

BUND Naturschutz zieht negative ökologische und ökonomische Bilanz

Rhein-Main-Donau-Kanal 30 Jahre nach Eröffnung ein „Fass ohne Boden“

In diesem Herbst jährt sich die vollständige Inbetriebnahme des RMD-Kanals zwischen Bamberg und Kelheim zum 30. Mal, allerdings hat seine Bedeutung in den letzten Jahren eher noch weiter abgenommen. Der Güterverkehr auf der Wasserstraße umfasst weiterhin nur einen Bruchteil der ursprünglich aufgestellten Prognose.

„Nach Auffassung des BUND Naturschutz gibt es 30 Jahre nach Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals nicht nur keinen Anlass zum Jubel, sondern ganz im Gegenteil die Feststellung: Der Rhein-Main-Donau-Kanal steht beispielhaft für ein unsinniges und naturzerstörendes Prestigeprojekt. Auch durch die immer deutlicher werdenden Folgekosten wird der ursprüngliche politische Traum zum ökologisch-ökonomischen Alptraum“, so Prof. Dr. Hubert Weiger, Ehrenvorsitzender des BUND Naturschutz. „Daher fordert der BUND Naturschutz, aus dem RMD-Desaster die Lehren zu ziehen, auf flächenfressende Prestigeprojekte zu verzichten und endlich mit dem Flächensparen zu beginnen.“

„In den letzten Jahren kommen im Zuge der Klimakrise auch noch monatelange Niederwasserstände in den Flüssen hinzu, die oft nur eine geringe Beladung der Güterschiffe zulassen und die zeigen, wie anfällig das System der Güterschifffahrt mittlerweile ist“, erklärt **Hubert Weiger**.

Schon Anfang der 1970er Jahre hatte sich der BUND Naturschutz (BN) insbesondere gegen den Bau des rund 100 Kilometer langen Kanalabschnitts zwischen Nürnberg und Kelheim gewandt. Dies auch, weil erkennbar war, dass die Querung der europäischen Hauptwasserscheide zwangsläufig mit gewaltigen Natureingriffen verbunden ist und der Kanal durch hochwertige Landschaften wie das Altmühltal führen sollte. Daher war absehbar, was nun im Rückblick Gewissheit geworden ist: Gerade dort wurden wertvollste Biotopflächen und Kulturlandschaften für dieses Prestigeprojekt geopfert.

Nur aufgrund des Einsatzes des BN und örtlicher Proteste im Sulztal und im Altmühltal wurde erstmals 1972 ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, mit dem versucht wurde, Eingriffe zu reduzieren und Ausgleichsmaßnahmen verbindlich festzulegen. „Doch die tiefgehenden Eingriffe in die Tal-

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg/Erlangen, 02.12.2022

PM 099-22 LFG Nürnberg

Verkehr

auen der betroffenen Täler und die Grundwasserkörper mit der Folge drastischer Lebensraumverluste für gefährdete Tier- und Pflanzenarten konnten damit nicht entscheidend verhindert werden“, erklärt Weiger. „Viele der mit dem Bau des Kanals verbundenen Eingriffe in die Natur sind nicht ausgleichbar und können damit auch nie ausgeglichen sein.“

Für die 171 km lange Gesamtstrecke des Kanals zwischen Bamberg und Kelheim mussten **insgesamt 16 riesige Schleusenbauwerke** errichtet werden. Dabei sind die beiden über 50 Jahre alten Schleusen auf Erlanger Stadtgebiet, die Schleuse Kriegenbrunn und die Schleuse Erlangen, schon seit längerer Zeit marode und sollen nun jeweils nebenan völlig neu gebaut werden.

„Nun zeigt sich, dass das sogenannte „Jahrhundertbauwerk“ Rhein-Main-Donau-Kanal schon nach wesentlich kürzeren Zeiträumen saniert werden muss und dabei erneut erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft sowie empfindliche Waldverluste verursacht, die in Zeiten der Klimakrise äußerst kritisch zu sehen sind“, so **Dr. Rainer Hartmann**, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Erlangen. „Außerdem verursachen die geplanten Baumaßnahmen wiederum gewaltige Kosten. So liegen die Kostenschätzungen für die beiden Schleusen zusammengenommen bereits bei weit über 600 Millionen Euro.“

Entlang des Kanals hat auch **kein großer Industriebetrieb eröffnet**. Im Gegenteil: ein ursprünglicher Hauptumschlagsplatz, das Kohlekraftwerk Franken II in Erlangen-Frauenaurach, wurde schon vor 20 Jahren stillgelegt.

Der groß ausgelegte **Hafen Nürnberg** wird vielfach von LKW-Speditionsunternehmen und Firmen mit hohem Flächenanspruch (z. B. Recycling) genutzt. Der Güterumschlag vom und zum Schiffsverkehr ist auch hier abnehmend und fällt selbst hinter Zahlen der 80er Jahre zurück. Dort wird bereits diskutiert, eines der vorhandenen Hafenbecken mangels Bedarf zuzuschütten.

Der BUND Naturschutz fordert daher, das bei Nürnberg geplante **ICE-Instandhaltungswerk** anstatt an derzeit vorgesehenen Standorten im Bannwald im Bereich des Hafenbeckens anzusiedeln und von dort notfalls auch einige bestehende Betriebe zu verlagern.

„Insgesamt ist der Rhein-Main-Donau-Kanal ein ökologisches und ökonomisches Desaster und zugleich ein mahnendes Beispiel, das sich auf keinen Fall wiederholen darf“, so der BN-Ehrenvorsitzende Hubert Weiger.

Für Rückfragen:

Reinhard Scheuerlein
BN-Regionalreferent
Telefon 0911 818 78 13

reinhard.scheuerlein@bund-naturschutz.de

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

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

Nürnberg/Erlangen, 02.12.2022
PM 099-22 LFG Nürnberg

Verkehr

Hintergrund

Die tatsächlich auf dem RMD-Kanal transportierten Gütermengen liegen weit unter den offiziellen Prognosen der Rhein-Main-Donau-AG von 1992. Danach sollten bis 2002 18 Millionen Tonnen auf dem RMD-Kanal transportiert werden. Das Ifo-Institut aus München verstieg sich 1971 sogar zu einer Hochrechnung von jährlich mehr als 20 Millionen Tonnen.

Im Bereich des besonders umstrittenen Abschnitts zwischen Nürnberg und Kelheim wurden im Jahr 2002 lediglich 6,2 Mio. t transportiert. Fast 20 Jahre später ist die Frachtmenge sogar noch weiter gesunken: Im Jahr 2020 wurden dort nur noch 3,1 Millionen Tonnen befördert.

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

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

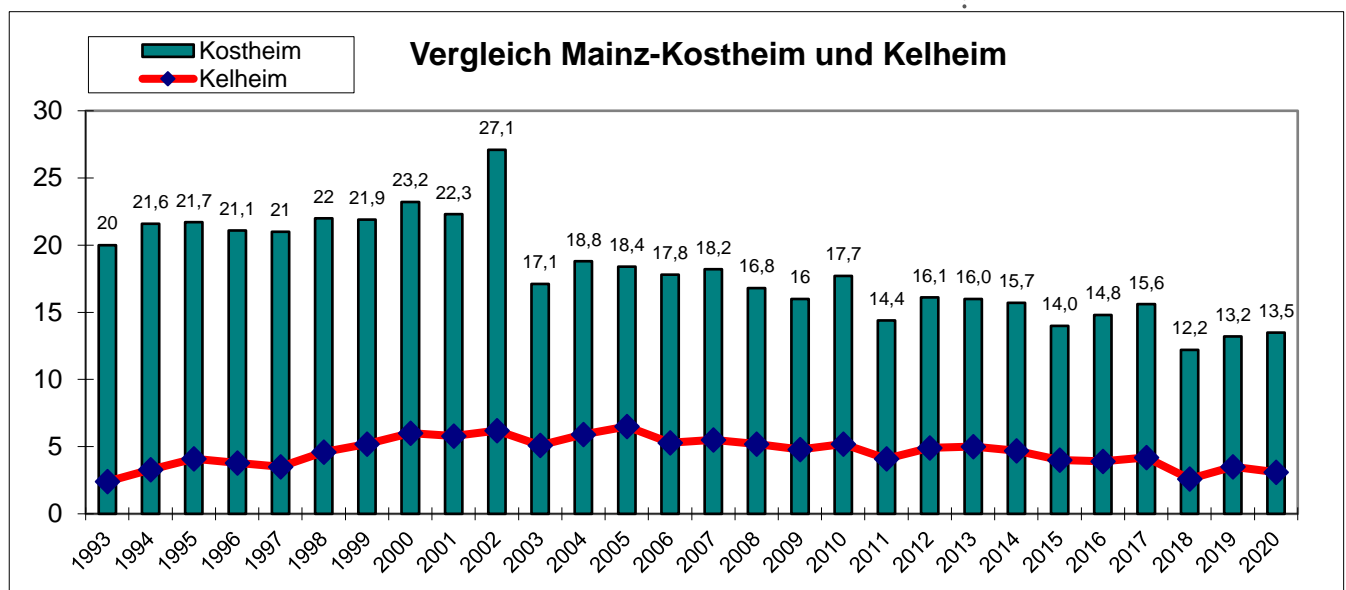
lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg/Erlangen, 02.12.2022

PM 099-22 LFG Nürnberg

Verkehr



Vergleich der Frachtmengen zwischen Mainz-Kostheim und Kelheim (Quellen: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Jahresberichte von 2002 bis 2020)

Während vom Rhein kommend oder diesem zufließend der Verkehr bei Kostheim erhebliche Dimensionen erreicht, liegt er bei Kelheim weit darunter. Mit der Differenz der Frachtmengen zwischen Kostheim und Kelheim pro Jahr von ca. je 10 Millionen Tonnen werden Standorte vornehmlich im Rhein-Main-Gebiet bedient, also Hoechst, Frankfurt am Main, Hanau, Aschaffenburg, Würzburg, Schweinfurt.

Andere Verkehrsträger sind billiger und schneller. Kein Unternehmen würde „die internationale Verkehrsachse“ nehmen um Güter von der Nordsee ins Schwarze Meer zu transportieren, weil es zu lang dauert und zu teuer ist. Die Tonnagekapazität eines Binnenschiffs im Vergleich zu einem für die Weltmeere geeigneten Transportschiff ist gering. Die Wartezeiten an den Schleusen sind enorm und schließlich fallen zusätzlich Kanalgebühren an.

Bedeutung auf dem Kanal haben nur die Freizeit- und Hotelschifffahrt, die nach Jahren des Anstiegs während der Corona-Krise zum Erliegen gekommen ist.

Auch für die Überleitung von Donauwasser in das Regnitz-Mainsystem wäre nicht der Bau des Kanals erforderlich gewesen, sondern eine gesonderte Wasserleitung wesentlich günstiger gekommen.

Fazit:

Dieser Kanal ist damit die teuerste Freizeitwasserstraße der Welt und das teuerste Wasserüberleitungsgerinne, die nur für diese Zwecke niemals hätte gebaut werden dürfen.

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg/Erlangen, 02.12.2022

PM 099-22 LFG Nürnberg

Verkehr