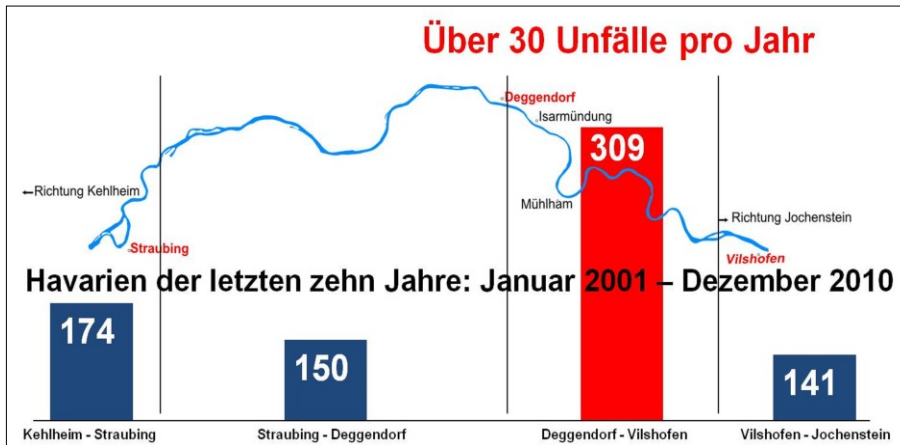




Hohes Unfallrisiko auf der Donau

Das erhöhte Havarierisiko ist eine enorme Gefahr für die Umwelt



Für die sichere Begegnung eines Koppelverbandes mit einem Schubverband muss die Fahrrinne auf geraden Strecken mindestens 80 Meter breit sein. Fast auf der gesamten Teilstrecke zwischen Straubing und Vilshofen ist dieses Maß nicht gegeben. Der Abschnitt zwischen Isarmündung und Vilshofen ist sogar zu 60 Prozent nur einspurig befahrbar. Das reduziert die Leistungsfähigkeit. Durchschnittlich ein Schiff pro Stunde und Richtung schafft es diesen Engpass zu befahren.

Die insgesamt 46 Engstellen zwischen Straubing und Vilshofen reduzieren aber nicht nur die Transportkapazität erheblich. Sie stellen auch ein enormes Risiko für die Schifffahrt dar.

Dies spiegelt sich in den Unfallzahlen wieder. Nirgends sonst im deutschen Wasserstraßennetz gibt es so viele Havarien wie zwischen der Isarmündung und Vilshofen. Im Jahresschnitt ereignen sich hier über 40 Unfälle, mehr als doppelt so viele wie auf den Abschnitten flussauf- bzw. abwärts. Abgesehen von wirtschaftlichen Einbußen geht mit Schiffsunfällen auch

ein enormes Risiko für Mensch und Umwelt einher. Auslaufendes Öl oder andere Stoffe könnten in den Fluss gelangen.

Das größte Unfallrisiko besteht an der Mühlhamer Schleife. Die langgezogene Kurve ist gerade breit genug für ein Schiff, deshalb müssen die Bergfahrer die Talfahrer passieren lassen. Nicht nur die Fahrt durch die Schleife verlangt den Kapitänen alles ab. Es kommt auch vor, dass die in der Strömung wartenden Frachter Richtung Ufer driften.

Ein hohes Risiko für die Talfahrer besteht außerdem in den Kurveneigenschaften der Mühlhamer Schleife. Nach der langgezogenen Linkskurve müssen sich die Schiffe schnell auf einen Knick in die andere Richtung einstellen. Diese Richtungsänderung ist für ein driftendes Binnenschiff ein schwieriges Manöver. Häufig kommt es zu Kollisionen mit dem Ufer oder mit dem Gegenverkehr.

Bei **Variante C2.80** entfällt die Fahrt durch diese Gefahrenstelle. Im Schleu-

Monitoring-Gruppe

Variante A kann die Engstellen nicht beseitigen:

Die Hauptarbeiten im Fluss beschränken sich bei Variante A darauf, die bereits vorhandenen Buhnen und Parallelwerke zu vergrößern oder neue zu schaffen. Die Fahrrinnenbreite bleibt bei Variante A gleich. Die vorhandenen Engstellen bleiben komplett bestehen.

Sogar Begegnungsverkehr bei Variante C2.80 möglich:

Bei Variante C2.80 wird die komplette Mühlhamer Schleife schiffahrtstfrei. Die Schleife wird allerdings weiterhin von der Donau durchströmt. Durch die geplante Stützschwelle wird das Wasser aufgestaut, dadurch erhöht sich nicht nur die Fahrrinntiefe, sondern auch die Fahrrinnenbreite. Schiffe können sich begegnen und die Engstellen und somit das Havarierisiko werden beseitigt.

senkanal durch die Mühlhamer Schleife können Schiffe sicher passieren. 98 Prozent des fließenden Wassers bleiben in der komplett schiffahrtstfreien Schleife.

Bei **Variante A** können die Gefahrenstelle Mühlhamer Schleife und die damit verbundenen schwierigen nautischen Verhältnisse nur durch erheblicher Eingriffe in den Flusslauf entschärft werden.

Impressum

Hrsg.: ProDanubia – Eine Initiative der bayerischen Wirtschaft

V.i.S.d.P.:
Axel Eisele: DWSV e.V.
Rotterdammer Straße 2
90413 Nürnberg
fon (0911) 8149509 fax (0911) 864666
eMail: schiffahrtsverein@arcor.de