

Von kaputten Schleusen und maroden Ufern

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal hat schon bessere Zeiten gesehen – Sanierungsbedürftig

Neumarkt/Nürnberg. (dpa) Für die einen ist er ein Stück bayerischer Wirtschaftsgeschichte, für andere eine rund 130 Kilometer lange grüne Oase, ideal zum Wandern und Radfahren: der quer durch Franken und die Oberpfalz führende Alte Kanal. Inzwischen ist das Denkmal in die Jahre gekommen.

Nördlich von Wendelstein (Landkreis Roth) gibt es ihn nur noch als grell-grünen Pflanzenteppich – dort überziehen inzwischen kilometerlang Wasserlinsen den Kanal und bedrohen das ökologische Gleichgewicht. Andernorts verrotten Schleusentore, werden eingestürzte Ufermauern nur provisorisch repariert. Der „Ludwig-Donau-Main-Kanal“, mit dem sich König Ludwig I. den Traum von einer durchgehenden Schiffsverbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer erfüllte, ist vielerorts sanierungsbedürftig.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg formuliert es in einer Informationsbroschüre so: Das Denkmal aus der Frühzeit deutscher Industrialisierung sei „mit romantischer Patina überzogen“. Manfred Kimmig hält das für eine grobe Beschönigung. Der 71 Jahre alte frühere Betreuer des KanalMuseums in Burghann (Landkreis Nürnberger Land) und einer der besten Kenner des König-Ludwig-Kanals hält die 1846 in Betrieb genommenen Wasserstraße schlicht und einfach für vernachlässigt. Bei den Behörden fehle das Bewusstsein für den Wert des denkmalgeschützten Kanals.

„Das Bauwerk als Ganzes wird vernachlässigt.“

Das Hauptproblem sei dabei das „Behörden-Wirrwarr“, ist der frühere Museums-Chef überzeugt: „Für den Alten Kanal sind vier Wasserwirtschaftsämter in drei Regierungsbezirken zuständig.“ Das eine oder andere Amt sehe die historische Wasserstraße „eher als Last denn als ehrenvolle Aufgabe“. Vor allem beim Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat er den Eindruck, „dass man dort zwar die Verkehrssicherungspflicht ernst nimmt, indem man Büsche zurückschneidet und kleinere Reparaturen durchführt. Das Bauwerk als Ganzes wird aber vernachlässigt.“

Als Beispiel verweist er auf einen Kanal-Abschnitt bei Dörlbach: Dort, wo der Kanal durch einen scharfen Landschaftseinschnitt geführt wird, verfallen die Uferwände; statt sie ordentlich zu reparieren, würden sie provisorisch mit Schotter aufgefüllt. Auch Sicherheitstore an einer alten Kanalschleuse bei Berg (Landkreis Neumarkt) verrotteten seit Jahren, beklagt Kimmig. Zudem müssten etliche Schleusenkammern saniert werden. Unverständlich ist für ihn auch der Abriss von Schleusenstegen. „Wanderer sind jetzt zu großen Umwegen gezwungen.“

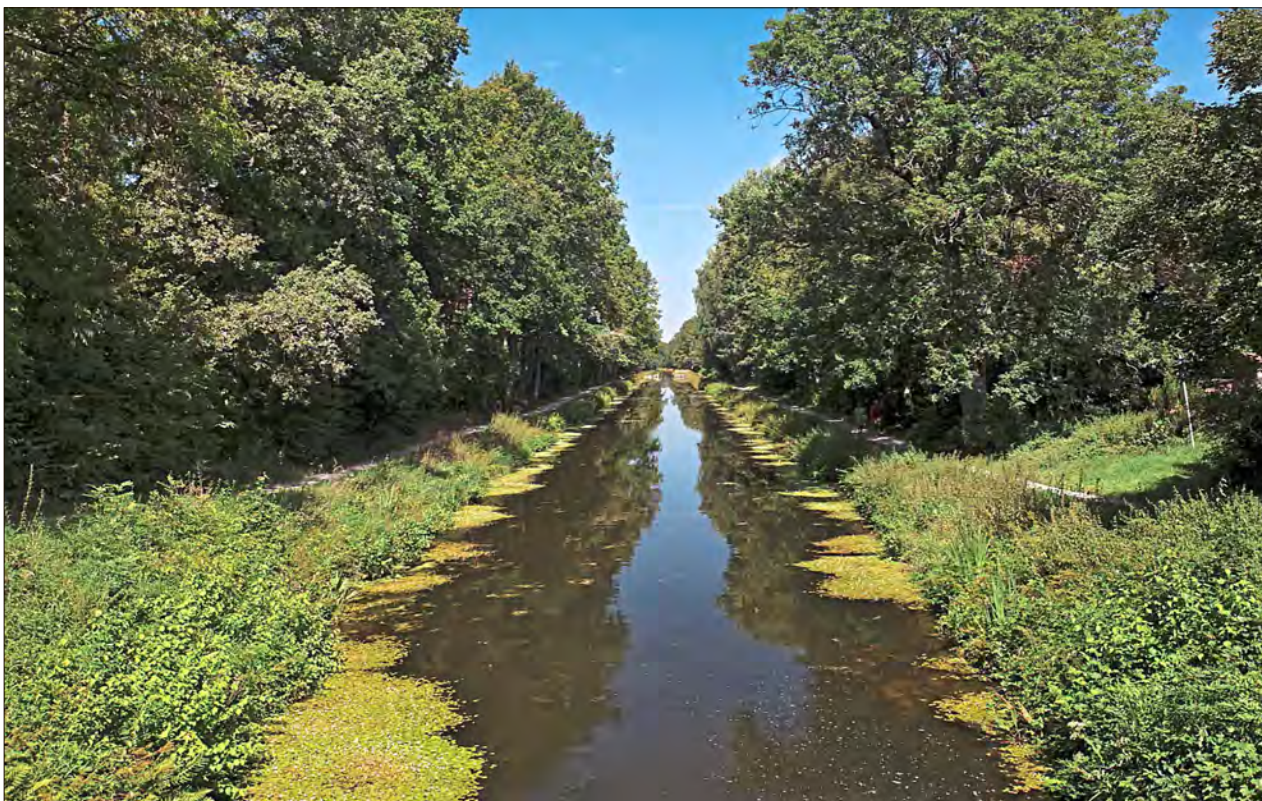
Behörde verweist auf lange Instandsetzungsliste

Der stellvertretende Behördenleiter Klaus Winkelmaier hält Kimmigs Vorwürfe für überzogen: „Natürlich steht ein so schönes Baudenkmal

Tipps und Termine

Spurensuche im Böhmerwald

Vom 9. bis 11. Oktober bietet die Sudetendeutsche Landsmannschaft für Kinder und Enkel der vertriebenen Sudetendeutschen die Möglichkeit der Spurensuche im Böhmerwald. Ziel ist Oberplan (Horní Plana), wo im Adalbert-Stifter-Zentrum sowohl deutsche als auch tschechische Referenten nähere Informationen bieten. Info/Anmeldung: E-Mail: seetha@gmx.de, www.sudeten.de.



Die Natur holt sich viel zurück: Der Ludwig-Donau-Main-Kanal am Teilstück bei Worzeldorf/Nürnberg. (Fotos: dpa)



Das Museumsschiff „Elfriede“ fährt behäbig auf dem Kanal bei Schwarzenbach.



Der Kanal zieht sich 130 Kilometer durch Franken und die Oberpfalz. (Karte: Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt)

wie der König-Ludwig-Kanal bei uns im Brennpunkt“, beteuert er. Aber es gebe finanzielle Grenzen. Nicht alles Wünschenswerte sei gleich umsetzbar. Der für Erhaltungsarbeiten im mittelfränkischen Kanalabschnitt zuständige Behördenmitarbeiter Ulrich Schmidt präsentiert eine lange Liste mit Instandsetzungsarbeiten seit dem

Jahr 2005. Die meisten seien wenig spektakulär, aber wasserbautechnisch oft von großer Bedeutung, macht er klar.

Winkelmaier räumt ein: „Der Kanal hat in früheren Jahren zeitweilig ein Schattendasein geführt. Seit einigen Jahren ist er aber wieder in den Fokus gerückt.“ Auch beim bayerischen Umweltministerium

habe man die Bedeutung der einst 171 Kilometer langen historischen Wasserstraße längst erkannt - und Geld dafür zur Verfügung gestellt. Allein die Sanierung des Dörlbacher Einschnitts, wo ein Erdbeben das Treidelpfad verschüttet hatte, kostete rund 3,5 Millionen Euro. Winkelmaier hofft, in den kommenden Jahren wieder die eine oder andere Schleuse sanieren zu können.

Mehr Einstellungen nötig

Polizeigewerkschaft: Grundversorgung fraglich

Straubing. (ta) 40 neue Polizisten beginnen am 1. September ihren Dienst in Niederbayern. Eine stattliche Zahl – trotzdem nimmt der Bezirksgruppenvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP), Andreas Holzhausen, die Neueinstellungen als Anlass zur Kritik. „Das ist nur ein Tropfen auf dem längst ausgehöhlten Stein“, sagt er. Vonseiten des bayerischen Innenministeriums werde immer versprochen, dass jeder Pensionsabgänger eins zu eins ersetzt werde. Sehe man sich die Jahre 2010 bis 2014 in Niederbayern jedoch genauer an, müsse man diese Aussage hinterfragen. „Von insgesamt 311 Ruhestandsabgängen wurden nur 293 ersetzt.“ Davon seien 179 Stellen die „Mobile Reserve“, die Schwangerschaften und Elternzeiten abfedern soll.

„Dabei haben sich die Aufgaben in den vergangenen Jahren deutlich vermehrt.“ Alleine bei der Bewältigung der Flüchtlingsströme gerate die Niederbayerische Landespolizei an ihre Grenzen. In der Realität

habe jede Dienststelle in Niederbayern allerdings ein Personaldefizit. „Es gibt mehrere Dienststellen, bei denen es über 25 Prozent sind“, sagt Holzhausen.

„Niederbayern war schon vor der Flüchtlingsproblematik personell am Rande der Funktionsfähigkeit“, mahnt Holzhausen an. Dies sei auch immer wieder von der GdP angemahnt worden. „Durch die Mehrarbeit im Bereich der Asylbewerber, die die Polizei dauerhaft belasten wird, ist die polizeiliche Grundversorgung der Bevölkerung in Frage gestellt.“

Es kann nur gehofft werden, so die GdP, dass die politisch versprochenen Einstellungszahlen bei der Bereitschaftspolizei eingehalten und nach oben verbessert werden. Doch auch hier habe Niederbayern ohne Ausbildungsmöglichkeit das Nachsehen. „Dabei wäre es sicher für manchen Jugendlichen ein Anreiz, die Polizeiausbildung in seinem Regierungsbezirk angehen zu können.“

Ausschreibungen statt schneller Bauhoftrupp

„Früher hatten wir schnell mal einen Bauhof-Trupp mit Steinen und ein Paar Säcken Zement raus zur kaputten Schleusenkammer geschickt“, berichtet Schmidt. Inzwischen aber hätten Sparmaßnahmen auch die Bauhöfe der Wasserwirtschaftsämter getroffen. Heute erledigten Privatfirmen die Arbeiten. Das gehe nicht ohne aufwendige Ausschreibung und enge Abstimmung mit dem Denkmalschutz.

Nicht nur Kimmig, sondern auch andere Kanalfreunde träumen seit Jahren davon, wenigstens einen kleinen Teil des Alten Kanals zu reaktivieren. So könnten beispielsweise bei Schwarzenbach (Landkreis Nürnberger Land) zwei oder drei alte Schleusen wiederhergestellt werden, um mit dem dort ankernden Museumsschiff „Elfriede“ längere Kanalfahrten als heute anbieten zu können. Auch für Kanuten sollte der Kanal attraktiver gemacht werden. Kimmig hat auch schon oft im Kanal gebadet: „Das Wasser ist absolut sauber – und viel besser als die Chlorbrühe der städtischen Freibäder.“

Der alte Kanal

Er schlug einst die Brücke zwischen Main und Donau – und ließ damit die alte Vision von einer durchgehenden Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer Wirklichkeit werden. 9000 Menschen hatten einst am Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals gearbeitet, wie der Alte Kanal bis heute offiziell heißt. 1846 wurde er in Betrieb genommen.

Die künstliche Wasserstraße überwindet auf ihrem Weg von der Donau bei Kelheim zum Main bei Bamberg 187 Höhenmeter. Ihren höchsten Punkt erreicht sie bei Neumarkt mit 417 Metern. Um diese Höhenunterschiede zu meistern, ließ der Königliche Oberbaurat Freiherr von Pechmann 100 Schleusen errichten. Davon sind derzeit nur noch drei intakt, berichtet das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg.

Für überregionale Schiffs Transporte hatte der 15,8 Meter breite und 1,46 Meter tiefe Kanal nie große Bedeutung. Auch hatte er nur eine kurze Blütezeit. Denn bald schon machte die schnelle Eisenbahn der behäbigen Kanalschiffahrt Konkurrenz. Heute ist die historische Wasserstraße von Ausflüglern vor allem wegen ihrer Idylle geschätzt.

Bierschmuggler gefasst

Waidhaus. (stu) Er hatte 31 Fässer mit je 30 Liter Bier, zusammen also 930 Liter, unter einer Ladung Spanplatten in seinem Lastwagen versteckt. „Das ist für Italien bestimmt“, sagte der 49-jährige Fahrer aus einem Balkanstaat den Zollbeamten, die das Versteck entdeckten. Da der Mann das erforderliche Begleitdokument für das Bier nicht vorlegen konnte, leiteten die Beamten ein Strafverfahren wegen der illegalen Durchfuhr von Bier zu gewerblichen Zwecken ein.

Innerhalb der EU ist beim Transport (gewerblich) verbrauchssteuerpflichtiger Waren unter Steueraussetzung das erforderliche Begleitdokument vorab online auszufüllen und den Zollbehörden zu übersenden, teilt der Zoll dazu mit.

Zoll fährt elektrisch

Landshut/Passau. (ta) Beim Hauptzollamt Landshut und seinen Standorten Plattling und Passau werden die lokalen Dienstfahrten nun umweltbewusst mit zwei Elektro- beziehungsweise Hybridautos durchgeführt. „Das Hauptzollamt Landshut ist im Stadtbereich auf drei Liegenschaften verteilt. Die Reichweite des elektrisch betriebenen Kleinwagens mit rund 100 Kilometern ist dafür vollkommen ausreichend“, betonte der Amtsleiter Regierungsdirektor Gerhard Pieper in einer Pressemitteilung. Bewährt hätten sich aufgrund des großen Flächenbezirks des Hauptzollamts auch die neuen Hybridfahrzeuge, die energieeffizient zwischen elektrischem und herkömmlichem Antrieb wechseln.

Im Rahmen des bundesweiten Programms „Elektromobilität“ wird in diesem Jahr die Zollverwaltung bundesweit mit 107 Elektro- und 79 Hybridfahrzeugen ausgestattet. Das Programm soll dazu beitragen, die Akzeptanz für neuartige Antriebssysteme zu steigern und die Zahl der Elektrofahrzeuge in Deutschland bis zum Jahr 2020 auf eine Million zu erhöhen.



Elektro- und Hybridautos sollen die Dienstfahrten des Zolls in Niederbayern jetzt ein Stück umweltfreundlicher machen. (Foto: Bundeszollverwaltung)