

Schönheit der historischen Kulturlandschaft Altmühltal

Über Jahrhunderte hinweg ist die Kulturlandschaft des Altmühltals und mit ihr die ehemals vorhandene Artenvielfalt gewachsen.



Altmühltal bei
Untereggersberg, Blick nach
Süden, Bildautor Karlheinz
Heinlein, 19. August 1983



Altmühltal von Schloss Prunn,
Blick Richtung Riedenburg,
Bildautor Karlheinz Heinlein,
1960



Altmühltal bei Meihern, Blick
Richtung Dietfurt von
Flügelsberg,
Bildautor Karlheinz Heinlein, 1.
Juni 1983

Hohe Artenvielfalt und zahlreiche Biotope im Altmühl- und Ottmaringer Tal (Beispiele)



Feuchtwiese im Ottmaringer Tal



Fieberklee



Altmühlau bei Riedenburg



Wollgras im Ottmaringer Tal



Der Ludwigskanal im Altmühltal



Breitblättriges Knabenkraut

25 JAHRE RMD-KANAL – ÖKOLOGISCHES UND ÖKONOMISCHES DESASTER

Tiefgreifende Zerstörung der historischen Kulturlandschaft Altmühltal durch die umfangreichen Baumaßnahmen (Fotos vorher-Baustelle)



Bildautor Karlheinz Heinlein, Eggersberg, 1. September 1989



Bildautor Karlheinz Heinlein, Eggersberg, 19. Dezember 1987



RMD-Kanalbaustelle, von Burg Prunn, Blick Richtung Riedenburg, 1. Juni 1983, Bildautor Karlheinz Heinlein



Deising, bei Schleuse 11 des Ludwigskanals, 1. Juni 1983, Bildautor Karlheinz Heinlein



Deising, bei Schleuse 11 des Ludwigskanals, 4.11.1987, Bildautor Karlheinz Heinlein

25 JAHRE RMD-KANAL – ÖKOLOGISCHES UND ÖKONOMISCHES DESASTER

Proteste und Widerstand gegen die Kanalplanung



Demonstration in Beilngries zur Kanal-Einweihung



Kundgebung mit Hubert Weiger

ALTMÜHLTAL. TOTAL VERGESSEN?

ERÖFFNUNG DES RHEIN-MAIN-DONAU-KANALS EIN GRUND ZUM FEIERN?

VERANSTALTUNG:
in BEILNGRIES

Gasthof Schattenhofer
Sonntag
13. 9. 92
14.00–18.00 Uhr

SULZTAL. OTTMARINGERTAL. VERPLANT VERLOREN

EGAL – RHEIN-MAIN-DONAU-KANAL!

VERPLANT VERLOREN VERGESSEN

BEGLEITENDE WANDERERSTELLUNG

BEILNGRIES	13. 9. – 24. 9.
BERCHING	25. 9. – 27. 9.
DIETFUHT	28. 9. – 11. 10.
FREDENBURG	12. 10. – 25. 10.
KELHEIM	26. 10. – 8. 11.

 *Bund Naturschutz in Bayern e.V.*

25 JAHRE RMD-KANAL – ÖKOLOGISCHES UND ÖKONOMISCHES DESASTER

Dauerhafte Schäden in Talauen und Feuchtgebieten trotz oberflächlicher Begrünung

Die Wunden, die der Bau geschlagen hat, sind nur oberflächlich geheilt; vor allem im Bereich der Schleusen wurde der Grundwasserhaushalt durch den Kanal grundlegend verändert. Tiefen Einschnitten unterhalb der Schleuse stehen hohen Dämmen oberhalb davon gegenüber. Insbesondere durch Abgrabungen wurden ehemalige Feuchtgebiete entwässert und dadurch irreparabel geschädigt und entwertet.



RMD-Kanal, Eggersberg, Blick nach S, 19. August 1983, Bildautor Karlheinz Heinlein



RMD-Kanal, Blick vom Teufelsfelsen Gundlfing, Blick Richtung Riedenburg 26.05.2017 Bildautor Reinhard Scheuerlein-



RMD-Kanal, Hafen Dietfurt 26.05.2017 Bildautor Reinhard Scheuerlein-

Bildervergleich Ottmaringer Tal



Ottmaringer Tal, Blick Richtung Schloss Hirschberg, Feuchtwiese mit Feuchtigkeitszeigern wie z.B. Kuckucks-Lichtnelke, Mai 1986, Bildautor Karl Westermeier, Mai 1986



Ottmaringer Tal, Blick Richtung Schloss Hirschberg, Mähwiese mit geringem Kräuteranteil und ohne feuchtigkeitszeiger, 22. Juni 2017, Bildautor Hubert Stockmeier,

Bildervergleich Aussichtspunkt Flügelsberg



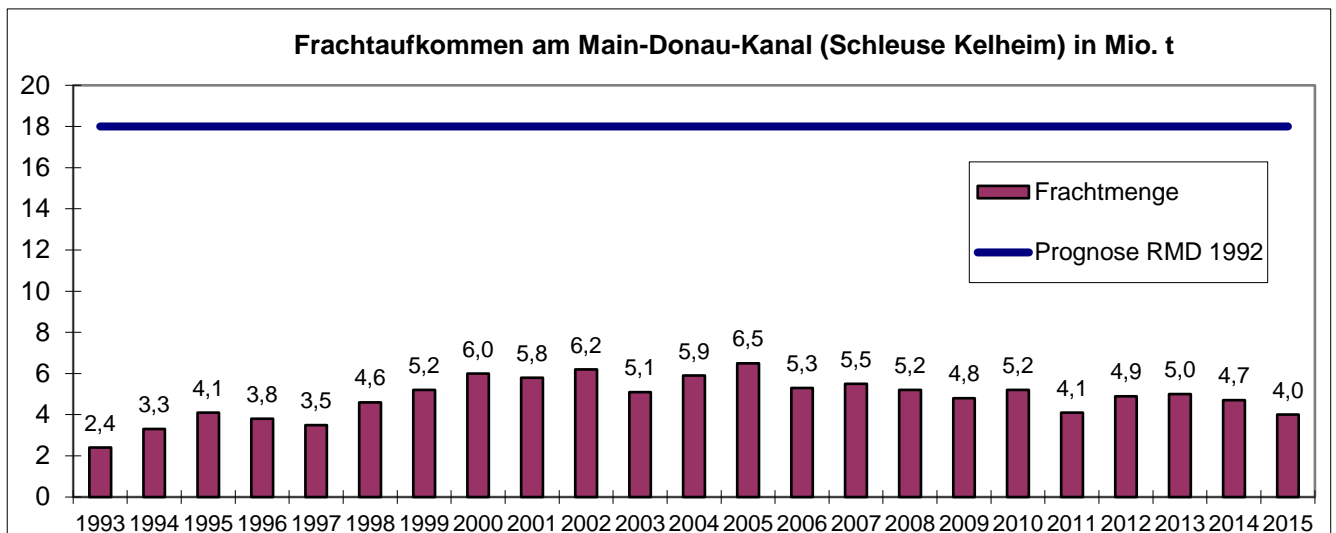
Altmühltal, Meihern Blick Richtung Dietfurt, Talaue mit hohem Grünlandanteil, 1. Juni 1983, Bildautor Karlheinz Heinlein,



Altmühltal, Meihern Blick Richtung Dietfurt, Talaue mit hohem Ackeranteil, 26. Mai 2017, Bildautor Reinhard Scheuerlein, BN

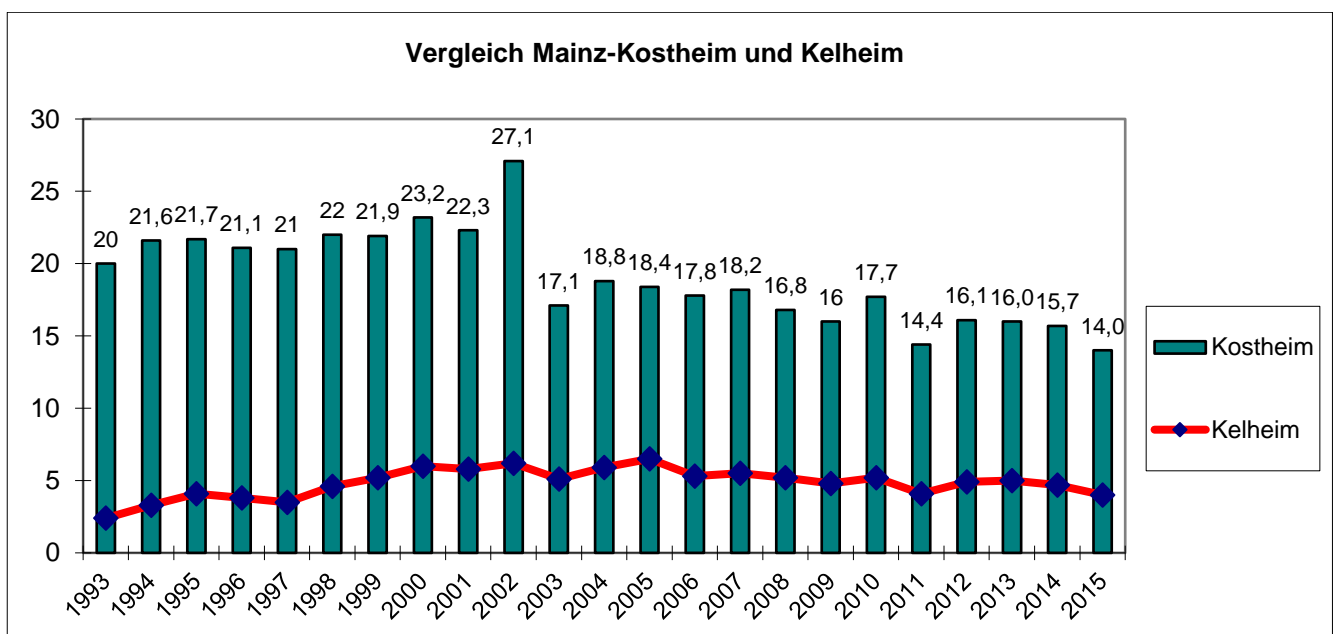
Bedeutung für die Güterschifffahrt

Die Berichte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zeigen trotz der Zunahme anderer Verkehrsträger weiterhin eine zurückgehende Bedeutung des RMD-Kanals für den Gütertransport.



Frachtmenge auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal an der Schleuse Kelheim (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Jahresberichte von 2002 bis 2015)

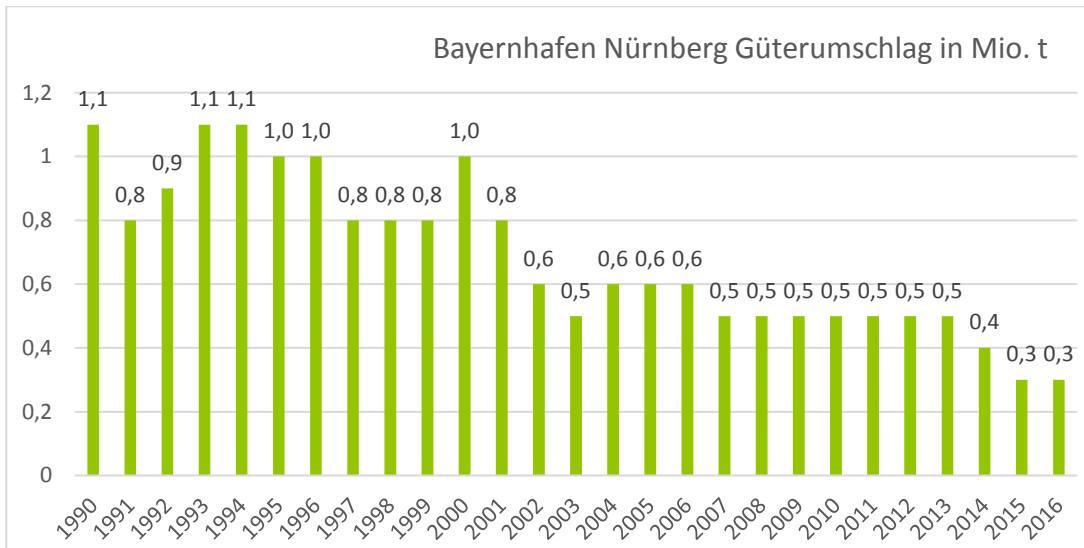
Ein Vergleich mit dem Verkehrsaufkommen bei der Mainmündung in den Rhein bei Mainz-Kostheim zeigt deutlich die geringe Verkehrsverflechtung:



Vergleich der Frachtmengen zwischen Mainz-Kostheim und Kelheim (Quellen: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Jahresberichte von 2002 bis 2015)

25 JAHRE RMD-KANAL – ÖKOLOGISCHES UND ÖKONOMISCHES DESASTER

Auch beim Güterumschlag im Güterverkehrszentrum des Bayernhafens Nürnberg spielt der Schiffsgüterverkehr mit 1,8 % nur eine marginale Rolle.



Güterumschlag in Nürnberg (Quellen: (1) Ifo-Institut (2004) Prognosen des Hafenumschlags in den bayerischen Häfen am Main und Main-Donau-Kanal bis zum Jahr 2015, S.162; (2) Bayernhafen (2016). Hafen Nürnberg 2016)

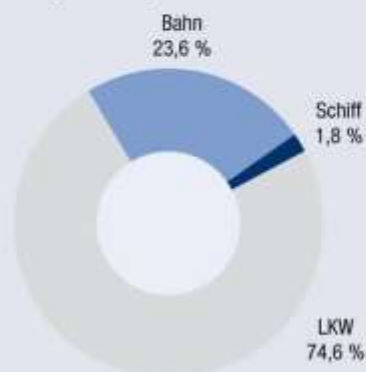
Verkehrsträgeranteile am Güteraufkommen 2012 - 2016

Jahr	Anzahl Schiffe	Anzahl Waggons	Schiff*	Bahn*	LKW*	Gesamt*
2012	479	92.380	463	4.289	10.212	14.964
2013	525	84.330	529	3.753	10.565	14.847
2014	415	80.970	379	3.853	11.076	15.308
2015	337	78.636	302	3.622	11.222	15.146
2016	312	79.377	274	3.653	11.532	15.459

(beladen)

(einfahrend)

(*Güter in Tausend Tonnen)



Quelle: Bayernhafen Nürnberg

Neue Kosten und Eingriffe in Natur und Landschaft

Aufgrund fehlerhafter Berechnungen waren die beiden benachbarten Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn des RMD-Kanals bereits vor Jahren in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt und wurden notdürftig saniert. Nun sollen neue Schleusen neben die alten gebaut werden, was erneut einen erheblichen Flächenverbrauch hervorruft.



Planung für den Ersatzneubau der Schleuse Erlangen

Zusammen mit dem Ersatzneubau der benachbarten Schleuse Kriegenbrunn sollen dabei knapp 20 Hektar Wald- und Gehölzflächen in Anspruch genommen werden, darunter auch gesetzlich geschützte Biotopflächen (z.B. Sandkiefernwald).

Für Rückfragen:

Reinhard Scheuerlein
Regionalreferent für die Oberpfalz

Telefon 0911 81878-14
reinhard.scheuerlein@bund-naturschutz.de