



18. Oktober 2006

Mündliche Anfrage des Abgeordneten Eike Hallitzky, Bündnis 90 / Die Grünen

„Angesichts der Tatsache, dass am 28. September 2006 ein 10-Meter hohes Riesenspektrometer auf dem Weg von Deggendorf nach Karlsruhe wegen seiner Höhe nicht durch den Rhein-Main-Donau-Kanal, sondern über das Schwarze Meer auf 8800 km nach Karlsruhe verschifft werden musste, frage ich die Staatsregierung, wer die Verantwortung dafür trägt, dass die Brücken am Rhein-Main-Donau-Kanal so niedrig gebaut wurden, dass ein derartiger Sondertransport - aber insbesondere der gesamte moderne Container-Schiffsverkehr - nicht durch den Kanal passt und ob die bayerische Staatsregierung Konsequenzen aus dieser m.E. grandiosen planerischen Fehlleistung für die Beurteilung der Qualifikation der RMD bezüglich des geplanten Ausbaus der niederbayerischen Donau zieht und wenn ja, welche?“

Beantwortung durch Staatsminister Erwin Huber

Die Ausbaugrundsätze für die Wasserstrassen, die auch die Durchfahrtshöhen unter den Brücken beinhalten, wurden und werden vom Bundesverkehrsministerium festgelegt. Die RMD hat diese Grundsätze bei ihren Planungen strikt zu beachten, insoweit sind hier keine Rückschlüsse bezüglich der Qualifikation zu ziehen. Es wäre auch nicht wirtschaftlich, die teure Infrastruktur auf höchst selten vorkommende Sondertransporte auszulegen.

Für Bundeswasserstraßen ist eine lichte Höhe von 6 Meter über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW) vorgesehen. Dieses Maß kann aber manchmal aus städtebaulichen Gründen nicht eingehalten werden, wie z.B. in Bamberg oder bei der Alten Mainbrücke in Würzburg, weil hohe Anrampungen in engen Altstädten nicht unterzubringen sind. Gegenüber der lichten Höhe von rund 4 Meter bei den Durchfahrten unter Straßenbrücken bietet die Wasserstraße ohnehin schon 2 Meter mehr Höhe.

Die Deggendorfer Werft (DWE) hat nach eigenen Aussagen den Weg über das Schwarze Meer auch deshalb gewählt, weil donauabwärts die Befahrbarkeit der Stauhaltungen Kachlet und Jochenstein mit einer Abladetiefe von 2,95 Meter möglich war. Nur so konnte das Spektrometer **in einem Stück** donauabwärts unter den Brücken hindurch ungeteilt transportiert werden. Dieser Transport war wirtschaftlicher als der des geteilten Bauteils auf kürzerem Weg. Hätte man das Spektrometer nicht zusammengeschweißt, sondern in zwei Hälften transportiert, so wäre es problemlos über die Main-Donau-Wasserstraße und den Rhein nach Karlsruhe zu transportieren gewesen.