Mitteilungsblätter
Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg
Geschäftsstelle: 85 Nürnberg, Marienplatz 4
Telefon: 20 44 41 - Telex 06 22 275 (VBMI)

September 1973 - Nr. 13

Gespräche am Rande der Mitgliederversammlung: Staatssekretär Franz Sackmann (zweiter von links) und die Vorstandsspitze des Deutschen Kanalvereins mit Oberbürgermeister Dr. Urschlechter (zweiter von rechts) und seinen Stellvertretern Dr. Heinrich Kost (Mitte) und Rainer Lienau (ganz rechts) in angeregter Unterhaltung. Die Busse für die Besichtigungsfahrt stehen schon bereit.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Europakanals für Bayern*

Von Franz Sackmann,

Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr

I. DIE BEDEUTUNG DER SCHIFFAHRTSWEGE

Die Verkehrserschließung eines Landes kann nur dann als umfassend und volkswirtschaftlich befriedigend angesehen werden, wenn neben Schiene und Straße — und natürlich auch neben dem Luftverkehr — für die Transportbedürfnisse der Wirtschaft ausreichende Schiffahrtswege geboten werden. Weil jeder Verkehrsweg bestimmte Vorteile für bestimmte Transportaufgaben hat, sollten der Wirtschaft jedenfalls in den Hauptverkehrsrichtungen Schiene, Straßen und Wasserstraßen zur Verfügung stehen. Soweit Gütertransporte wahlweise auf dem einen oder anderen Weg möglich sind, tritt der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern in Aktion und sorgt für angemessene Transportpreise.

Die Schiffahrtswege dienen zwei Grunderfordernissen der Verkehrswirtschaft, die zum Teil miteinander verknüpft sind:

* Dieser Vortrag wurde von Staatssekretär Franz Sackmann am 9. Juli 1973 vor der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. in Kelheim gehalten.

a) Herstellung von Schiffahrtsverbindungen zu den Seehäfen, wo die Binnenschiffahrt im Transportablauf den Anschluß an die weltumspannende Hochseeschiffahrt ermöglicht. Oft zitiertes Beispiel ist hier Rotterdam, der größte Hafen der Welt mit seinem intensiven Umschlagverkehr von Seeschiffen auf Binnenschiffe und umgekehrt. Das gleiche gilt natürlich auch für die deutschen Nordseehäfen, die über das norddeutsche Kanalnetz im Schiffsverkehr mit dem Binnenland verbunden sind. Bezeichnend ist, daß die Hochseeschiffahrt in den letzten Jahren spezielle technische Systeme entwickelt und eingeführt hat, die zur engeren Verknüpfung von Binnen- und Hochseeschiffahrt dienen (LASH und SEABEE: Transport von schwimmfähigen Containern über See, die auf Binnenwasserstraßen verkehren können).

b) Besondere Eignung für den Transport von Massengütern (z. B. Erze, Getreide, Mineralölprodukte, Düngemittel, Baustoffe). Diese Güter müssen einerseits in großen Mengen befördert werden, vertragen andererseits nur geringe Frachtbelastung. Der große Transportraum der Binnenschiffe (das sog. Europaschiff von 1350 t entspricht einem Güterzug von etwa 120 Achsen) bietet für diese Güter die wirtschaftlichste Beförderungsmöglichkeit, sofern die bei Zu- und Ablauf zu überwindenden Entfernungen sich in bestimmten Grenzen halten. Verkehrspolitisch wichtig ist hier insbesondere die Entlastung der Straßen im Weitverkehr z. B. beim Transport von Baustoffen.

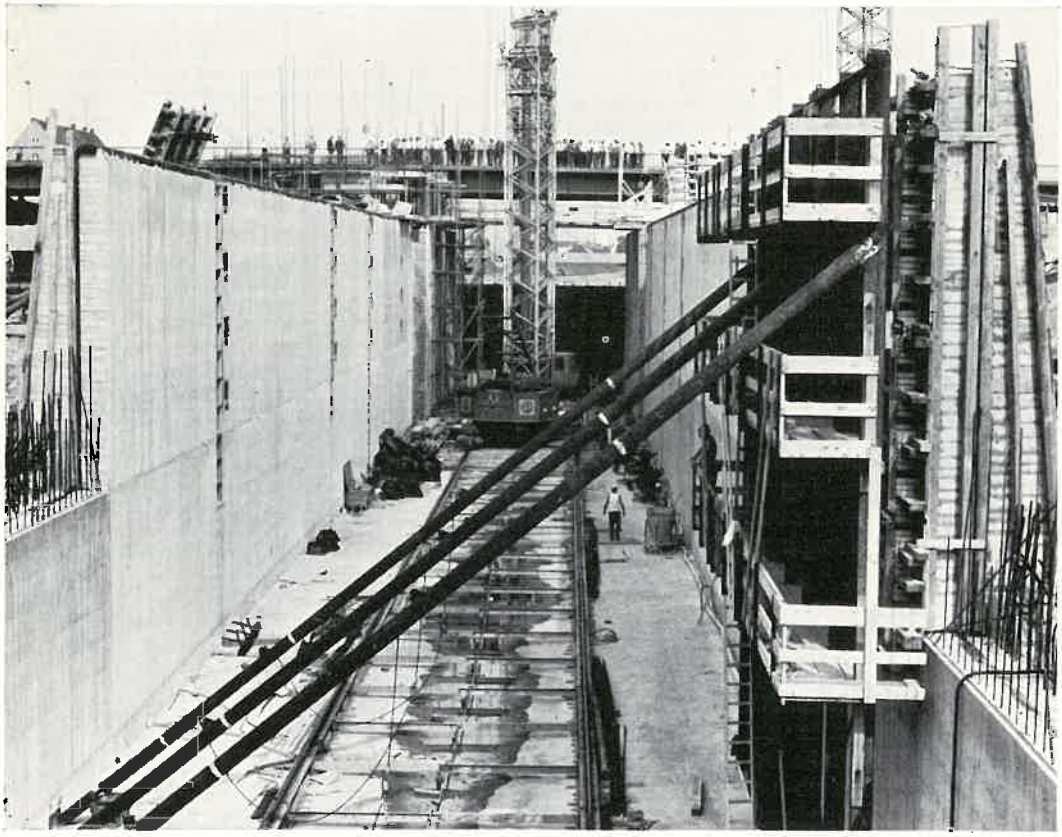
Die Schiffahrt ist dauernd bemüht, die Effizienz ihres Verkehrsmittels durch Rationalisierung und technische Verbesserung zu erhöhen, z. B. durch die Schubschiffahrt, die sog. Continue-Fahrt, Automatisierung, Einrichtung von Funksprechverbindungen, allgemein durch höhere Umlaufgeschwindigkeit der Schiffe bei geringerem Personalaufwand. Das alles erfordert hohe Investitionen. Nutznießer ist die an Verkehrsleistungen interessierte Wirtschaft, nicht zuletzt auch in den bereits durch die ausgebauten Teile der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße erschlossenen Gebieten Nord- und Mittelbayerns.

Die verkehrswirtschaftlichen Vorzüge der Wasserstraße schlagen sich sekundär in der Bildung wirtschaftlicher Zentren in Häfen und Länden nieder, die sich ihrerseits wieder befruchtend auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung des Umlandes auswirken. Erfahrungsgemäß wird man davon ausgehen können, daß sich der Einzugsbereich eines Hafens auf 50 km, u. U. aber auch bis zu 100 km erstrecken kann, d. h. so weit erstreckt sich der Bereich, in dem die Schiffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern im Weitverkehr trotz des notwendigen Zu- und Ablaufs noch Vorteile, etwa gegenüber der Eisenbahn, bieten kann.

Der Binnenschiffsverkehr auf den Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland wie auch anderwärts hat seit langem eine wachsende Tendenz, soweit nicht in einzelnen Jahren Niederwasser und andere Behinderungen sich negativ auf das Ergebnis auswirkten. Die Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute (insbesondere Ifo-Institut München) sagen der Binnenschiffahrt auch langfristig ein weiteres Wachstum voraus, und zwar auch im Verhältnis zum Transportvolumen der Eisenbahn. Zur Zeit erbringt die Binnenschiffahrt in der Bundesrepublik Deutschland etwa 60 %

der Güterleistungen der Bundesbahn, jedoch mit einem weit geringeren Finanz- und Personalaufwand.

Natürlich sind die Verhältnisse zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt nicht ohne weiteres vergleichbar. Auch die Problematik der Zurechnung und Tragung der Wegekosten ist noch ungeklärt. Aber es kann doch kaum ein Zweifel daran bestehen, daß Binnenschiffahrt und Wasserstraßen zu den volkswirtschaftlich rentabelsten Verkehrssystemen zählen.



Ein Blick auf die Baustelle der Schleuse Regensburg: die Teilnehmer der Mitgliederversammlung überzeugen sich mitten in der alten Reichsstadt davon, wie das neue Bauwerk wächst. Die Arbeiten haben im Frühjahr 1972 begonnen, sie sind schon weit fortgeschritten.

II. DIE RHEIN-MAIN-DONAU-SCHIFFAHRTSSTRASSE

Bau und Vollendung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße ist für Bayern eine verkehrs- und wirtschaftspolitische Notwendigkeit, weil erst dieser Schiffahrtsweg den Anschluß an die wirtschaftlichen Zentren des Rheinstromgebietes voll wirksam werden läßt. Die direkte Schiffsverbindung zum Rhein und zur Nordsee vollendet die Verkehrserschließung unseres Landes, weil sie in einer der wichtigsten Verkehrsrichtungen der Wirtschaft im Güterverkehr neben der Straße und der Schiene auch die Alternative des Schiffsverkehrs mit ihren spezifischen Vorteilen zur Verfügung stellt. Bayern erreicht mit diesem Schiffahrtsweg die verkehrsmäßige Gleichstellung mit den übrigen Bundesländern.

Der Donauverkehr allein, obwohl für Bayern sicherlich wichtig und wachstumsträchtig, stellt für sich kein Äquivalent für eine Schiffahrtsverbindung zu dem wirtschaftlich gegenüber dem Südosten weiter entwickelten Rheinstromgebiet dar. Es ist vielmehr so, daß der Binnenschiffsverkehr auf der Donau für Bayern seine volle Bedeutung und Wirksamkeit erst durch die Verbindung mit dem Rhein und mit den an den Rhein anschließenden westeuropäischen Wasserstraßen erlangen kann.

Die Relation Regensburg — Frankfurt/Main bezeichnet seit mehr als tausend Jahren eine der wichtigsten Handels- und Verkehrswege des südlichen Mitteleuropas. Es ist den geographischen Bedingungen zuzuschreiben, daß der Schiffahrtsweg, der dieser Linie folgt, bei Kelheim in die Donau mündet und diesem Ort damit im Rahmen dieser Verkehrsverbindung besondere Bedeutung verleiht. Der Verkehrsweg Regensburg — Frankfurt erhält sein ökonomisches Gewicht durch seine Lage innerhalb des europäischen Verkehrsnetzes. Von Frankfurt aus geht der Weg nach Norden zum Ruhrgebiet, nach Rotterdam, zu den westdeutschen Kanälen und zu den deutschen Nordseehäfen — um nur die wichtigsten Verbindungen zu nennen. Von Kelheim/Regensburg aus führt der Weg über die Donau nach Südosten in die Donauländer aber auch — zunächst noch als Landweg — die Donau aufwärts über Ingolstadt in Richtung Ulm, dazu nach Süden in die Industrieräume München — Augsburg.

Als Ausdruck für die wirtschaftlichen Kräfte, die sich über die fertiggestellte Rhein-Main-Donau-Verbindung begegnen werden, mögen Zahlen über die internationalen Rhein- und Donauflotten dienen. Die internationale Rheinflotte bestand 1970 aus rd. 15 800 Schiffseinheiten mit 9,7 Mio t Trangfähigkeit sowie einer Schub- und Schlepperkapazität von 544 000 PS. Die internationale Donauflotte setzte sich 1969 nur aus 4200 Einheiten mit rd. 2,7 Mill. t. Tragfähigkeit zusammen. Die Leistungsfähigkeit der Schub- und Schleppboote lag jedoch mit 448 000 PS nur mit rd. 100 000 PS unter der entsprechenden Kapazität der Rheinflotte. In der Tat fallen jedem Betrachter des Donauverkehrs — besonders im Unterlauf des Stromes die großen Schubverbände auf.

Die Dynamik des Donauverkehrs wird auch in den stark wachsenden Verkehrsleistungen deutlich. So wurden auf der Donau 1969 46 Mill. t befördert (gegenüber

190 Mill. t auf dem Rhein), aber mit 15 Mrd. tkm fast die Hälfte der Beförderungsleistung auf dem Rhein erreicht.

Die Zahlen für 1971 beweisen die aufsteigende Tendenz für die Donau im Vergleich zur Rheinschiffahrt, denn es wurden auf der Donau 54,2 Mill. t bzw. 18,3 Mrd. tkm und für den Rhein 178,5 Mill. t bzw. 29,5 Mrd. tkm erreicht. Demnach hat die Donauschiffahrt 1971 bereits mehr als die Hälfte der Beförderungsleistung der Rheinschiffahrt erlangt.

Sicherlich wird schon aus technischen Gründen nur einem Teil der beiderseitigen internationalen Flotten die Durchfahrt durch den Rhein-Main-Donau-Kanal möglich sein. Auch die Notwendigkeit der Beachtung der unterschiedlichen Zulassungs- und Verkehrsvorschriften in den beiden Stromgebieten setzen hier Grenzen, nicht zuletzt aber auch das Maß der möglichen und erreichbaren Handelsbeziehungen, das ja die Grundlage für den Schiffsverkehr überhaupt bildet. Die unterschiedlichen Wirtschaftssysteme in Ost und West spielen hier eine nicht geringe Rolle. Zweiseitige Schiffahrtsverträge zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Donauanliegerstaaten können den Schiffsverkehr so erleichtern und regeln, daß eine maximale Ausnutzung der Wasserstraße erreicht und zugleich eine Störung des Frachtenmarktes vermieden wird.

Trotz dieser sachbedingten Einschränkungen wird schon bald nach Eröffnung der durchgehenden Schiffahrtsverbindung mit einem erheblichen Verkehrsvolumen auf der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zu rechnen sein. Bekannt ist die Schätzung des Ifo-Instituts, die für 1985 ein mögliches Volumen von 20 Mill. t annimmt. Alle sachkundigen Beobachter sind sich darin einig, daß schon sehr bald mit erheblichen Beförderungsleistungen auf der Kanalstrecke gerechnet werden kann.

So wichtig der Transitverkehr zwischen Donau und Rhein gesamtwirtschaftlich sowohl für die Bundesrepublik Deutschland als auch im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft sein mag, für Bayern und seine Wirtschaft unmittelbar — insbesondere regional — ist ausschlaggebend der Gütreumschlag in den Häfen und Länden längs der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße. Er wird auf jeden Fall bedeutend sein, zumal wenn man den bereits bis heute an den fertiggestellten Teilen der Wasserstraße eingetretenen Anstieg des Hafenumschlags in Rechnung stellt. Das Bayerische Statistische Landesamt teilte in seinem Bericht vom Februar 1973 mit, daß die Häfen in Bayern 1972 einen Rekordumschlag von 21,4 Mill. t erzielen konnten, das ist um 9,6 % mehr als das (bisher höchste) Vorjahresergebnis von 19,5 Mill. t. 1970 waren es erst 16,6 Mill. t. An dem Ergebnis des Jahres 1972 war die Mainschiffahrt mit rd. 80 % und die Donauschiffahrt mit rd. 20 % beteiligt.

Die Zahlen zeigen, daß sich die Wirtschaft in Bayern zunehmend der Binnenschiffahrt bedient und sich der Vorzüge des Wasserstraßenverkehrs bewußt ist. Sie zeigen weiterhin, daß die Hoffnungen, die in die wirtschaftsfördernde Kraft der Wasserstraße gesetzt worden sind, nicht enttäuscht wurden und daß diese Hoffnungen erst recht für die fertiggestelle Großschiffahrtsstraße begründet sind. Die Häfen an der Kanalstrecke zwischen Bamberg und Nürnberg sind noch in der Entwicklung,

aber es ist sicher, daß auch sie auf längere Sicht die Aufwärtsentwicklung erleben werden, die bei den Häfen am Main seit dem Ausbau des Flusses eingetreten ist.

Nürnberg und Regensburg werden mit der Vollendung der Großschiffahrtsstraße ihre Kopfhafenstellung verlieren und dadurch zunächst Umschlagsverluste hinzunehmen haben. Wie die Erfahrung zeigt, werden solche Verluste jedoch im weiteren Verlauf regelmäßig voll ausgeglichen und es besteht die Möglichkeit einer weiteren Aufwärtsentwicklung. Der Ausgleich wird besonders dadurch erleichtert werden, daß beide Häfen von Anfang an als Industriehäfen konzipiert worden sind und daher auf ein stetiges Güteraufkommen der im Hafengebiet angesiedelten Betriebe rechnen können.

III. KONKRETES BEISPIEL: KELHEIM

Kristallisationspunkt für die Wirtschaft an einer Wasserstraße sind die Häfen. Von den Häfen gehen die wesentlichen Impulse auf die wirtschaftliche Entwicklung im weiteren Umland aus. Der Bau und Ausbau geeigneter Umschlagplätze an der Südstrecke der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße Nürnberg-Kelheim-Regensburg-Straubing und später auch zwischen Straubing und Vilshofen ist deshalb ein wirtschafts- und regionalpolitisches Anliegen ersten Ranges.

Der erste Platz an dieser Strecke, der für den Bau eines Hafens in Betracht kommt, ist Kelheim, denn die Donau oberhalb Regensburgs wird bereits 1976 bis dahin kanalisiert sein. Es war daher zu prüfen, ob es vertretbar wäre, den Bau eines Hafens in Kelheim bereits bis 1976 ins Auge zu fassen, oder ob damit gewartet werden könnte, bis 1981 auch der Kanal von Norden her die Donau bei Kelheim erreicht.

Das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und des Innern habe sich u. a. auf der Grundlage von Untersuchungen der Landeshafenverwaltung sowie eines Sachverständigengutachtens, das von der örtlichen Industrie in Auftrag gegeben worden ist, mit dieser Frage befaßt. Es besteht grundsätzlich Übereinstimmung zwischen den Ressorts

a) daß Kelheim geeignet ist, für die Anlage eines Hafens mit regionaler und überregionaler Bedeutung und
b) daß der Hafen zumindesten mit einer ersten Ausbaustufe schon bis 1976 zugleich mit der Wasserstraße gebaut werden sollte.

Die regionale Bedeutung eines Hafens in Kelheim ergibt sich daraus, daß nach den vorliegenden Schätzungen bereits für 1976 mit einem Güterumschlag der ansässigen Industrie in Höhe von 270 000 t gerechnet werden kann. Unberücksichtigt sind dabei Transportmengen, die durch den Ausbau der vorhandenen oder neu entstehenden Industrien hinzukommen können, denn selbstverständlich wird sich an den eigentlichen Hafen auch in Kelheim ein Industriegebiet mit weiteren Ansiedlungsmöglichkeiten für Betriebe anschließen müssen.

Ab 1981, also mit der Herstellung des Wasserstraßenanschlusses nach Norden, kann sich der regionale Hafenumschlag in Kelheim bereits auf etwa 500 000 t belaufen. Dann wird zusätzlich auch der überregionale Umschlag mit den Räumen München, Augsburg und Ingolstadt für Kelheim ins Gewicht fallen, so daß nach einer relativ kurzen Anlaufzeit mit einem Jahresumschlag zwischen 600 000 t und 800 000 t gerechnet werden kann. Auf einen Umschlag dieser Größenordnung sollte zunächst auch der Ausbau der wasserbaulichen Anlagen ausgerichtet werden. Die sonstige (gerätemäßige) Ausstattung des Hafens könnte dann Zug um Zug dem wachsenden Umschlag angepaßt werden.

Weitere Station der Besichtigungsfahrt: die Baustelle für die Schleuse und den Schiffahrtskanal der Donaustufe Bad Abbach. Hier sind die Arbeiten seit April dieses Jahres im Gange.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Bau des Hafens am kostensparendsten zusammen mit der Kanalisierung der Donau im Bereich von Kelheim durchgeführt werden könnte, auch wenn die volle Auslastung des Hafens erst nach 1981 erwartet werden kann. Der Vorschlag, den Hafen Kelheim in einem Zuge mit der Donaukanalisierung zu bauen, erscheint deshalb vernünftig und sollte realisiert werden.

In gleicher Weise sollten auch die weiteren Häfen auf der Strecke zwischen Nürnberg und Kelheim zusammen mit dem Bau der Wasserstraße errichtet werden. In Frage kämen hier in erster Linie (von Nürnberg her aufgezählt) Roth, Hilpoltstein, Bachhausen/Berching, Beilngries und Riedenburg, dazu an der Donau noch Straubing und später Deggendorf.

Für den Bau aller dieser Umschlagplätze, denen eine überörtliche Bedeutung zukommt und nicht zuletzt auch für Kelheim muß ein Finanzierungsmodell gefunden werden, das einerseits die örtlich Beteiligten (Gemeinden, Landkreise, Industrieunternehmen) nicht überfordert, andererseits aber den haushaltsmäßigen Erfordernissen und Notwendigkeiten des — grundsätzlich hier zu einer Förderung bereiten — Staates gerecht wird.

Ein besonderes Problem stellt der Hafen Kelheim dar. In den letzten Monaten wurde eine heiße Diskussion entfacht, ob Kelheim als Staatshafen ausgebaut oder von einer kommunalen Trägerschaft übernommen wird. Die Stadt Regensburg befürchtet durch einen Staatshafen in Kelheim erhebliche Einbußen an Umschlag hinnehmen zu müssen. Sicherlich wird Regensburg in dem Augenblick, in dem es die Position eines Kopfhafens verliert, gewisse Verluste erleiden. Die Erfahrung beweist allerdings, daß derartige Verluste kurzfristig nicht nur ausgeglichen werden, sondern bald zusätzliche Hafenumschläge zu verzeichnen sind.

Eine gemeinsame Hafenverwaltung in Regensburg könnte auf Grund der Nähe Kelheims nicht nur kostensenkend wirken, sondern zugleich auch eine bessere fachliche Betreuung für Kelheim bedeuten. Eine kommunale Hafenverwaltung müßte erst in Kelheim aufgebaut werden. Es ist fraglich, ob die geeigneten Fachkräfte dafür rechtzeitig zu gewinnen sind. Eine gemeinsame Staatshafenverwaltung in Regensburg würde nach meiner Auffassung viele Regensburger Befürchtungen zerstreuen helfen, da die Verwaltung der beiden Häfen in einer Hand wäre und beispielsweise allzu ehrgeizige kommunalpolitische Pläne in Kelheim sinnvoll gesteuert werden könnten. Kelheim selbst bringt bereits durch die örtliche Industrie schon jetzt ein beachtliches Frachtaufkommen, das durch die Errichtung eines Staatshafens eine erhebliche Steigerung erfahren dürfte. Für die Räume Ingolstadt und München — Augsburg besitzt Kelheim die günstigste Ausgangsbasis. Das sollten wir nüchtern erkennen und die möglichen Chancen für Kelheim eröffnen.

Künftige Hafenstadt am Europakanal und Tagungsort 1973 des Kanalvereins: Kelheim. Die Befreiungshalle steht über der Stadt und der Donau.

Gerade weil die heimische Industrie hier in Kelheim durch einen Hafenanschluß die bisherigen Nachteile der Revierferne weitgehend auffangen könnte, hat sie sich erfreulicherweise bereit erklärt, das Ihre zum guten Gelingen beizutragen. Ich möchte an dieser Stelle Herrn Dr. Lienau von der Süd-Chemie besonders dafür danken, daß er nicht nur auf Kosten seines Unternehmens eine hervorragende wissenschaftliche Studie bezüglich der Zukunftschancen des Hafens Kelheim in Auftrag gegeben hat, die für die bevorstehende Entscheidung des Ministerrats wertvolle Grundlagen enthält, sondern daß sein Unternehmen bereit ist, das in seinem Besitz befindliche Gelände, das sich für eine Hafenanlage besonders gut eignet, mit einzubringen. Ich bin auch überzeugt, daß Stadt und Landkreis Kelheim ihr angemessenes Scherflein für den Ausbau eines Staatshafens mit beitragen werden. Es ist sicherlich ein schicksalhafter Zufall, daß die diesjährige Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins einen Tag vor der vorgesehenen Entscheidung im Bayerischen Ministerrat stattfindet. Mein Freund und Kollege, Staatsminister Josef Bauer, hat in den letzten Wochen wertvolle Vorarbeit geleistet, um die übrigen Kabinettskollegen mit den Sachfragen vertraut zu machen. Ich glaube, er hat schon jetzt besondere Verdienste um die Errichtung eines Hafens in Kelheim erworben. Ich werde gerne an seiner Seite für die richtige wirtschaftspolitische Entscheidung kämpfen. Für mich kann sie nur lauten: Errichtung eines Staatshafens in Kelheim.

Ich hoffe, daß in der kommenden Ministerratssitzung der „Heilige Geist" auch die Kollegen erleuchten wird *.

Für Ostbayern wird die Fertigstellung der Kanalstrecke zwischen Nürnberg und Regensburg eine besondere strukturpolitische Verbesserung beinhalten. Weite Bereiche unserer benachteiligten wirtschaftsschwachen Gebiete des ostbayerischen Grenzlandes werden künftig bessere Voraussetzungen für die dort ansässige oder noch anzusiedelnde Industrie bekommen. Zum Vergleich darf ich auf die strukturschwachen Gebiete Unter- und Oberfrankens hinweisen. In den letzten Jahren sind in dem durch den Kanal erschlossenen Maingebiet 376 Industriebetriebe neu angesiedelt worden. Ein Großteil vor allem der „zukunftsträchtigen Betriebe" hätte sich sicherlich dort nicht niedergelassen, wenn die Kanalschiffahrt hier nicht zusätzliche Vorteile geboten hätte. Gewiß hat die Deutsche Bundesbahn im Bereich des Mains Frachtaufkommen verloren. Sie hat aber zusätzlich neue Güter dazugewonnen, die nun von den angesiedelten Betrieben über die Bundesbahn verladen werden. Die stürmische Entwicklung der früheren Landkreise Marktheidenfeld, Kitzingen und Haßfurt und ebenso des Landkreises Bamberg sind sichtbarer Ausdruck, daß die einst getroffenen Entscheidung, den Rhein-Main-Donau-Kanal fertigzustellen, richtig war. Marktheidenfeld übertrifft heute in seiner Wirtschaftskraft bereits den Landesdurchschnitt, während es vor 10 Jahren z. T. strukturschwächer war als mancher Landkreis des Bayerischen Waldes. Ich möchte kein Prophet sein, aber ich bin sicher, daß auch im oberpfälzischen Raum, das gleiche gilt für Niederbayern, sich ähnliche Entwicklungen abzeichnen werden. Schon heute ist zu erkennen, daß das Gebiet

* Das Bayerische Kabinett hat inzwischen den Bau eines Staatshafens in Kelheim beschlossen.

um Neumarkt und Beilngries, um Riedenburg und Regensburg bereits jetzt in Standortüberlegungen von Industriefirmen einbezogen wird.

Der „Bund der Steuerzahler" wird auch weiterhin gegen einen Kanalbau wettern. Die geschaffenen Realitäten werden ihn eines Tages eines Besseren belehren. Wir werden uns jedenfalls von unseren Zielvorstellungen nicht abbringen lassen. Die Gespräche, die mein Haus in den letzten Monaten mit Vertretern von Ober- und Niederösterreich, von Ungarn, Jugoslawien und Rumänien geführt hat, unterstreichen das brennende Interesse des gesamten Balkanraumes und ebenso der Sowjetunion. Die westeuropäischen Staaten sind genauso an der baldigen Fertigstellung interessiert. Die Darlehen, die die Europäische Investitionsbank vor Jahren zur Verfügung gestellt hat, beweisen dies. Auch hier hat sich der Einsatz des Bayerischen Wirtschaftsministeriums gelohnt.

Eine weitere Aufgabe in der Zukunft wird sein, eine sinnvolle Zusammenarbeit aller Verkehrsträger, nicht zuletzt durch den Ausbau des Hinterlandes der Hafengebiete, herbeizuführen. Mit der Vollendung des Rhein-Main-Donau-Kanals Anfang der 80er Jahre und des noch notwendigen Ausbaus der unteren Donau und des unteren Mains wird Bayern wieder eine ähnliche Funktion wie im Mittelalter erhalten, nämlich eine handelspolitische Drehscheibe werden. Viele Generationen vor uns haben davon geträumt, eine Wasserstraße quer durch Europa zu schaffen. Uns bleibt es vorbehalten, diesen Traum in diesen Jahren zu verwirklichen und uns mit Nachdruck dafür einzusetzen.

Der Europakanal in der Landschaft des Altmühltals*

Von Dipl.-Ing. Reinhard Grebe, Landschaftsarchitekt, Nürnberg

Der Europakanal Rhein-Main-Donau wird auf seinem Weg von Nürnberg nach Kelheim das Altmühltal im Bereich Dietfurt-Kelheim durchlaufen. Der Talraum ist durchgehend als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, Teile sind Naturschutzgebiet.

Das Altmühltal erlebte auf der Strecke Dietfurt-Kelheim schon vor über hundert Jahrne eine erste Kanalisierung: Der Bayernkönig Ludwig hat seinen Ludwig-Donau-Main-Kanal 1842 vollendet, der mit seinen geringen Stauhöhen von 2—3 m jedoch das Talprofil nur gering veränderte. Die Kanalstrecken aus dieser Zeit mit ihren Schleusen- und Wehranlagen machen mit der dicht eingewachsenen Altmühl und den charakteristischen Orten in der Randlage vor den Steilhängen des Jura den besonderen Reiz des Tales aus.

Diese Situation wird durch den neuen Kanalbau verändert: Das Talgefälle von 16 m wird auf der Strecke Dietfurt-Kelheim mit nur zwei Schleusen (Riedenburg und Kelheim) durchschnitten. Die im Unterwasser 4 m tiefen Eingrabungen, im Oberwasser 3—5 m hohen Aufschüttungen verändern den jetzigen Talboden und seine Nutzung entscheidend. Altwasser werden abgeschnitten und fallen trocken, wertvolle Vegetationsbestände aus Seggen- und Auenwaldbeständen im Kanalbereich sowie in seiner Randzone werden durch die starken Grundwasserveränderungen zurückgehen, große schnelltrassierte Straßen werden im jetzt hochwasserfreigelegten Talraum geführt, die bisher eng an den Hang angelegten Gemeinden suchen in den dann nicht mehr durch das Hochwasser eingeengten Talräumen neue Entwicklungsgebiete.

LANDSCHAFTSPLAN ZUM PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN

Zum Planfeststellungsverfahren des Rhein-Main-Donau-Kanals im Altmühlbereich wird deshalb im Auftrag der RMD-München vom Büro für Landschafts- und Ortsplanung, Reinhard Grebe, Nürnberg, für die Teilstrecke Dietfurt-Kelheim ein Landschaftsrahmenplan ausgearbeitet. Über die Forderungen der Landschaftsplanung an eine Großbaumaßnahme hinaus wird die landschaftliche Eingliederung der neuen Wasserstraße in diesen empfindlichen Talraum mit besonderer Sorgfalt durchgeführt. Bei den starken Veränderungen im Bereich der Einschnitt- und Dammstrecken, durch das Wegfallen der bisherigen Hochwasser im Talraum, muß in einigen Strecken eine neue Landschaft aufgebaut werden. Parallel zu den Ausbauplänen des Wasser- und Schiffahrtsamtes Nürnberg werden durch das Planungsbüro Grebe die Vorschläge der Landschaftsplanung für die einzelnen Kanalabschnitte, die Schleusenhaltung und die Nebenanlagen ausgearbeitet, sie werden in weiteren Abstimmungsstufen mit den Fachbehörden und den Gemeinden noch vertieft.

---

* Diese Ausführungen wurden von Herrn Grebe anläßlich der Bereisung des Altmühltals durch die Mitgliederversammlung am 9. Juli 1973 gemacht.

ZIELVORSTELLUNGEN DER LANDSCHAFTSPLANUNG

Wichtigste Aufgabe der Landschaftsplanung ist es, Wiederaufbau der Maßstäblichkeit und die ökologische Vielfalt des Talraumes mit seiner jetzigen reichen Differenzierung und den unterschiedlichen Lebensräumen für Vegetation und Fauna zu erhalten bzw. wiederaufzubauen.

Das geschieht am einzelnen durch

weitgehende Erhaltung der vom Kanal abgeschnittenen Wasserflächen und Altarme der Altmühl mit ihrem natürlichen Uferbewuchs sowie der wichtigen Feuchtstandorte, durch die Einleitung von Oberflächenwässern sowie Ableitungen aus Bächen und Quellen, z. T. mit zusätzlichen Dichtungsarbeiten in den Altwasserstrecken.

Mitarbeit an der Profilierung des Kanalbettes mit dem Ziel, einen Vegetationsbereich am Ufer zu schaffen mit seinen besonderen Funktionen zur Wasserreinhaltung, Wasserfilterung, Sicherung der Wellenschlagzone, Unterstand für Fische.

Anlage neuer Wasserflächen neben dem Kanal, gespeist von Nebenbächen und die am Talrand an mehreren Stellen austretenden Karstquellen mit ihrer hohen Wasserschüttung.

Aufbrechen des gleichmäßigen Regelprofiles des Kanales bei gleicher Spiegelhöhe zu angrenzenden Altwassern. Diese Forderung wird auch von Seiten des Wassersportes erhoben, der in den angrenzenden Seeausweitungen verbesserte Erholungsmöglichkeiten sieht.

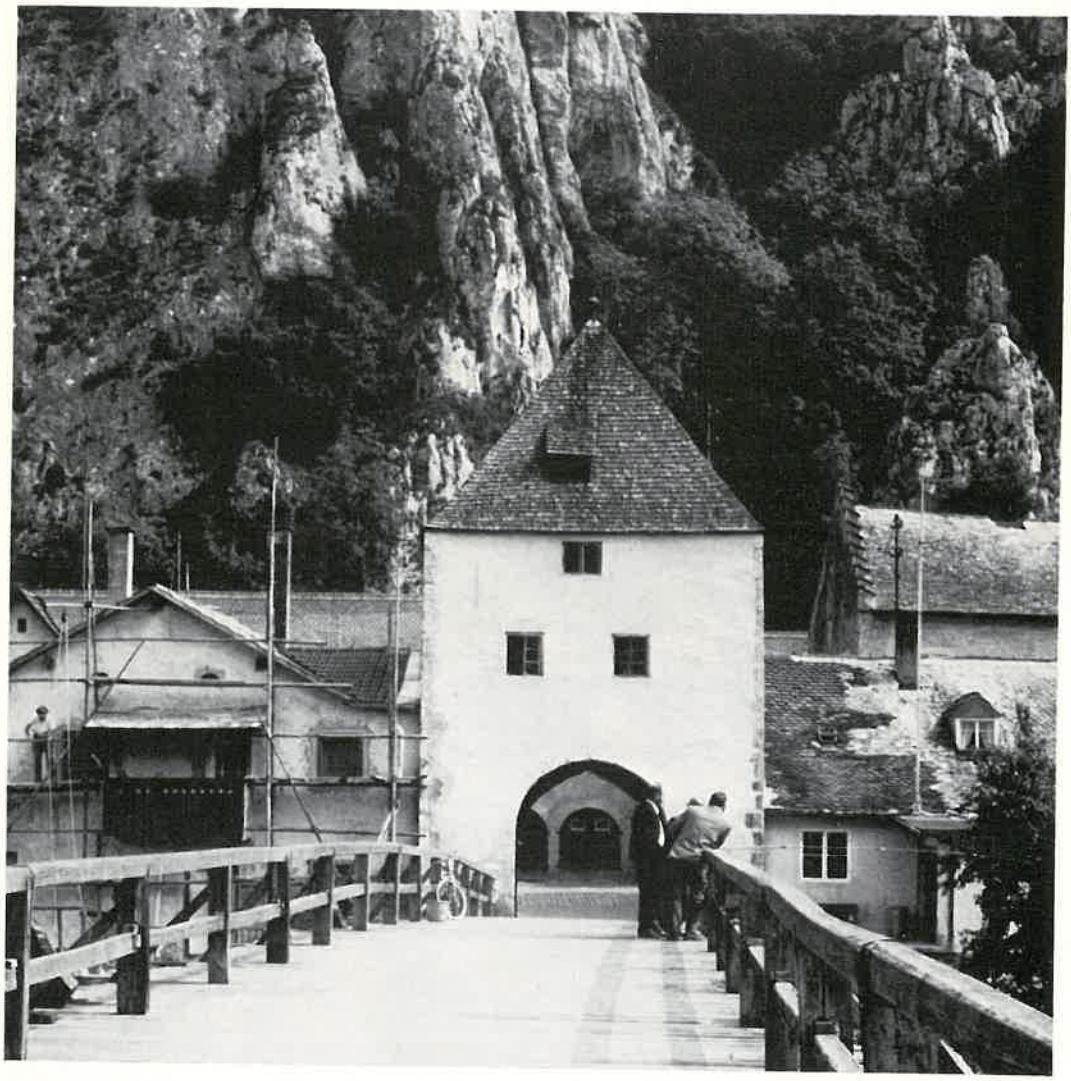
Überstauung von Kanalseitenbereichen um 30—60 cm, damit Schaffung wertvoller neuer Feuchtstandorte mit ihrer hohen Bedeutung für die Pflanzen- und Tierwelt.

Einbau von Bodenmassen, Profilierung der Damm- und Einschnittsböschungen.

Aufbau neuer Vegetationszonen am Kanal über Röhrichtbeständen, Weichholz- und Hartholzaue.

Die in den vorliegenden Richtlinien verlangte Führung des Betriebsweges parallel der beiden Ufer erschwert die landschaftliche Eingliederung der Kanalstrecke. Da der Weg in der Regel in einer Breite von 3—4 m entlang des Kanalprofiles geführt wird, können keine großen Bäume oder Auenwaldbestände unmittelbar bis an die Wasserzone herangehen: der bereits 55 m breite Kanalquerschnitt wird um weitere 10—15 vegetationslose Meter verbreitert.

Daher wird dem Wasser- und Schiffahrtsamt von der Landschaftsplanung vorgeschlagen, die Unterhaltung der Uferstrecke vom Wasser aus durchzuführen, wie es auch auf der Kanalstrecke im Main durch das Wasser- und Schiffahrtsamt geschieht. Wir meinen, daß diese Frage in dem so wertvollen differenzierten Landschaftsraum, wie es das Altmühltal darstellt, nicht allein aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen entschieden werden darf.



17 Das Altmühltal in seiner wildromantischen Schönheit: eine Holzbrücke führt nach Neuessing, hinter dem sich die Jurafelsen erheben.

ERHOLUNGSBEREICHE

Beim Kanalbau können neue Erholungsbereiche geschaffen werden, sofern eine Finanzierung durch die angrenzenden, kommunalen Körperschaften gesichert ist:

Wassersport auf dem Kanal mit mehreren Sportboothäfen, zum Teil in angrenzenden Altwässern, die auf Abschnitten an den alten Kanal angehängt werden können.

Anlage neuer Badeseen in den Seitentälern und Randbereichen des Talraumes, gespeist durch die Karstquellen mit Campingplätzen, Einrichtungen der Naherholung u. a.

Durchlaufende Wander- und Radwege mit Anschluß an die Ortslagen und die wichtigen Landschaftselemente im Talraum.

Die Vorschläge der Landschaftsrahmenplanung werden mit den zuständigen Behörden der Landkreise, Bezirke und des Freistaates Bayern abgestimmt. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen strebt an, die Auflagen der Landschaftsplanung nach dem Anhörungsverfahren der Behörden für die folgenden Planungen verbindlich zu machen.

Damit würde eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung der wertvollen landschaftlichen Substanz bei den bevorstehenden großen Veränderungen durch den Rhein-Main-Donau-Kanal geschaffen.

LANDSCHAFTSPLANUNG UND WASSERWIRTSCHAFTLICHE PLANUNG

Die bisherigen Abstimmungsgespräche zwischen der Landschaftsplanung und dem Wasser- und Schiffahrtsamt Nürnberg als Planungsträger der gesamten Kanalstrecke haben gezeigt, daß die meisten Forderungen der Landschaftsplanung im Zuge der Baudurchführung ohne wesentliche Mehraufwendungen berücksichtigt werden können. Bei weiteren Maßnahmen ist durch die rechtzeitige Abstimmung und Vorbereitung ein geringer Kostenmehraufwand erreichbar, nur für einen kleinen Teilbereich — insbesondere auf dem Sektor der Erholungsnutzungen — müssen zusätzliche Aufwendungen sicher auch von Dritten getragen werden.

Um für diese Erholungsnutzungen einen gemeinsamen leistungsfähigen Träger zu finden, wird vorgeschlagen, einen Zweckverband aus den zuständigen Landkreisen und betroffenen Gemeinden gemeinsam mit der RMD zu bilden, um einen gemeinsamen Verantwortlichen für alle diese Maßnahmen zu haben. Diese rechtzeitige Zusammenarbeit von Landschafts- und Ingenieurplanung zeigt gerade am Beispiel des RMD-Kanales, daß viele der bisher befürchteten Einwirkungen in die Vielfalt des Talraumes verhindert werden können. Damit wird es auch erleichtert, das Projekt in der Öffentlichkeit durchzusetzen, zumal eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Naturschutzbehörden und Naturschutzverbänden während der Planungszeit gesucht wurde.

Bolinder, Linz und Uebigau waren zuerst da

Das Mitteilungsblatt Nr. 12 enthält einen sehr interessanten geschichtlichen Überblick über die deutsche Donauschiffahrt im allgemeinen und den Bayerischen Lloyd im besonderen.

Darin ist auch erwähnt, daß das Motortankschiff „König Ludwig III." das erste Motorschiff auf der Donau gewesen ist. Das ist leider nicht richtig!

Die „Ludwig III." war wohl das erste Motortankschiff auf der Donau, vorher aber wurden im Jahre 1910 von der Süddeutschen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft die Motorgüterschiffe „Bolinder", „Linz" und „Uebigau" und kurz danach im Jahre 1912 von der I. DDSG das Motorgüterschiff „M I" in Dienst gestellt.

Kapitän Maximilian Schwarz
Geschäftsführer der Association Internationale Permanente
Des Congres De Navigation
Sektion Österreich

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. (3)
Fotos: Gertrud Gerardi (3), Rhein-Main-Donau AG (2)
Druck: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch
Klischees: Klischee-Anstalt Döss, Nürnberg