



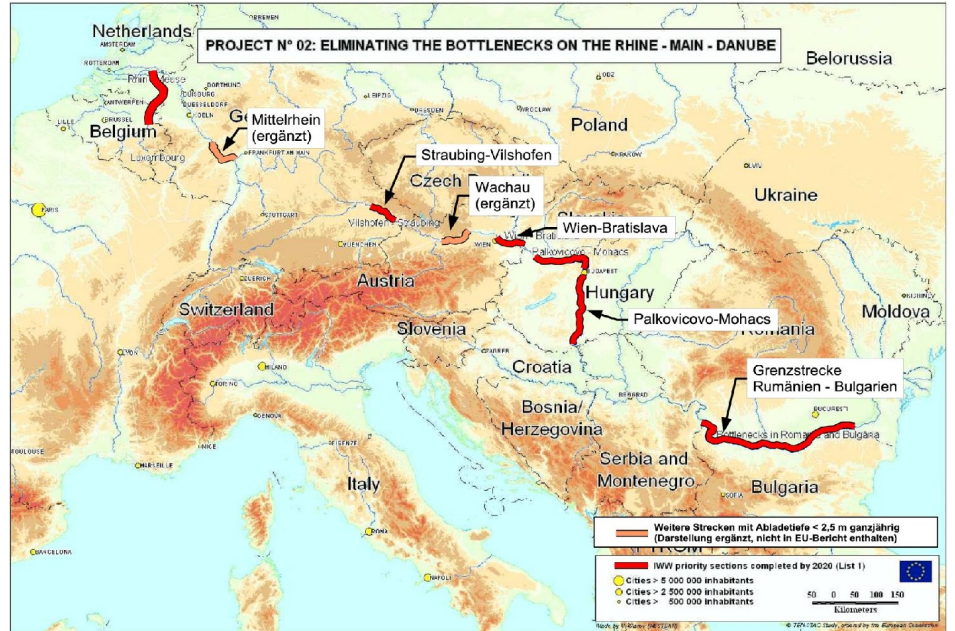
Wasserstraße Donau

Die Schiffe dem Fluss anpassen

Das letzte frei fließende Teilstück der bayerischen Donau wird von der Stau-Lobby gerne als „letzte Engpass“ der Rhein-Main-Donau – Wasserstraße bezeichnet, der deshalb angeblich dringend ausgebaut werden müsste.

Tatsächlich zeigt eine Karte, die für die EU-Kommission im Rahmen der Planungen für die sog. Transeuropäischen Netze (TEN) erstellt wurde, dass etwa 1400 km der insgesamt 2400 km schiffbarer Donau bei Niedrigwasser Beschränkungen aufweisen (s. Abb. rechts). Nicht enthalten waren in dieser Karte die bei Niedrigwasser ebenfalls beschränkten Abschnitte der Donau in der Wachau und am Mittelrhein zwischen der Mainmündung und Koblenz. Diese Abschnitte sind UNESCO-Weltkulturerbe, ein Ausbau ist damit ausgeschlossen.

Bisher war für die bayerische Donau die Empfehlung der Donaukommission (1,85/1,95 m Fahrwassertiefe bei Niedrigwasser) bzw. der UN/ECE (2,5 m Tiefgang an 60 % der Tage) ausreichend. Die Donauschifffahrt hat sich an die bestehenden Beschränkungen angepasst. Angesichts der Streckenabschnitte in der Wachau und am Mittelrhein ist ein überzogener Ausbau der restlichen Strecke sinnlos und würde allenfalls der Bauindustrie nutzen. Die Strategie muss daher heißen: die



Hochangige Gruppe 2003 / vanMiert-Arbeitsgruppe

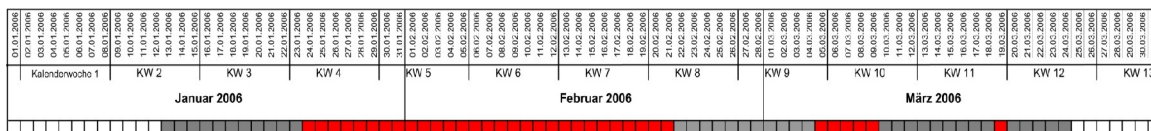
Die Donau-Wasserstraße erfüllt, wie diese für die EU-Kommission erstellte Karte zeigt, auf dem überwiegenden Teil ihres Verlaufs nicht das überzogene Ziel, ganzjährig einen Tiefgang von 2,5 m zu ermöglichen.

Schiffe an den Fluss anpassen und nicht den Fluss an die Schiffe.

Darüber hinaus zeigt das EU-Programm „Najades“ zur Förderung der Binnenschifffahrt, dass vorrangig ganz andere Probleme gelöst werden müssen, um den Verkehrsträger attraktiv zu machen. Dies reicht von der Sicherung der Ausbildung über den Abbau administrativer und steuerlicher Hemmnisse bis hin zur Einführung moderner Kommunikations- und Informationssysteme.

Die Wasserstraße ist nie „ganzjährig befahrbar“

Die Wasserstraße ist natürlicherweise anfällig gegenüber Wetterereignissen: Hochwasser und Eisgang, vor allem in Kanälen und Schleusenbauwerken, aber auch notwendige Unterhaltungsarbeiten an Stauwehren und Schleusen unterbrechen den Verkehrsweg vollständig. Dagegen führt Niedrigwasser zwar zu einer geringeren Wirtschaftlichkeit, nicht jedoch zu einer Sperrung der Wasserstraße.



Daten: www.elwis.de

■ Schifffahrt im RMD-Kanal behindert
 ■ Schifffahrt im RMD-Kanal eingestellt

Stillstand im Winter und bei Hochwasser: Im Hafen Deggendorf liegen die Schiffe wegen Eisgang im RMD-Kanal oder bei Hochwasser fest. Der RMD-Kanal war zu Beginn des Jahres 2006 etwa 5 Wochen wegen Vereisung vollständig gesperrt.



Schiffsverkehr der Zukunft

Unter bestimmten Voraussetzungen sind auch für das Binnenschiff Zuwächse im Transportvolumen möglich. Hierzu ist vor allem die Einbindung in Logistikketten notwendig. Dazu müssen u.a. die Hafenanlagen zu entsprechend vernetzten Knotenpunkten ausgebaut werden. Auch muss die Planung und die Verfolgung der Transportvorgänge verbessert werden und Ausweichrouten zur Reaktion auf Störungen wie z.B. Eisgang zur Verfügung stehen.

Aufgrund der hohen Flexibilität sind damit vor allem im Containerverkehr im Nachlauf zu den Seehäfen Zuwächse möglich. Dies zeigt die Entwicklung der letzten Jahre am Rhein oder auch am Schwarzmeer-Hafen Constanza.

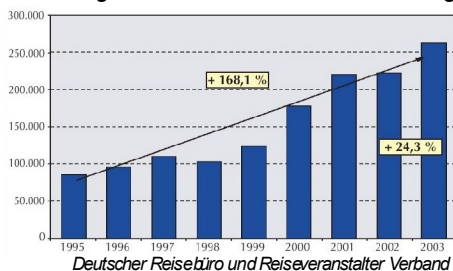
Für die Wirtschaftlichkeit der Containerschifffahrt sind allerdings nicht die Fahrrinntiefen ausschlaggebend, sondern die Durchfahrthöhen unter den Brücken. Bezogen hierauf erweist sich der auf Massengüter ausgerichtete RMD-Kanal als teure Fehlplanung: hier sind aufgrund der durchgängig niedrigen Brücken maximal zweilagige Containertransporte möglich.

Personenschifffahrt

In der Personenschifffahrt auf Flüssen nehmen Passagierzahlen und Umsätze deutlich zu. Hiervon profitiert über die verstärkte Nachfrage nach touristischen Dienstleistungen auch die Region.

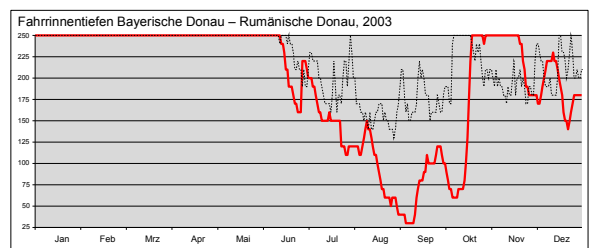
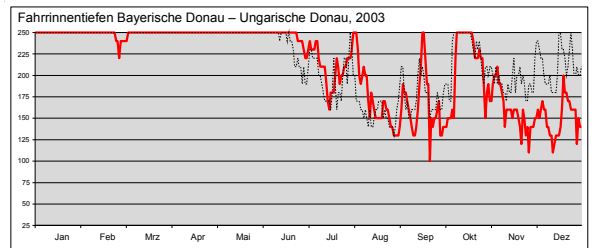
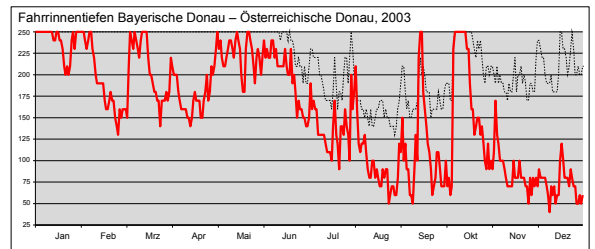
Wichtige Voraussetzung ist allerdings der Erhalt einer attraktiven Landschaft. Die Verhinderung zerstörerischer Staustufenpläne und die angestrebte Anerkennung der frei fließenden Donau als UNESCO Weltkultur- und Naturerbe leisten hierzu einen wichtigen Beitrag.

Die Fahrgastschifffahrt auf der Donau zeigt zweistellige Zuwachsraten



Der bayerische Abschnitt der Wasserstraße Donau ist nicht der einzige Engpass: der Vergleich der Fahrwassertiefen in der bayerischen Donau (schwarz/strichliert) mit der österreichischen, der ungarischen und der rumänischen Donau für das Trockenjahr 2003 offenbart, dass die Donau auf ganzer Länge Beschränkungen aufweist. Einzig sinnvoller Weg ist daher die Anpassung der Schiffe an den Fluss und nicht umgekehrt die Zerstörung der Donau durch Staustufen oder durch überzogene Baggerungen.

Trotz der Beschränkungen der Fahrrinntiefe im angeblich größten Engpass in der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße nimmt die deutsche Donau den Spitzenplatz in der Statistik der 2002 und 2003 transportierten Gütermengen ein.

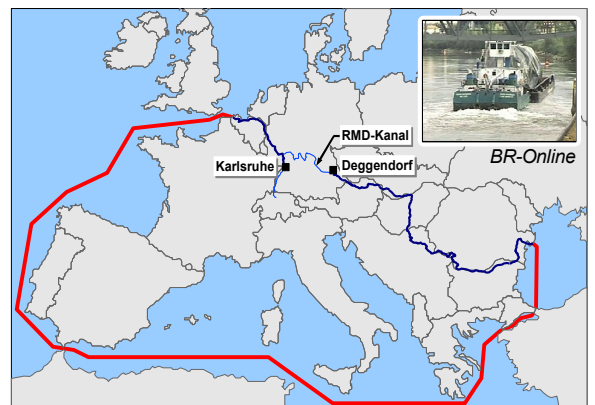


Daten: Int. Donaukommission 2005, www.elwis.de

Land	Güterverkehr [Tausend t]	
	2002	2003
Deutschland	8331,0	7541,0
Österreich	2156,0	2486,0
Slowakei	3103,0	1119,5
Ungarn	3452,0	2452,0
Kroatien	107,5	109,0
Serbien und Montenegro	3759,0	2278,0
Bulgarien	1794,2	2017,9
Rumänien	-	-
Moldawien	-	-
Ukraine	6187,9	6716,1

Daten: Int. Donaukommission 2005

Der Transportweg eines in der Deggendorfer Werft gebauten Spektrometers für eine Forschungseinrichtung in Karlsruhe offenbart die wahren Engpässe in der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße: Die geringen Brückendurchfahrthöhen im RMD-Kanal erzwingen die Fahrt über die Donau abwärts, den Seeweg und den Rhein aufwärts, da der Stahlkörper kaum Tiefgang erzeugt, jedoch weit nach oben ragt



Container-Verladung, Hafen Deggendorf

