

Pressemitteilung

Nürnberg, 13.01.2009
PM 003/08-LFGS
Wasser

RMD-Kanal zeigt sich als wahrer Schifffahrtsengpass Rhein-Main-Donau-Kanal behindert durch Vereisung und zu geringer Brückehöhen die Schifffahrt; Bund Naturschutz weist auf Vorteile des sanften Donau-Ausbau ohne Kanalisierung für die Schifffahrt hin

Wieder einmal wird mit der aktuellen Schifffahrtssituation am Rhein-Main-Donau-Kanal widerlegt, dass die frei fließende Donau zwischen Straubing und Vilshofen der einzige Engpass für die Schifffahrt auf dem deutschen Rhein-Main-Donau-System darstellt: Denn auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal zwischen Hausen und Kelheim und auf dem ausgebauten Abschnitt von Kelheim bis Straubing kommt es auf unbestimmte Zeit zur Einstellung der Schifffahrt durch Eisbildung, während auf der Strecke zwischen Straubing und Vilshofen die Schifffahrt noch möglich ist.

Auch in den letzten Jahren wurde die Schifffahrt auf dem Kanal durch Frost immer wieder für Wochen behindert und damit auch die Donau als Schifffahrtsstraße weitgehend stillgelegt. So war zuletzt zum Jahresbeginn 2006 der RMD-Kanal aufgrund seiner Vereisung insgesamt etwa einen Monat komplett gesperrt - während in den letzten Jahrzehnten die Schifffahrt auf der frei fließenden Donau an keinem einzigen Tag wegen Niedrigwasser eingestellt werden musste. Angesichts solcher Fakten lehnt der Bund Naturschutz die geplante Investition von mindestens 250 Mio. Euro in eine weitere Kanalisierung der Donau zwischen Straubing und Vilshofen aus ökologischen und auch aus wirtschaftlichen Gründen ab. Die Donau ist in dem von einem möglichen Ausbau betroffenen Abschnitt durch mehrere nationale wie internationale Schutzkategorien in ihrer ökologischen Bedeutung ausgezeichnet. Der „Bayerische Amazonas“ würde durch einen Staustufenausbau irreparabel zerstört werden.

„Der Bund Naturschutz fordert“, so sein Landesvorsitzender Hubert Weiger, „den Nürnberger Wirtschaftsreferenten und Vorsitzenden des deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverbands Roland Fleck auf, nicht länger die Münchhausenmärchen der Kanallobby zu transportieren und einen unsinnigen Ausbau der Donau mit Staustufen zu fordern. Denn eine frei fließende Donau friert aufgrund der höheren

Landesfach-
geschäftsstelle
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0
Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Fließgeschwindigkeit nicht zu. Deshalb wird in strengen Wintern die Schifffahrt hier weniger beeinträchtigt.“

Die Auswirkungen eines zugefrorenen Kanals auf den Schiffsgütertransport und die mangelnde Brückenhöhe für die Transportart der Zukunft - den Containertransport - sind weit gravierender und stellen die wahren logistischen Engpässe dar – anders als temporäre Niedrigwasserstände, welche immer wieder als Argument für die weitere Kanalisierung der Donau im Teilstück Straubing-Vilshofen angeführt werden. Denn trotz Niedrigwasser bleibt die frei fließende Donau durch mögliche Leichterungen, d.h. die Verminderung der Lademengen oder die Umladung auf hinzugekoppelte Schubleichter, und damit die Verringerung des Tiefganges der Schiffe selbst in Trockenzeiten weiterhin befahrbar. Im Unterschied dazu ist die Schifffahrt auf dem Kanal jetzt weitestgehend eingestellt.

„Wir erwarten „mehr Hirn statt mehr Beton“ bei den Planungen zukünftiger und nachhaltiger Transportwege. Die Investitionen müssen in die Entwicklung intelligenter Logistiksysteme und in die sanfte und flussverträgliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ausschließlich ohne Staustufen fließen“, so der BN-Landesbeauftragte Richard Mergner.

Für Rückfragen:

Richard Mergner
Landesbeauftragter
Tel. 0911-81878-25