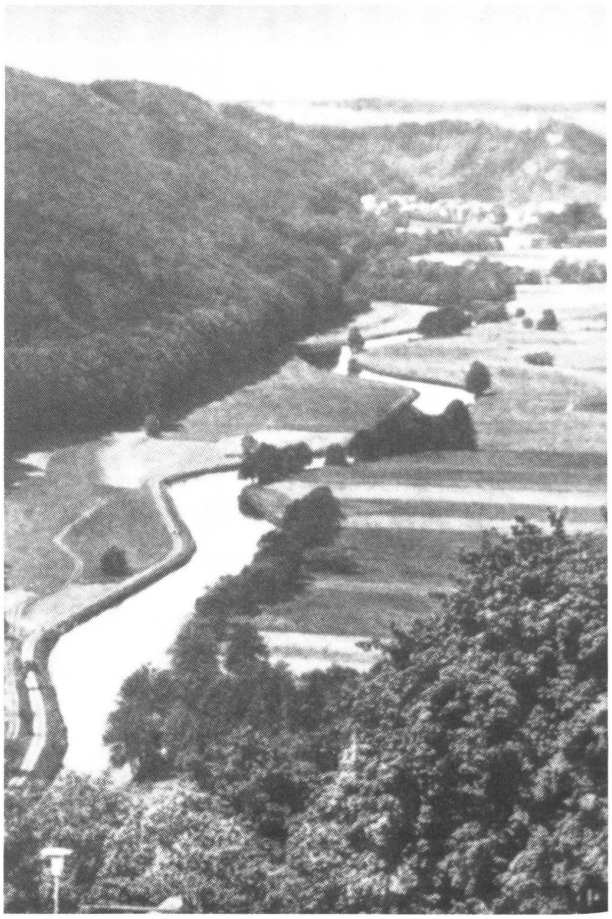
Billige und schwere Güter werden bevorzugt auf dem Wasser transportiert, weil die Schiffahrt als besonders energie- und personalsparendes Transportmittel gilt. Auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal trifft auch dies nicht zu. Ein Transport von Aschaffenburg nach Passau dauert 8 Tage und 7 Stunden und führt über 59 Schleusen. Die Wegstrecke ist länger als die bei der Bahn, bei der ein Transport nur 10 Stunden dauert. Auch die Transportkapazität ist hier bei zweigleisigem Streckenausbau dreimal größer.

Die ohnehin defizitäre Bundesbahn erwartet selbst bei geringem Wasserfrachtaufkommen bei der Kanal-Konkurrenz Verluste von 120 Mio. DM pro Jahr. Die Binnenschiffahrt fürchtet um die Konkurrenz durch Billigflotten der Ostblockländer. Bislang müssen alle Transporte zwischen Hamburg und Regensburg mit ihr und der Bahn abgewickelt werden. Viel lieber würden die Binnenschiffer mehr in das bestehende Wassernetz investiert sehen, das es bitter nötig hat.

Die bayerische Staatsregierung ist um Argumente für den Kanal nie verlegen. Nachdem der verkehrspolitische Nutzen ganz und gar nicht mehr beweisbar war, wich sie mehr und mehr zur außerverkehrlichen Bedeutung der Wasserstraßenverbindung aus. Sie nennt Beregnungsmöglichkeiten für die Landwirtschaft, Kühlwasser für die (Kern-)Kraftwerke, Verbesserung der Wassergüte, Möglichkeiten der Industrieansiedlung, Wasserkraftwerke, Hochwasserschutz und (befremdlicherweise) auch Fremdenverkehr.

Die Interessen, die diese zähe Argumentation verursachen, sind hinter der im bayerischen Barock verschnörkelten Fassade zu vermuten. Im Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau AG sitzen Alt-Ministerpräsident Alfons Goppel, der Finanzminister Max Streibl, der Wirtschafts- und Verkehrsminister Jaumann und auch der stellvertretende bayerische ÖTV-Vorsitzende Willi Gerner; der übrigens droht immer mit Massenentlassungen bei Baufirmen, die von Auftragsstops betroffen wären. Da hält der Bund dagegen, daß selbst einschneidende Änderungen, wie eine qualifizierte Beendigung, sich nur stark abgeschwächt auswirken.

Die von Hauff angestrebte qualifizierte Beendigung ist im Sinne der Bayern keine Lösung. Sie sieht Kürzungen der jährlichen Bundesmittel für das Knalprojekt vor, die eine Einstellung der Bauarbeiten, bzw. eine Beendigung der bis jetzt begonnenen Bauwerke bewirkt und den theoretischen Fertigstellungstermin bis über die Jahrtausendwende verzögert. Als Ersatz soll für den Kanal eine billige Wasserleitung gebaut werden.



Die technokratischen Alpträume haben die Umweltschützer erst kurz vor Torschluß auf die Bühne gebracht. Die Märchenbuchlandschaft um das mittelalterliche Örtchen Essing soll gegen ein verwirrendes Straßengeflecht auf mehreren Ebenen und betonierte Wasserstraßen von hafenstädtischem Ausmaß eingewechselt werden; wilder Flußlauf gegen Kanal. Feuchtigkeitsgebiete werden versteppen und der Grundwasserspiegel wird sich senken. Die Rast-, Überwinterungs- und Brutplätze von 159 Brutvogelarten, darunter viele bedrohte Arten, werden vernichtet und Altmühltal und Donauauen aufs schwerste ökologisch beschädigt.

Ökologen widerlegen auch das Argument, nach Norden gepumptes Donauwasser sei zur Verbesserung der Wassergüte billiger oder wirkungsvoller als der Bau besserer Kläranlagen.

Wie der Streit um Geld und Prestige zwischen den sturen Bayern und dem Bund ausgehen wird, kann niemand sagen. Eine Lösung des Problems gibt es schon lange nicht mehr: Stoppt man die Bauarbeiten, gewinnt man eine weitere Planungsruine hinzu, stoppt man sie aber nicht, so gewinnt man nicht nur nichts, sondern verliert außer noch mehr Geld auch noch mehr Natur.