

# Umweltökonomische Gesamtrechnung

## Einführung in das Thema

Manfred HOKE

# Trappe kostet Bahn Millionen

## Auf ICE-Trasse Berlin Hannover soll teurer Erdwall entstehen

Von Marc Kayser

**Berlin, 26. Juni** – Die Deutsche Bahn AG steckt derzeit in der Nähe vom brandenburgischen Rathenow in einem Millionendilemma, das durch 22 balzende und brütende Vögel hervorgerufen wurde. Die zur Bahn gehörende Planungsgesellschaft zum Bau der ICE-Trasse zwischen Berlin und Hannover spricht von 70 Millionen Mark, die es durch den Bau von Schutzanlagen für die seltene Vogelart der Großtrappen zu verkraften gilt. Die in Deutschland einmaligen und damit schützenswerten Großtrappen halten die Bauarbeiten zur Verlegung der neuen Schienen seit dem Winter auf.

Die Verlegung der rund 270 Kilometer langen Trasse gilt als eines der wichtigsten Vorhaben der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“. Die Strecke verläuft größtenteils parallel zu einem Schienenbett, das bereits vor 120 Jahren gebaut wurde. Die Kosten der voraussichtlich im nächsten Jahr fertiggestellten Strecke sind auf insgesamt 5 Milliarden Mark veranschlagt. Geriet das Planfeststellungsverfahren vor fünf Jahren schon zu einem langanhaltenden Schlagabtausch zwischen Umweltschützern, Landesregierung und Investoren, sorgte eine neuere Vogelschutzrichtlinie der EU erst recht für Unbehagen bei den Planern.

Das Trappen-Problem wurde dann auch vom Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG, Heinz Dürr, und dem brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe zur Chefsache erklärt. Gemeinsam mit dem „Förderverein Großtrappenschutz e. V.“ und dem Naturschutzbund Deutschland einigte man sich gemeinsam mit der Europäischen Vogelschutzkommission auf Schutzmaßnahmen für die Tiere, für die der Steuerzahler tief in die Tasche greifen muß. Findige Rechner ermittelten die unglaubliche Summe von rund zweieinhalb Millionen Mark, die nun pro Tier im strukturschwachen Schutzgebiet im Havellän-



DIE GROSSTRAPPE

Photo: SZ-Archiv

dischen Luch verbaut werden müssen. Nach Angaben des Planungssprechers Michael Baufeld sollen auf einer Länge von etwa fünfeinhalb Kilometern über sieben Meter hohe Wälle aus Erde aufgeschüttet werden, um Europas größte flugfähige Vögel sicher über die elektrischen Fahrleitungen des ICE zu bringen. Auf die Frage nach einer Trassen-Umgehung des sensiblen Biotops antwortete Baufeld, die jetzige Variante sei noch die billigste Lösung gewesen. Zuvor habe man eine Untertunnelung erwogen, die aber weit über dem jetzigen Preis der Erdwälle gelegen hätte. Im Bahnvorstand in Frankfurt regen sich nach wie vor Zweifel am Kosten-Nutzen-Verhältnis der Schutzaktion, die Baufeld aber mit dem Hinweis auf „unumstößliche Absprachen“ zu entkräften sucht. Auch der Großtrappenschutz-Förderverein sieht das Geld gut angelegt. Seine Vorsitzende, Anne Schöps, beobachtete „normal balzende und brütende Vögel wie jedes Jahr.“

Der umseitige Beitrag, den ich vor einiger Zeit in der Süddeutschen Zeitung entdeckt habe, ist wie kaum ein zweiter geeignet, die Leserschaft in feindliche Lager zu spalten. Einem kompromißlosen Naturschützer wird die gefundene Regelung nur recht und billig erscheinen. Er wird argumentieren, der Erhalt der Großtrappen sei ohnehin mit Geld nicht aufzuwiegen. Demgegenüber wird sich der ausschließlich kostenmäßig orientierte Steuerzahler über den "Preis" von 70 Millionen Mark für 22 Trappen die Haare raufen.

Vermutlich liegt die "Wahrheit" - wie so oft - auch hier in der Mitte. Wie aber können wir sie erkennen? Wahrscheinlich gibt es die mathematisch bestimmbare "richtige Lösung" in diesem Fall nicht einmal. Das Beispiel mit den Großtrappen ist daher in zweierlei Hinsicht aufschlußreich:

Einmal macht es deutlich, warum wir eine umweltökonomische Gesamtrechnung brauchen. Es gibt nämlich trotz zahlreicher Ansätze noch keine praktikablen Kriterien wie Umwelt zu bewerten ist. Eignig ist man sich nur über die Einschätzung, daß die seit 50 Jahren verwendete Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (VGR) nicht oder jedenfalls nicht ausreichend die Auswirkungen (Kosten) berücksichtigt, die durch die Nutzung der Umwelt entstehen. Der ehemalige Bundesumweltminister Töpfer hat deshalb die heutige Wohlstandsbermessung wegen der Außerachtlassung der "externen Kosten" als "Wohlstandslüge" bezeichnet.

Das Großtrappenbeispiel läßt aber auch unmittelbar ahnen, daß es nie gelingen wird, den Wert einer Art, eines einzelnen Individuums oder auch der "Schönheit der Natur" exakt in Mark und Pfennig auszudrücken.

Damit wird auch das Dilemma deutlich, in dem wir stecken. Täglich müssen Entscheidungen getroffen werden, bei denen ökologische, ökonomische und soziale Argumente miteinander und untereinander abgewogen werden. Wirklich belastbare Kriterien dafür gibt es aber nicht.

Oft geht es nicht einmal um Ökologie gegen Ökonomie, sondern die Umwelt selber hat gegensätzliche Interessen. Was ist im genannten Beispiel höher zu bewerten: Die Umweltvorteile durch eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene oder der Balzplatz der gefährdeten Vögel ?

Für die Zukunft des Umweltschutzes ist es von entscheidender Bedeutung, daß künftige Schutzmaßnahmen, die Geld kosten, effizient sind. Das Geld ist nur einmal vorhanden und mit dieser verfügbaren Masse soll möglichst viel für den Umweltschutz erreicht werden. Wir benötigen dafür Kriterien, die eine wertende und vergleichende Betrachtung unterschiedlicher Umweltauswirkungen erlauben.

Ich hoffe, die nachstehenden Aufsätze können einen Beitrag dazu leisten.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge \(LSB\)](#)

Jahr/Year: 1998

Band/Volume: [1\\_1998](#)

Autor(en)/Author(s): Hoke Manfred

Artikel/Article: [Umweltökonomische Gesamtrechnung 5-6](#)