

## Rückgang beim Frachtverkehr auf dem Main-Donau-Kanal

Vor mehr als 1.200 Jahren ließ Karl der Große eine Wasserverbindung zwischen Altmühl und Schwäbischer Rezat ausheben. Ob der Graben jemals benutzbar war - darüber streiten sich die Historiker. Bewiesen ist jedoch, dass die Flussbootflotte der Franken im Jahre 793 von der Donau in den Main übersetzte.

Am 25. September 1992 ging mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals der 'Europäische Traum', so der damalige Bayerische Wirtschaftsminister August Lang, endgültig in Erfüllung. Ministerpräsident Max Streibl sprach in seiner Eröffnungsrede von 'einer für Bayern in das nächste Jahrtausend weisenden Investition'. Doch der Streit der Gelehrten über den Nutzen des Bauwerkes hält bis heute, fünf Jahre nach der endgültigen Fertigstellung, an.

Bereits Anfang der achtziger Jahre bezeichnete der frühere SPD-Bundesverkehrsminister Volker Hauff den Kanal mit oft zitierten Worten als 'unsinnigstes Bauwerk seit dem Turmbau zu Babel'. Aber auch er konnte den Weiterbau nicht stoppen. Kurz vor der Fertigstellung wies der Erlanger Geographieprofessor Eugen Wirth darauf hin, dass der Main-Donau-Kanal nach 32 Jahren Bauzeit technisch überholt sei. Nachdem der Kanal am 26. März 1979 gebrochen war und den Nürnberger Stadtteil Katzwang überflutet hatte - ein 13-jähriges Mädchen ertrank und weitere acht Menschen wurden verletzt - mussten zwischen Bamberg und Nürnberg für 80 Millionen Mark technische Nachbesserungen vorgenommen werden.

Für den Bau des Kanals wurde 1921 eigens die Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft gegründet. Die RMD AG war nach dem 2. Weltkrieg zu 66 % im Besitz des Bundes und 34 % hielt das Land Bayern; weitere 16 Aktionäre teilten sich 0,02 % Anteile. Anfang 1995 verkauften der Bund und Bayern ihre Anteile für 800 Millionen an mehrere Stromerzeuger. Die Bayernwerke übernahmen dabei mit 77,5 % den größten Anteil und die Lech Elektrizitätswerke 14 %, gefolgt von der Energieversorgung Schwaben mit 8,5 %.

Die Stadt Nürnberg strich bereits 1989 unter der Rot-Grünen Koalition die Segel und verkaufte ihre Anteile von 5 Mio. DM an die damaligen Hauptaktionäre Bundesrepublik und Land Bayern, wobei sie aber auf die Rückzahlung eines der RMD AG gewährten Darlehens in Höhe von 2,5 Mio. verzichten musste.

Der Bau der 171 km langen Strecke zwischen Bamberg und Kehlheim kostete bis zur Eröffnung 4,7 Mrd. Mark. Die Gesamtinvestitionen für die Main-Donau-Wasserstraße betragen seit 1921 einschließlich dem Main- und Donaubau nominal mehr als 6 Milliarden. Allein im Altmühltal mussten auf Druck von Umweltschutzverbänden 75 Millionen für 'landschaftliche Maßnahmen' ausgegeben werden.

Die Rhein-Main-Donau AG hatte bereits 1921 die Erlaubnis erhalten, Wasserkraftwerke an Donau, Lech, Altmühl, Regnitz und Main zu errichten, um aus den Einnahmen des Stromverkaufs den Kanalbau mitzufinanzieren. Diese 57 Kraftwerke trugen bis Fertigstellung des Kanals etwa 1,6 Mrd. zu den Baukosten bei. Etwa 3,5 Milliarden Mark mussten die Steuerzahler bezahlen.

Die RMD AG beziffert die Kosten für den Bau eines Kanalkilometers auf 27,5 Millionen Mark. Die 99 km lange Strecke zwischen Nürnberg und Kehlheim kostete mit ihren 16 Schleusen drei Milliarden und war damit vergleichsweise doppelt so teuer wie ein Kilometer zwischen Bamberg und Nürnberg. Vom Main bis zum Scheitel auf dem Fränkischen Jura bei 406 m Höhe überwindet der Kanal 175 Meter. Damit nimmt der Main-Donau-Kanal den Spitzenplatz im deutschen und europäischen Wasserstraßennetz ein, denn kein anderer Kanal erreicht solche Höhen.

Im Gegensatz zu Rhein und Donau, die als internationale Wasserstraßen deklariert sind, sprach sich Bundesverkehrsminister Dollinger Mitte der 80iger Jahre für einen nationalen Kanal aus. Er befürchtete, die Staatshandelsflotten des damaligen Ostblocks würden mit Dumpingpreisen die deutsche Binnenschifffahrt unterbieten. Flugs ließ man die Bezeichnung 'Europakanal' fallen und seitdem heißt er nur noch Bundeswasserstraße Main-Donau-Kanal. 1988 wurde mit Ungarn als erstem osteuropäischem Land ein Schifffahrtsabkommen geschlossen, das den Zugang reglementiert.

Seit 1. 1. 93 gilt allerdings grünes Licht für die uneingeschränkte Einfahrt von Schiffen aus allen EU-Staaten. Bereits jetzt befahren nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd zu 35 % niederländische, 9 % belgische, 5 % österreichische, aber nur 2,7 % Schiffe aus Ungarn den Kanal. Der Anteil der deutschen Binnenschifffahrt am Frachtaufkommen liegt bei 45 %.

In den Häfen am Kanal wird hauptsächlich Massengut umgeschlagen. 1996 waren es 35,9 % Baustoffe und Steine, 22,3 % feste Brennstoffe wie Kohle, 13,6 % Erze und Almetalle sowie 12 % Dünger. Im Staatshafen Nürnberg gingen laut Hafenverwaltung im letzten Jahr 1.026.024 t Fracht über den Kai. Davon wurden drei Viertel über die nördliche Mainverbindung transportiert. Überraschenderweise macht der Umschlag per Schiff im Nürnberger Hafengelände nur 15 % aus. Der überwiegende Teil der Güter bleibt auf Straße oder Schiene und das Hafengelände dient nur als Zwischenlager. Vergleicht man die Anzahl der Güter, die per Schiff im Nürnberger Hafen umgeschlagen wurden, so ergibt sich für das erste Halbjahr '97 ein Rückgang von 22,2 % zum selben Zeitraum des Vorjahres.

Mit seinen Massenguttransporten bedeutet der Kanal in erster Linie eine Konkurrenz für die Bahn. Diese reagierte auf die Kanaleröffnung mit Dumpingsondertarifen für ihre parallel verlaufenden Strecken. Somit machen sich zwei Verkehrsunternehmen gegenseitig Konkurrenz, die beide aus Steuergeldern finanziert werden.

Von 1992 bis '95 steigerte sich das jährliche Frachtaufkommen im Durchgangsverkehr an der Schleuse Kehlheim von 2,44 Millionen Tonnen auf den Spitzenwert von 4,1 Mio. 1996 sank der Güterverkehr dann um 6,9 % auf 3,8 Mio. Tonnen. Der Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau betrug sogar nur 3,3 Mio. t und somit 7,7 % weniger als 1995.

Dieser Negativtrend hielt auch im ersten Halbjahr '97 an. 4 % weniger Fracht als im Vorjahr passierten die Schleuse Kehlheim und 5 % weniger die Schleuse Nürnberg.

Anfang '94 behauptete die Rhein-Main-Donau AG noch, mit dem Ende des Krieges im ehemaligen Jugoslawien würden die Frachttonnagen zwischen Bamberg und Kehlheim 'von einem Tag auf den anderen' um zwei bis drei Millionen auf acht Mio. t ansteigen. Doch genau das Gegenteil trat ein. Solange die Donau gesperrt war, mussten die Erze für die österreichische Stahlindustrie über Deutschland transportiert werden. Jetzt ist der Transportweg über die Schwarzmeerbahnen wieder offen - entsprechend weniger Schiffe benutzten den Main-Donau-Kanal und der Güterverkehr auf dem deutschen Donauabschnitt ging sogar um 10 % zurück.

Doch das Bundesverkehrsministerium hält an seiner Prognose fest, dass 'nach einer längeren Anlaufphase' im neuen Jahrtausend mit 8,5 Mio. t auf der Strecke Bamberg - Nürnberg und mit 5,7 Mio. Tonnen zwischen Nürnberg und Kelheim zu rechnen ist. Die Kapazitätsgrenze des Kanals liegt bei 14 Mio. t. Im letzten Jahr verzeichnete das Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg 5.373 beladene wie auch leere Güterschiffe, die auf ihrem Weg zwischen Main und Donau die Scheitelhaltung passierten - im Schnitt 15 Schiffe pro Tag. Im ersten Halbjahr '97 waren es durchschnittlich 12,2 Schiffe.

Die Kosten für den Betrieb und Unterhalt der Wasserstraße zwischen der Mainmündung und der Donau bei Passau bezifferte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd für das Jahr 1996 auf 247,8 Millionen Mark. Professor Hubert Weiger vom Bund Naturschutz Bayern kritisiert, „90 % der Kosten für den Unterhalt des Kanals müssen vom Steuerzahler getragen werden.“ Er fordert dazu auf, auf Grund der vorliegenden Frachtzahlen den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen neu zu überdenken. Den Kanal bezeichnet er als 'teuerste Freizeitwasserstraße der Welt'. Denn die Radwege entlang des Kanals werden sehr intensiv genutzt.

Gerhard Faul

Veröffentlicht im September 1997 in Schwabacher Tagblatt und Süddeutscher Zeitung

Copyright