



## 30 Jahre Main-Donau-Kanal Menschen und Handelszentren verbinden – Tag der Offenen Tür

vom 22. September 2022

Vor 30 Jahren, am 25. September 1992, wurde der Main-Donau-Kanal fertig gestellt. Er verbindet den Main bei Bamberg mit der Donau bei Kelheim und ist Teil des europaweit bedeutsamen Wasserweges zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Heute geht Bedeutung des Kanals weit über die Funktion Gütertransports hinaus.

Guido Zander, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Donau MDK: „Der Main-Donau-Kanal ist zu einem wichtigen und vielfältigen Standortfaktor geworden. Wir blicken auf eine 30-jährige erfolgreiche breitgefächerte Entwicklung und Bedeutung des Main-Donau-Kanals zurück. Denn der Kanal ist weit über die Region hinaus von Bedeutung für Wirtschaft, Natur, Erholung, Freizeit und Tourismus. Die Bedeutung des Kanals wird weiter zunehmen.“

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK möchte das 30-jährige Jubiläum zum Anlass nehmen, allen Interessierten die vielfältigen Aufgaben im Rahmen eines „Tag der offenen Tür“ am 15ten und 16ten Oktober 2022 jeweils von 10:30 Uhr bis 17:00 Uhr an der Schleuse Eibach vorzustellen.

Der Bau des Main-Donau-Kanals geht auf das Jahr 1921 zurück: Mit einem Staatsvertrag zwischen dem damaligen Deutschen Reich und dem Freistaat Bayern wurde die Rhein-Main-Donau AG gegründet. Sie bekam den Auftrag, eine Groß-Schifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau zu bauen. Die Arbeiten am eigentlichen Kanal begannen 1960 von Bamberg aus und wurden 1992 erfolgreich abgeschlossen.

Ziel war es, den Main-Donau-Kanal so zu bauen, dass Schiffe ihn möglichst zügig passieren können. So hat der Kanal zur Überwindung der europäischen Hauptwasserscheide auf einer Höhe von NN + 406m (dem höchsten Punkt im europäischen Wasserstraßennetz) nur 16 Schleusen mit besonders großen Hubhöhen bis zu knapp 25m Höhe.

**Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsamt Donau MDK**  
Marienortgraben 1  
90402 Nürnberg  
[www.wsa-donau-mdk.wsv.de](http://www.wsa-donau-mdk.wsv.de)

**Ewa Wisniewski**  
**Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit**  
Telefon +49 911 2000-3611  
[pressestelle.wsa-dmdk@wsv.bund.de](mailto:pressestelle.wsa-dmdk@wsv.bund.de)





**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Der Main-Donau-Kanal kann mit modernen Großmotorgüterschiffen mit bis zu 135 Metern Länge und 11,45 Metern Breite befahren werden. Im Schiffsverband kann der Kanal sogar mit einer Gesamtlänge von bis zu 190 Metern befahren werden – jeweils mit Abladetiefen bis 2,70 Metern. Ein modernes Binnenschiff transportiert die Ladung von 100 LKW.

Optimierungen hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bereits seit 2007 umgesetzt. Seitdem werden alle 16 Schleusen von vier Leitzentralen aus fernbedient. Das hat die Wirtschaftlichkeit im Betrieb erhöht.

Auch das Verkehrsmanagement wurde verbessert. So sendet seit 2012 die Revierzentrale Gösselthal bei Beilngries für den Gesamtbereich der Main-Donau-Wasserstraße von Hanau bis Jochenstein unter anderem Verkehrslagemeldungen - ähnlich wie der Verkehrsfunk im Autoradio. Das verbessert den Verkehrsfluss und dient der Sicherheit.

Aktuelles Projekt ist die Planung einer weiteren Zusammenführung von Leitzentralen zu einer größeren, hochmodernen Leitzentrale für zwölf Schleusen. Ebenfalls ein Schritt in die digitale Zukunft stellt ein modernes Schleusenmanagement dar, welches derzeit am Main-Donau-Kanal und an der Donau erprobt wird und später für das Gesamtgebiet der Bundeswasserstraßen umgesetzt wird.

Der Main-Donau-Kanal ist primär Transitwasserstraße für das Rhein-, das Main- und das Donau-Gebiet. Die mittlere Transportentfernung der hier verkehrenden Binnenschiffe beträgt rund 1000 Kilometer. Die bayerischen Wirtschaftszentren entlang der Main-Donau-Wasserstraße profitieren besonders dadurch, dass sie an ein leistungsfähiges europäisches Wasserstraßennetz angebunden sind, so einen direkten Anschluss an die großen Nordseehäfen haben und gleichzeitig mit den südost-europäischen Handelszentren und dem Schwarzen Meer verbunden sind. Dies hat die Entwicklung von Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort stark unterstützt. Die bayerischen Häfen stehen heute für moderne trimodale Logistik-Drehscheiben und für eine Basis komplexer industrienaher Logistikprozesse mit hohem Wertschöpfungsfaktor.

Der durch die Wasserstraße mögliche Transport von großen und schweren Halbfertig- und Fertigprodukte, wie z.B. Silos, Transformatoren, Fertiggargen oder Brückenteile spielt hierbei eine besondere Rolle.

Eine weitere hohe Wertschöpfung ist durch die rasante Entwicklung der Flusskreuzfahrten auf dem Main-Donau-Kanal entstanden.

Die globalen Veränderungen wirken sich auch auf den Main-Donau-Kanal aus. So war durch die Corona-Pandemie die Fahrgastkabinenschifffahrt in den Jahren 2020 und 2021 nahezu zum Erliegen gekommen. In diesem Jahr ist durch die Niedrigwasserphase an Rhein und Donau der Verkehr auch am Main-Donau-Kanal stark eingebrochen, auch wenn der Main-Donau-Kanal als künstliche Wasserstraße in Hoch- wie Niedrigwasserzeiten ganzjährig gleiche Wasserstände zur Verfügung stellt.



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Darüber hinaus hat der Ukraine-Krieg die Warenströme in Europa verändert. Gerade im Warenverkehr mit den süd-ost-europäischen Staaten entlang der Donau zeigt der Main-Donau-Kanal als einzige Wasserstraßenverbindung nach Westeuropa seine Bedeutung als systemrelevante Verkehrsinfrastruktur.

Neben der Verkehrsfunktion erfüllt der Main-Donau-Kanal auch eine wasserwirtschaftliche Funktion. Jährlich werden über den Main-Donau-Kanal durchschnittlich etwa 125 Millionen Kubikmeter Wasser aus dem Donauraum in das wasserärmere Franken gepumpt.

In Franken wird das Flusswasser zur Verbesserung der Grundwasser- und Fließwassersituation sowie zur Deckung des Wasserbedarfs in Ballungszentren wie Nürnberg/Fürth/Erlangen benötigt. Ohne dieses wasserwirtschaftliche Jahrhundertprojekt käme es in den vermehrt vorkommenden Trockenjahren wie auch in diesem Jahr zu erheblichen Beeinträchtigungen bei der Wasserversorgung.

Für den durch den Bau des Main-Donau-Kanals resultierenden Eingriff in die Natur war ein gleichwertiger Ausgleich oder Ersatz zu schaffen. So sind viele wertvolle Flächen wie z.B. Feuchtbiotope angelegt worden. Darüber hinaus sind weitere Biotopstrukturen entstanden - der Main-Donau-Kanal ist eine große Achse der Biotopvernetzung geworden. Ein Beispiel ist die bedeutende Kreuzotter-Population mit rund 40 Exemplaren in der Nähe der Schleuse Eibach bei Nürnberg.

Wenn es um Freizeit und Erholung geht, findet der Main-Donau-Kanal hohen Anklang sowohl bei Urlaubern als auch bei der Bevölkerung. Neben Angeln, Wassersport, Spaziergängen, Wanderungen, Besichtigungen der großen Schleusen oder der Ausstellung der WSV „Erlebniswelt Wasserstraße“ gibt es hier neben den Flusskreuzfahrten einen ebenso stark gewachsenen Tourismusmarkt: den Fahrradtourismus.

Die gut ausgebauten Betriebswege entlang des gesamten Main-Donau-Kanals laden zu mehrtägigen Fahrradtouren ein. Allein zwischen Riedenburg im Unteren Altmühltal und Kelheim an der Donau werden auf dem Altmühltalradweg jährlich rund 65.000 Fahrradtouristen gezählt.

Zunehmend werden die Betriebswege des Main-Donau-Kanals von Berufspendlern auf dem Fahrrad genutzt. Aktuell in Planung ist in der Metropolregion von Bamberg bis Nürnberg der radverkehrstaugliche Ausbau der Betriebswege durch Asphaltierung und dem Schließen von Verbindungslücken. Von den anliegenden Städten und Gemeinden geplant, vom Bund finanziell gefördert und von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung unterstützt entsteht in wenigen Jahren am Main-Donau-Kanal ein 65km langer moderner Hauptadweg.

Weitere Informationen zum Tag der Offenen Tür und zum Programm des WSA Donau MDK finden Sie unter: [https://www.wsa-donau-mdk.wsv.de/Webs/WSA/Donau-MDK/DE/Shared-Docs/Flyer/Flyer\\_TDOT\\_Eibach.pdf?blob=publicationFile&v=1](https://www.wsa-donau-mdk.wsv.de/Webs/WSA/Donau-MDK/DE/Shared-Docs/Flyer/Flyer_TDOT_Eibach.pdf?blob=publicationFile&v=1)