

**BUND Naturschutz zieht negative ökologische und ökonomische Bilanz des Rhein-Main-Donau-Kanals**

## **EIN UMKÄMPFTES PRESTIGEPROJEKT WIRD 25 JAHRE ALT**

Von Anfang an hat sich der BUND Naturschutz (BN) gegen den Bau des rund 100 Kilometer langen Kanalabschnitt zwischen Nürnberg und Kelheim gewandt. Dies auch, weil früh erkennbar war, dass die Querung der europäischen Hauptwasserscheide zwangsläufig mit gewaltigen Natureingriffen verbunden ist und der Kanal durch hochwertige Landschaften führt. Daher war absehbar, was nun im Rückblick Gewissheit geworden ist: wertvollste Biotopflächen und Kulturlandschaften wurden für dieses Prestigeprojekt geopfert.

So gibt es 25 Jahre nach Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals zwischen Bamberg und Kelheim 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 der damaligen Bundesregierung und der bayerischen Staatsregierung. Der politische Traum wurde zum ökologisch-ökonomischen Alptraum“, so BN-Vorsitzender Hubert Weiger. Der BUND Naturschutz fordert, aus dem RMD-Desaster die Konsequenzen zu ziehen, auf flächenfressende Prestigeprojekte zu verzichten und endlich mit dem Flächensparen zu beginnen.

Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

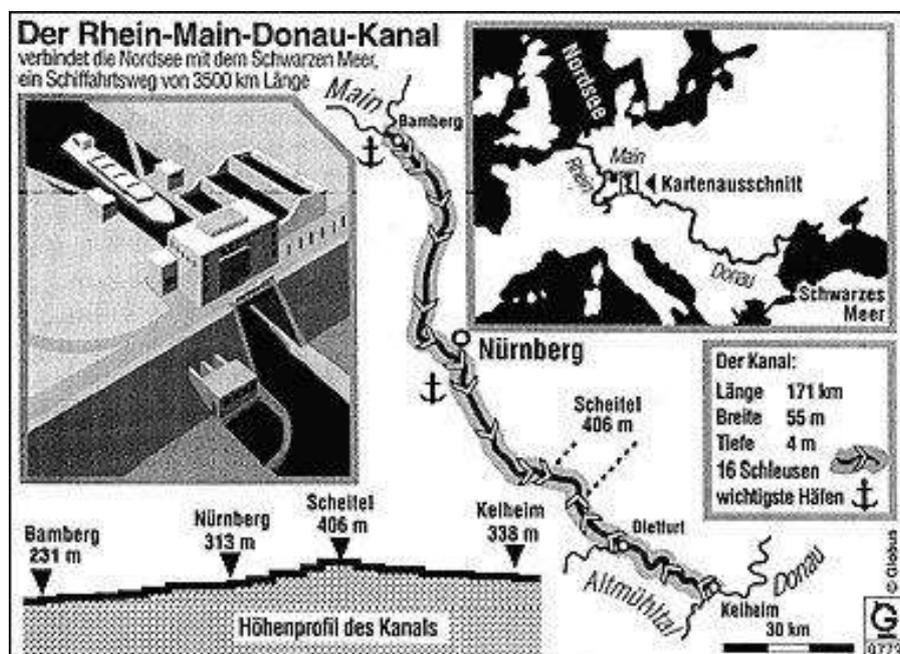
lfg@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr



Der rund 100 km lange Rhein-Main-Donau-Kanal südlich von Nürnberg führt über die europäische Hauptwasserscheide Rhein/Donau und durchquert den Fränkischen Jura. Der Höhenanstieg von Nürnberg nach Hilpoltstein (Scheitelhaltung auf 405 m NN) beträgt 94 Meter. Dies hatte alleine auf diesem Abschnitt vier gewaltige Schleusenbauwerke und damit Auffüllungen und Einschnitte in den jeweiligen Stauhaltungen von bis zu 20 Metern zur Folge. Für die 171 km lange Gesamtstrecke des Kanals zwischen Bamberg und Kelheim mussten insgesamt 16 Schleusen gebaut werden.

## 1. Ökologische Zerstörung

25 Jahre nach der Inbetriebnahme des Kanals sind zwar die damals angelegten Begrünungen eingewachsen und verdecken viele landschaftliche Narben, die durch den Bau des Kanals entstanden sind. „Nur oberflächlich betrachtet erscheint die Landschaft im Altmühltal heute als intakt“, so Hubert Stockmeier, Vorsitzender der BN-Ortsgruppe Beilngries.

Vergessen wird dabei häufig, dass nur aufgrund des Einsatzes des BN und örtlicher Proteste im Sulztal und im Altmühltal erstmals 1972 ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt wurde, mit dem versucht wurde, Eingriffe zu reduzieren und Ausgleichsmaßnahmen verbindlich festzulegen. Damit wurde der RMD AG in den Planfeststellungsverfahren die Durchführung dieser Maßnahmen zur Auflage gemacht. Doch die tiefgehenden Eingriffe in den Talgrund und den Grundwasserkörper mit der Folge drastischer Lebensraumverluste für gefährdete Tier- und Pflanzenarten konnten damit nicht entscheidend verhindert werden.

Dabei sind dem Kanalbau schutzwürdigste Täler wie Sulztal, Ottmaringer Tal und Altmühltal - Höhepunkte mitteleuropäischer Kulturlandschaft - zum Opfer gefallen. Nach Erhebungen des BN wurden vor allem in diesen Tälern circa 600 Hektar schutzwürdige Feuchtgebiete und weitere ökologisch besonders wertvolle Flächen irreparabel zerstört bzw. geschädigt.

Die Sulz zwischen Berching und Beilngries und die Altmühl unterhalb von Dietfurt haben aufgehört als Flüsse zu existieren. Sie wurden in einen Kanal umgewandelt, der quasi nur aus einer Staukette besteht.

### Die ökologischen Folgen dieses Projekts:

- ◆ Verlust der natürlichen Dynamik im Gewässer und in der Auenlandschaft;
- ◆ Nivellierung des Talgefälles zwischen den einzelnen Schleusen;
- ◆ Verlust der Wasserstandsschwankungen und teilweise der Grundwassererneuerung in der Talaue;
- ◆ Verschlechterung der Wasserqualität: auch ehemals nährstoffarme Gewässer sind nun eutrophiert (z.B. Altwasser bei Essing);

## 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, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr

- ◆ Absenkung des Grundwasserstandes in der Talaue um bis zu 3,5 m unterhalb der Schleusen, Auffüllungen bis zu 3-4 m oberhalb der Schleusen;
- ◆ Entwässerung von Feuchtwiesen und Umwandlung in intensive Produktionslandschaften, deutliche Erhöhung des Ackeranteiles im Talgrund;
- ◆ Im Bereich des Ottmaringer/ Kevenhüller Moors sind trotz des Baus einer Dichtungswand fast 20 Hektar nicht wiederherstellbarer Moor-Lebensräume mit höchster Wertigkeit durch den Kanalbau zerstört worden;
- ◆ In der Folge: Verlust zahlreicher ehemals für die Flüsse und deren Feuchtgebiete typischer Arten und Lebensräume sowie Veränderungen in der Artzusammensetzung von Lebensräumen auf Kosten hochspezialisierter, gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Verringerung der Artenvielfalt in der Talaue um durchschnittlich 50 Prozent – in Teilbereichen deutlich größer;
- ◆ Landschaftsbild, Infrastruktureinrichtungen sowie ehemals bekannte und typische Ortsbilder haben sich durch den Kanalbau negativ verändert.

Verschärft wurden diese negativen Folgen durch Folgebaumaßnahmen im Tal wie Straßenbau, Flurbereinigung, Aushubdeponien, Infrastruktureinrichtungen, Gewerbegebietsausweisungen an Länden und Maßnahmen für Freizeit und Erholung (z.B. neues Gewerbe- und Industriegebiet am Kanal in Haidhof).

Generell hat die Hemmschwelle für Kommunen, neue Gewerbegebiete oder Wohnbaugebiete im Talbereich auszuweisen, deutlich abgenommen.

#### Beispiele für Verlust von Arten durch den Kanalbau:

- Erdkröte und Wasserspitzmaus sind in weiten Bereichen völlig verschwunden, von ehemals 7 Erdkrötenpopulationen zwischen Kelheim und Riedenburg sind nur noch 2 übrig geblieben. Die Erdkröte war vor dem Bau des Kanals die „Charakterart“, die nun ihre Dominanz verloren hat. Die Bestände von Teich- und Bergmolch haben zahlenmäßig stark abgenommen, der Kammmolch ist aus einigen Bereichen völlig verschwunden.
- Bei den Vogelarten haben z. B. abgenommen: Rohrammer, Sumpfrohrsänger, Feldschwirl, Braunkehlchen, Kiebitz, Eisvogel, Zwergtaucher, Gelbspötter, Kleinspecht. Im Bereich Riedenburg sind beispielsweise folgende Arten mit enger Bindung an den Talraum wegen Lebensraumverlusten völlig verschwunden: Bekassine, Pirol, Schafstelze, während häufige Arten wie die Reiherente zugenommen haben.
- Libellen: „Auf lange Sicht werden sich „Auendynamikzeiger als typische flusssdynamikabhängige Arten im Bereich der Sekundärlebensräume ohne ständige Pflegeeingriffe nicht halten können.“ (Bilanz Stauhaltung Riedenburg 1997).
- Heuschrecken: Im Bereich der Stauhaltung Riedenburg haben die feuchtigkeitsliebenden Offenlandarten stark abgenommen.

#### **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, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr

## Ausgleichsversuche

Dabei gibt es bis heute keine offizielle ökologische Gesamtbilanz, in der sämtliche negativen Auswirkungen des Rhein-Main-Donau-Kanals auf den Naturhaushalt und die Artenvielfalt der betroffenen Region im Zusammenhang dokumentiert werden. Stattdessen liegen nur Einzelbilanzen vor, nämlich zur Stauhaltung Kelheim (1996) und zur Stauhaltung Riedenburg (1997) sowie Kontrollbilanzen zu den Stauhaltungen Dietfurt (2012) und Berching (2012). Letztere sollen den Vergleich zwischen den Vorgaben der landschaftspflegerischen Begleitpläne und dem tatsächlichen Zustand der Ausgleichsflächen umfassen.

Diese sind weiterhin in Bearbeitung bzw. nicht abschließend zu beurteilen, wobei als Zwischenergebnis festzuhalten ist:

- Gerade bei extensiven feuchten und nassen Offenlandlebensräumen besteht ein Flächendefizit von minus 75 %, da gerade im Ottmaringer und im Sulztal die tiefgreifenden hydrologischen Veränderungen im Zuge des Kanalbaus entsprechende Standorte zerstört haben;
- Stattdessen besteht ein Zuwachs von Wiesen auf nährstoffreichen Standorten, von Gehölzentwicklung auf feuchten und trockenen Standorten sowie von Salbei-Glatthaferwiesen.
- Die Zerstörung des Ottmaringer/Kevenhüller Moors wurde durch eine Ersatzzahlung der RMD GmbH von 1,4 Mio. Euro abgegolten, wofür nur zu einem geringen Anteil tatsächlich auch wieder Feuchtlebensräume angelegt wurden.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Verluste an Feuchtwiesen nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan möglichst durch Neuflächen ausgeglichen werden sollten, was aber nicht eingetreten ist.

Die durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen haben ihre Wirkung in vielen Fällen verfehlt und vor allem störungsempfindliche Arten blieben erhalten. In der Teilbilanz zur Stauhaltung Riedenburg stellt folgerichtig das Planungsbüro Grebe (1997, S.109) fest:

*„Bezeichnend ist, dass bei fast allen Tiergruppen **die erhalten gebliebenen Flächen und Biotope die wertvollsten Bestände beherbergen**. Diese Qualität erreichen bislang nur wenige neu geschaffene Flächen.“* (eigene Hervorhebung)

Dass die ökologischen Kontrollbilanzen für die Stauhaltungen Riedenburg und Kelheim trotz der festgestellten ökologischen Verschlechterungen und Defizite als abgeschlossen betrachtet werden, zeigt die rhetorische Dehnbarkeit der sogenannten Ausgleichbarkeit. Trotz erheblicher Verschlechterungen und Verluste wird in Zusammenfassungen derartiger Bilanzen dann letztlich konstatiert, dass die in der Planung formulierten Ziele weitgehend erreicht werden konnten

## 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, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr

– das ist Rhetorik, die aber nichts mit einer echten ökologischen End-Bilanz zu tun hat.

Hier werden die Grenzen einer heute in fast allen Planungen vorherrschenden Ausgleichs- und Planungs- und Machbarkeitsgläubigkeit deutlich sichtbar. Die Natur ist eben nicht so gestaltbar und „ausgleichbar“ wie es immer wieder dargestellt wird. Tiere weichen eben nicht einfach mal in andere Biotope aus, wenn ihnen ihr Haupt-Lebensraum genommen wird. Die Komplexität der Zusammenhänge zwischen den Arten und ihrer Lebensräume ist in der Regel eben höher als es eine noch so gut gemeinte Planung durch den Menschen nachbilden kann. Ökologie ist mehr als die Planung von Ausgleichsmaßnahmen.

Gerade Schäden einer solchen Größenordnung in sensiblen Lebensräumen und grundlegende Veränderungen im Wasserhaushalt eines Gebietes können nicht ausgeglichen werden, wenn die grundlegenden und spezifischen Standortverhältnisse (hier Fließgewässer- und Grundwasserdynamik) verloren gegangen sind. Aus ökologischer Sicht war das absehbar, die Warnungen des BN vor den irreversiblen Zerstörungen haben sich im Nachhinein – leider - als richtig herausgestellt.

**Fazit: Der Eingriff ist damit nicht „ausgeglichen“ und kann es auch nie werden.**

Aus ökologischer Sicht führte der Bau des RMD-Kanals zu einer Vielzahl nicht ausgleichbarer Eingriffe. Unersetzbare Lebensräume und ganze Feuchtlandschaften, v. a. Niedermoorgebiete, wie das Ottmaringer Tal oder die Irrlewiesen sind dabei massiv geschädigt bzw. zerstört worden. Bis heute sind diese Schäden nicht ausgeglichen und viele Maßnahmen sind nichts anderes als Schönheitschirurgie.

## **2. Ökonomische Fehlinvestition**

Die tatsächlich auf diesem mit fast 2,5 Milliarden EURO teuersten Abschnitt des Rhein-Main-Donau-Kanals 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.

Auf dem besonders umstrittenen Abschnitt zwischen Nürnberg und Kelheim wurden im Jahr 2002 lediglich 6,2 Mio. t transportiert. Mehr als 10 Jahre später ist die Frachtmenge sogar noch weiter gesunken: Im Jahr 2013 wurden nur noch 5,0 Millionen Tonnen befördert, 2014 4,7 Millionen Tonnen und 2015 sank das Frachtaufkommen deutlich auf 4,0 Millionen Tonnen.

## **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, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr

Die Prophezeiung des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Max Streibl anlässlich der Kanaleinweihung am 25.09.1992, dass „der Ausbau dieser Binnenschiffahrtswege (...) eine zukunftsweisende Antwort auf den internationalen Gütertausch“ sei, findet sich in der Realität nicht wieder. Die massive Zunahme des Güterverkehrs, die internationale Verflechtung der Produktionsstandorte, alle weiteren Aspekte, die man unter dem Begriff Globalisierung zusammenfasst, haben fast keine Auswirkungen auf den Kanal. Er besitzt keine große Verkehrsfunktion für die Anbindung bayerischer Häfen an den Rhein oder an Österreich und Ungarn, geschweige denn kann man von einer „internationalen Verkehrsachse“ sprechen. Über den Kanal wird weitgehend Regionalverkehr abgewickelt.

## Landesfachgeschäftsstelle

Bauernfeindstr. 23

90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0

Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

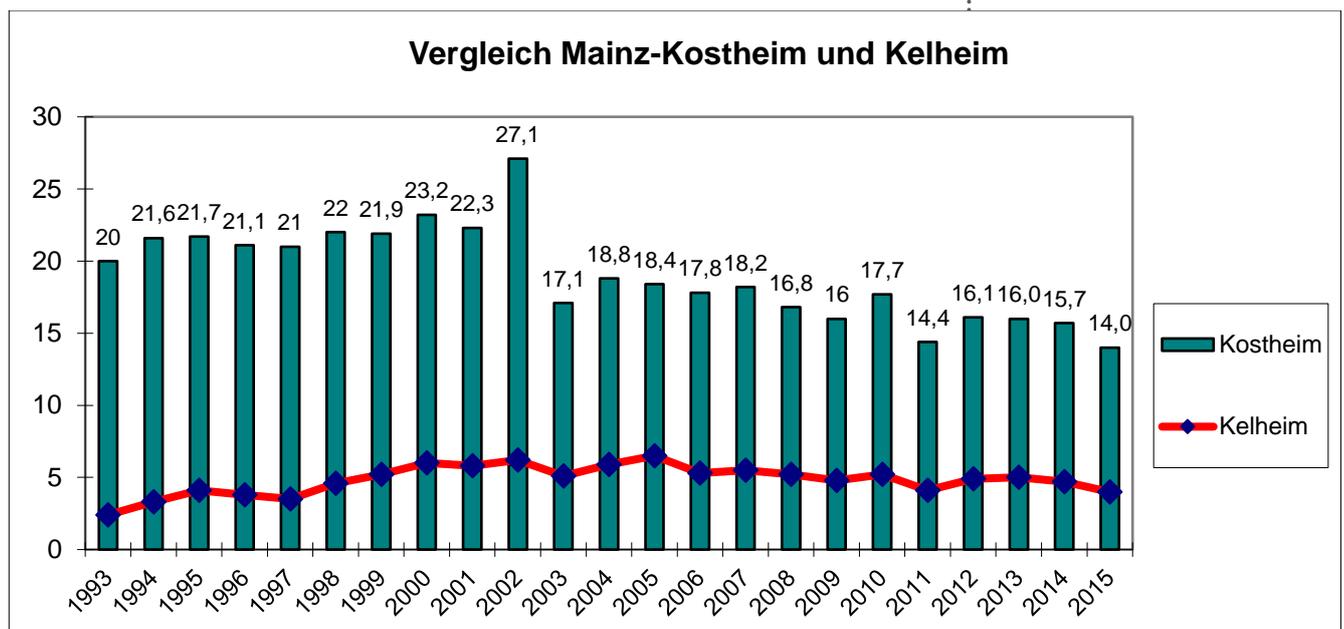
www.bund-naturschutz.de

Nürnberg, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr

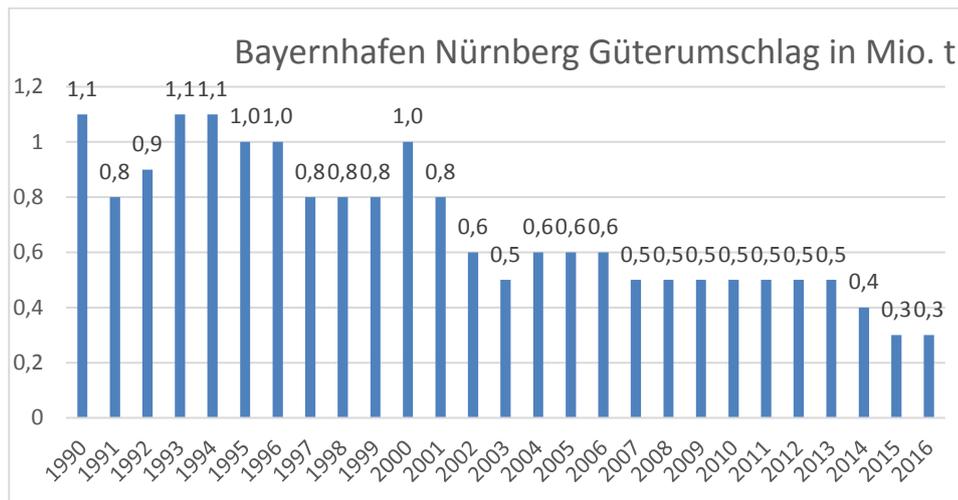
Ein Vergleich mit dem Verkehrsaufkommen bei der Mainmündung in den Rhein bei Mainz-Kostheim zeigt deutlich die geringe Verkehrsverflechtung:



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

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.

Entlang des Kanals hat auch kein großer Industriebetrieb eröffnet. Der groß ausgelegte Hafen Nürnberg wird vielfach von LKW-Speditionsunternehmen und Firmen mit hohem Flächenanspruch (z.B. Recycling) genutzt. Der Güterumschlag ist auch hier abnehmend und fällt selbst hinter Zahlen der 80er Jahre zurück.



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)

Großunternehmen wie AUDI in Ingolstadt nutzen die Eisenbahn und den LKW. Eine Forderung der Industrie Ingolstadt mit Hafen zu versehen um die Firmenstandorte in Ungarn und in der Slowakei anzubinden wurde nie erhoben. Zwar wurde dies in den 80er Jahren mit der Schiffbarmachung bis Ulm von der Politik verfolgt, aber bereits Ende der 80er Jahre durch Streichung des Ziels aus dem Landesentwicklungsplan beerdigt.

Die ökonomische Marginalisierung des Kanals hat weder mit der Argumentation der RMD AG zu tun, dass aufgrund des noch nicht erfolgten Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen Probleme bestehen würden, noch mit Wasserstandstiefen oder mit dem Zufrieren des Kanals. Es ist dasselbe Problem, das auch zur Einstellung des Ludwig-Donau-Main-Kanals geführt hatte: 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. So benötigt ein modernes Frachtschiff von Rotterdam zum Schwarzen Meer über Gibraltar gerade 6 Tage, aber über den Main-Donau-Kanal über 20 Tage. 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.

**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, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr

Bedeutung auf dem Kanal haben nur die Freizeitschiffahrt zwischen Kelheim und Berching, die in den letzten Jahren gestiegene Fahrgastkabinenschiffahrt (Hotelschiffe) sowie die Überleitung von Donauwasser in das Regnitz-Mainsystem.

**Fazit: Dieser Kanal ist damit die teuerste Freizeitwasserstraße der Welt und das teuerste Wasserüberleitungsgerinne, das zudem aufgrund der Stilllegung großer Kraftwerke im Regnitzgebiet (Franken II) seine Bedeutung eingebüßt hat.**

Den ökonomischen Nutzen haben private Investoren richtig eingeschätzt – und sich nicht an der Finanzierung beteiligt. Stattdessen wurden zinslose Konzessionsdarlehen der bayerischen Staats- und der Bundesregierung erteilt. Das volkswirtschaftliche Debakel trägt der Steuerzahler, nachdem von den rund 2,5 Milliarden EURO Gesamtbaukosten südlich von Nürnberg Bund und Freistaat Bayern etwa 1,6 Milliarden EURO als zinsloses Darlehen zur Verfügung stellen, die erst um das Jahr 2050 zurückzuzahlen sind.

Ein zinsloses Darlehen mit derart langer Laufzeit kommt aber einem Geschenk gleich – aufgrund des inflationsbedingten Wertverlustes ebenso wie aufgrund der „geschenkten“ Zinsen, die sich selbst bei einem Zinssatz von nur 6 % auf 45 bis 90 Mrd. aufsummieren würden. Die Kosten der Kredite trägt hierbei der Staat, der sich das Geld wiederum bei den Privatbanken leihen muss – die sich selbst nicht bei der RMD engagieren wollten.

Auch die Wegekosten für den Betrieb und Unterhalt des Kanals mit circa 15 Millionen EURO/Jahr müssen zu fast 90 % vom Steuerzahler getragen werden.

Entgegen den Hoffnungen des bayerischen Wirtschaftsministeriums hat der Kanal auch nicht zur spürbaren Verringerung des Straßen-Güterverkehrs beigetragen, was schlicht daran liegt, dass unterschiedliche Güter transportiert werden (Schiff = vor allem Schüttgut; LKW = Stückgut). Dagegen hat er sich wegen der typischen Massenguttransporte durch Großgüterschiffe und Schubverbände zur Konkurrenz für die umweltfreundliche Bahn entwickelt, deren Defizit auf der Strecke Nürnberg - Passau durch den Kanal weiter angestiegen ist. Dass sich der Steuerzahler zwei defizitäre Verkehrssysteme leistet, anstatt eines der beiden voll zu nutzen, ist weder finanziell noch durch die Natureingriffe ökologisch zu rechtfertigen.

## 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, 14.07.2017

PM 067-17/LFG

Verkehr

## Resümee:

Der Rhein-Main-Donau-Kanal ist ein ökologisches und ökonomisches Desaster und zugleich ein mahnendes Beispiel, das sich auf keinen Fall beim Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wiederholen darf. Die meisten Feuchtgebiete sind verschwunden und somit auch der Lebensraum besonderer Tierarten. Planerische „Erfolge“ haben nur dort stattgefunden, wo die Lebensräume erhalten blieben. Die Ausgleichsmaßnahmen sind sogar vollkommen hinter den Erwartungen der Planer selbst zurückgeblieben, was beweist, dass derartige Eingriffe nicht beherrschbar sind.

Der BN fordert die RMD AG, die Bundesregierung und die bayerische Staatsregierung auf, endlich ihrer Verpflichtung im Planfeststellungsbeschluss nachzukommen und eine detaillierte ökologische Gesamtbilanz für die gesamte Kanalstrecke vorzulegen. Dies ist gerade im Hinblick auf andere geplante Großprojekte unabdingbar, da diese auch mit der angeblichen Ausgleichbarkeit selbst gravierendster Eingriffe gerechtfertigt werden.

## **Für Rückfragen:**

Reinhard Scheuerlein  
Regionalreferent für die Oberpfalz

Telefon 0911 81878-14  
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, 14.07.2017  
PM 067-17/LFG

Verkehr