MITTEILUNGSBLÄTTER

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

Juli 1968 Nr. 1

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau wird künftig in zwangloser, unperiodischer Folge „Mitteilungsblätter" an seine Mitglieder versenden, die der Aufgabe dienen sollen, den Kontakt zwischen den Vereinsorganen und den Mitgliedern zu pflegen. Die Art und Weise, in der dies geschehen soll, zeigt die erste Nummer der „Mitteilungsblätter". Sie bringt in bunter Folge Berichte über die Tätigkeit des Vorstandes des Vereins, einen Kurzbericht über die Bautätigkeit der Rhein-Main-Donau-AG an der Strecke Forchheim—Erlangen, einen Rundfunkkommentar zur Kontroverse mit dem Bund der Steuerzahler über die Bauwürdigkeit des Europakanals und einen Vortrag unseres 1. Vorsitzenden über die Planung des Hafens Nürnberg aus aktuellem Anlaß: Am 7. Juli 1968 sind die Bauarbeiten am Nürnberger Hafen aufgenommen worden.

Der Bayerische Rundfunk, Politische Redaktion, bringt im 1. Programm, jeweils am Samstag in der Zeit von 13.10 bis 13.20 Uhr, Kommentare zur bayerischen Landespolitik. Im Kommentar vom 23. März 1968 beschäftigte sich Bernhard Ücker mit der Attacke, die der Bund der Steuerzahler, Landesgruppe Bayern, in seiner Pressekonferenz vom 18. März 1968 gegen den Weiterbau der Großschiffahrtsstraße von Nürnberg nach Regensburg geritten hat. Wir halten Bernhard Ückers Ausführungen für so treffend, daß wir ihn gebeten haben, uns diese zum Abdruck in unseren „Mitteilungsblättern" zur Verfügung zu stellen. Wir danken Bernhard Ücker für seine Zustimmung und bringen nachfolgend den Wortlaut des

Kommentar zur bayerischen Landespolitik

von Bernhard Ücker

Verehrte Zuhörer!
Vielleicht sollte er nach seiner Fertigstellung nicht Rhein-Main-Donau-Kanal, sondern Karl-Ludwig-Otto-Kanal genannt werden. Denn schon Karl der Große versuchte sich an einem Wasserweg zwischen Rhein und Donau, Bayerns König Ludwig I. schuf tausend Jahre später den von Anbeginn zu klein geratenen Ludwig-Donau-Main-Kanal — und heute muß sich unser Wirtschaftsminister Otto Schedl immer wieder als Kampfschwimmer betätigen, um die Haftminen zu entfernen, die an das Projekt Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße gelegt werden.

Diesmal stammt der Zeitzünder vom Bund der Steuerzahler und über sein Wirken sagte ich schon am vergangenen Samstag: Die Sorge um unser Geld in Ehren — um das Geld aller Steuerzahler. So erklärt sie denn auch, diese Organisation, in ihrer jüngsten Verlautbarung einem hoffentlich empörten Publikum: „Es geht um drei Milliarden Steuergelder!" Und sie knüpft daran das Verlangen, die Weiterführung des Bauvorhabens gründlich zu überprüfen — mit dem deutlichen Tenor, hinter Nürnberg das Projekt im fränkischen Sand versickern zu lassen. Schon sein Ruf aber: „Es geht um drei Milliarden Steuergelder!" zeigt den Steuerzahlerbund in einem kapitalen Irrtum befangen. Für die noch zu bauende Kanalstrecke zwischen Nürnberg und Regensburg sind nämlich 1,4 Milliarden veranschlagt und nach den vierzigjährigen Bauerfahrungen der Rhein-Main-Donau-AG wird man hier kaum eine Fehlkalkulation befürchten müssen. Doch immerhin, auch 1,4 Milliarden sind eine respektable Summe, aber nicht aus der Brieftasche des Steuerzahlers. Weil nämlich — und das ist keine leere Behauptung, sondern eine durch jeden Buchhalter errechenbare Tatsache — weil nämlich seit der Währungsreform für diesen Europa-Kanal 1,3 Milliarden aus-

gegeben wurden, drei Viertel des Betrags aber aus den Erträgnissen der im Zuge des Kanalbaues miterrichteten Wasserkraftwerke kamen. Das letzte Viertel allerdings übernahm die öffentliche Hand, die jedoch ihre Mittel nicht in Form verlorener Zuschüsse, sondern als Darlehen zur Verfügung stellte. Wobei sich der für den Bund der Steuerzahler offenbar unerhebliche Unterschied ergibt, daß Darlehen bekanntlich bis auf Heller und Pfennig zurückgezahlt werden. Dem hierzu noch erhobenen Einwand, diese Darlehen seien ja unverzinslich und müßten also doch als indirekte Belastung der Allgemeinheit gelten — dem ist entgegenzuhalten, daß zum Ausgleich dafür nach Ablauf der Gesellschaftskonzession alle im Zuge des Kanalbaues erstellten Kraftwerke, die heute schon pro Jahr über 2 Milliarden Kilowattstunden Strom liefern, unentgeltlich in den Besitz der öffentlichen Hand übergehen. Da nun auch die weitere Finanzierung in der bisherigen Weise erfolgt, ist unerfindlich, wie sich daraus eine Milliardenbelastung des Steuerzahlers ergeben soll. Und ebenso rätselhaft bleibt, warum dieser Unsinn immer wieder verbreitet wird.

Freilich, dieses Rätsel lichtet sich etwas im Hinblick darauf, daß zu den eifrigsten Gegnern der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße die Bundesbahn gehört, die natürlich von einem zwischen Nordsee und Schwarzem Meer durchgehend befahrbaren Wasserweg gewisse Einbußen befürchtet. Wenn zudem — wie ich zu wissen glaube — auch im Vorstand des Bundes der Steuerzahler die Bundesbahn in persona eine tonangebende Rolle spielt, dann ist es kein Wunder, daß von dorther eine im Obersten Rechnungshof intern angefertigte Studie ausgegraben, der mit ihrer Abfassung seinerzeit als Hilfskraft beschäftigte Regierungsrat plötzlich zum hohen Beamten und seine Arbeit zum offiziellen Gutachten hochgespielt wird. Kein Wunder auch ist die Hervorhebung des in besagter Studie enthaltenen Hinweises, daß eine entlang der Kanalstraße verlaufende, doppelspurige und elektrifizierte Bahnlinie wesentlich mehr zu leisten vermöchte und schon deshalb wie auch wegen der hohen Betriebskosten die Wirtschaftlichkeit des ganzen Projekts äußerst fragwürdig sei.

Nun, den Erfahrungen der letzten zwanzig Jahre entsprechend wird in Bayern eine Bundesbahnlinie und vor allem eine elektrisch betriebene nur dann gebaut, wenn Bayern auch die Finanzierung garantiert und dafür wurden schon etliche hundert Millionen bereitgestellt. Am Rhein entlang aber verläuft die Eisenbahn sogar vierspurig und trotzdem zieht auf dem Strom Schiff hinter Schiff einher. Ferner: Im allgemeinen trägt sich ein moderner Schiffahrtskanal durch die Benutzungsgebühren selbst. Sollte jedoch die Rechnung anders lauten, dann — ja, wenn ich mich recht entsinne, so fährt die Bundesbahn nicht nur ohne Gewinn, sondern mit einem Milliardendefizit und gleichwohl will sie niemand auflassen, weil ihre Existenz gesamtwirtschaftlich unabdingbar ist und über die vom Steuerzahler rostfrei gehaltenen Schienen ein erheblicher Teil der Produktionsgewinne erarbeitet wird, von denen wir alle leben. Kein Mensch fragt auch danach, ob sich ein Kilometer Autobahn, dessen Bau heute vier Millionen kostet, im Sinne eines Ladengeschäftes unmittelbar rentiert.

Die Zukunft dieses Rhein-Main-Donau-Kanals? Gewiß, er stößt gerade jetzt buchstäblich in Neuland vor. Wer aber baut als erstes eine Fabrik und in zweiter Linie dann die Verkehrswege, auf denen er seine Rohstoffe und Produkte transportiert? Kaum jemand kann heute ermessen — und am allerwenigsten kann man das von Tölz oder Lenggries aus — was es für das trotz aller Bemühungen immer noch wie vergessen wirkende Land in Franken, Oberpfalz und Niederbayern bedeuten wird, eine leistungsfähige Wasserstraße zu haben — dort am äußersten Rande des Gemeinsamen Marktes der EWG — dort, wo die politisch und naturbedingten Standortnachteile der Wirtschaft allein durch die Anbindung an ein besseres Verkehrsnetz auszugleichen sind. Die am bisher ausgebauten Teil des Kanals eingetretenen Tatsachen beweisen jedenfalls, daß mit der vor kurzem noch für unmöglich gehaltenen Ansiedlung ganz neuartiger Industrien zu rechnen ist.

Das bewegt sich ebenso im Bereich des Realen wie etwa die Überlegung, daß Bayern zu einer der Verteilerscheiben des europäischen Ölstroms werden könnte, wenn die aus dem Mittelmeerraum heranführenden Pipelines bis nach Regensburg verlängert würden, das ja dann an einem nach Westen, Norden und Südosten ungebrochenen Wasserweg läge. Freilich, hier können wir auch die Antwort auf den vor Jahren einmal von Wirtschaftsminister Schedl gesprochenen Satz vermuten: „Merkwürdig", so fragte er, „merkwürdig, in aller Welt gelten Häfen und Kanäle als eine ausgezeichnete Sache und jedes Binnenland versucht seine Binnenlage zu überwinden — und nur dann, wenn Bayern so etwas haben will, dann sind auf einmal Häfen und Kanäle nichts wert?"

Und ob! Doch niemand, auch kein Bund der Steuerzahler, kritisiert, daß zur Verdichtung des norddeutschen Wasserstraßennetzes ein Drei-Milliarden-Programm abgewickelt wird. Und alle Balkanstaaten müßte man zu Narren stempeln, weil sie doch die Donau so ausbauen wollen, daß vom Schwarzen Meer Fünftausend-Tonnen-Schiffe — also hochseefähige Fahrzeuge — bis nach Belgrad und Dreitausendtonner bis nach Wien fahren können. Und sonderbar: Warum kein Wort gegen die Hunderte von Investitionsmillionen — notabene aus öffentlichen Mitteln — für die Entwicklung des Airbus-Projekts, dessen Vollendung eines Tages der Eisenbahn wesentlich mehr Kummer bereiten dürfe als Frachter auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal?

Sicher, dieser Europa-Kanal ist wohl große doch schon sehr nah klingende Zukunftsmusik — wenn aber darin Beckmessers klimpernde Laute den Ton angibt, so wäre das die Begleitung zu einem Schildbürgerstreich, über den die ganze Welt zu lachen hätte, weil es dann hieße: Dreitausendfünfhundert Kilometer Europa sind wegen der bayerischen siebzig Kilometer zwischen Nürnberg und Regensburg auf der Strecke geblieben.

Auf Wiederhören!

Die Bautätigkeit am Europakanal 1967 und 1. Halbjahr 1968

(Entnommen dem Baubericht 1967 der Rhein-Main-Donau-AG., München. Die Rhein-Main-Donau-AG., München, hat nach dem Stande von Ende 1968 eine Baukarte herausgegeben, die wir interessierten Mitgliedern auf Anforderung zusenden.)

Am 16. 5. 1967 wurde der fertige Abschnitt Bamberg-Hausen zum erstenmal befahren. Zum Verkehr wurde diese rd. 33 km lange neue Schiffahrtsstraße Anfang April 1968 freigegeben. Das Schwergewicht der Kanalbauarbeiten erstreckte sich 1967 auf den Raum Hausen-Erlangen. Hier wurde sowohl die Sparschleuse Hausen (12 m Hubhöhe, 2 Sparbecken, ein Pumpwerk) als auch die rd. 7 km lange, zum größten Teil mit Asphalt gedichtete Haltung fertiggestellt. Dazu waren 1967 1,3 Mill. cbm Erdbewegungen zu leisten, 28 000 cbm Beton herzustellen und 232 000 qm Kanalsohle und Böschungen in Asphalt zu dichten. Jetzt steht die Haltung Hausen bereits für den Bauverkehr zur Verfügung. Die Wasserstraße reicht auf diese Weise an die Stadt Erlangen heran.

Im Sommer 1967 begannen die Bauarbeiten an der fünften Schleuse zwischen Bamberg und Nürnberg bei Erlangen. Diese nordwestlich der Stadt gelegene Schleuse verbindet die hier endende 7 km lange Haltung Hausen mit der 18,3 m höher gelegenen Haltung Erlangen. Sie wird mit 3 Sparbecken und einem Pumpwerk ausgestattet. Bisher wurden vornehmlich Erdarbeiten für den Aushub der Schleusenbaugrube ausgeführt. Zur Vorbereitung der Bauarbeiten im Oberkanal und in der anschließenden Haltung mußte das durch zahlreiche Sandgruben aufgerissene und verwüstete Gelände mit Abtragsmassen aus der Haltung Hausen aufgefüllt werden. In diesem Bereich konnte der erste Beton zur Errichtung der Liegeplatzmauer des Oberkanals eingebracht werden.

Mit einigen Brückenbauten im Zuge der Haltung Erlangen war bereits im Jahr 1967 begonnen worden. Diese Arbeiten wurden in der Berichtszeit fortgesetzt und auf alle Kreuzungsstellen des Wege- und Bahnnetzes mit der künftigen Haltung ausgedehnt. Insgesamt handelt es sich um 5 große 60-t-Straßenbrücken mit 2 Unterführungen in den Straßenrampen, 3 Fußgängerstege, eine Nebenbahnbrücke, zu deren neu verlegter Bahntrasse auch die Errichtung zweier Flutbrücken gehörte sowie um 2 Bachdurchlässe.

Bis auf verschiedene Restarbeiten, die in absehbarer Zeit abgeschlossen sein werden, sind mit diesen Brücken und Durchlässen die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, daß die Haltung Erlangen ohne Behinderung durch den öffentlichen Verkehr gebaut werden kann. Auch für die nächste Sparschleuse in Richtung Nürnberg, die bei Kriegenbrunn, sind bereits erste Arbeiten eingeleitet worden. Der Bau dieser Schleuse mit denselben Ausmaßen wie Erlangen (18,3 m Hubhöhe, 3 Sparbecken, ein Pumpwerk) wurde im vergangenen Herbst an eine größere Firmengruppe vergeben.

Als letzte Großbaustellen vor Nürnberg sind noch die Kanalbrücke und die Straßenbrücke über die Rednitz bei Fürth zu erwähnen. 1967 entstanden für die rd. 220 m lange Kanalbrücke, die die Schiffahrtsstraße in einem 36 m breiten Trog mit 3,50 m Wassertiefe in ca. 14 m Höhe über das Rednitztal führen wird, alle Pfeiler sowie die beiden Widerlager, womit die Auflager für den Stahltrog geschaffen sind. Die parallel zur Kanalbrücke, das Rednitztal überspannende Straßenbrücke, die von der Rhein-Main-Donau-AG im Auftrage der Stadt Fürth errichtet wird, ist nahezu in ihrer ganzen Länge fertiggestellt. Der Bau der Schleuse Erlangen wird nunmehr hauptsächlich die Betonarbeiten umfassen, und an der Haltung werden die umfangreichen Erdarbeiten anlaufen. Die Schleuse Kriegenbrunn wird mit vollem Geräteeinsatz in Bau gehen und ein kleiner Teilabschnitt der Haltung Kriegenbrunn wird in Angriff genommen werden. An dieser Haltungsstrecke wurde mit dem Bau von 10 Brücken begonnen. Schließlich wird im Sommer 1968 auch der Bau der Schleuse Nürnberg anlaufen.

Auf der fertigen Strecke zwischen Bamberg und Strullendorf wurden in der Zeit vom 29. 5. bis 16. 6. 1967 Großversuche mit einem Motortankschiff von 1500 t und 2 Schubverbänden von je 3000 t Tragfähigkeit durchgeführt. Aufgabe der Versuche war es, die Kräfte zu bestimmen, die durch die Wechselwirkung zwischen Schiff und Kanal innerhalb des Wasserquerschnittes auftreten und weiterhin das Verhalten zu erkunden, welches die in der Haltung Bamberg aufgebrachten Sohlen und Böschungssicherungen gegenüber diesen Kräften zeigen. An der Durchführung und Finanzierung dieses Unternehmens beteiligten sich nicht nur die Rhein-Main-Donau AG., München, sondern auch andere Kanalbaugesellschaften sowie das Bundesverkehrsministerium. Auch die Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe nahm mit einem eigenen Meßprogramm teil. An der Auswertung der Versuche wird noch gearbeitet.

*

Am 7. Juli 1968 ist mit den ersten Sprengungen, ausgelöst durch Staatssekretär Fink vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberbürgermeister Dr. Urschlechter und Regierungsbaudirektor Hugl von der Landeshafenverwaltung Bayern, der Bau des Nürnberger Umschlags- und Industriehafens in Angriff genommen worden. Aus diesem Anlaß bringen wir einen auf dem „Internationalen Hafentag" in Linz am 6. Oktober 1967 gehaltenen Vortrag unseres 1. Vorsitzenden über die Planung des Hafens Nürnberg zum Abdruck.

Die Planung des Rhein-Main-Donau-Hafens Nürnberg

Von Dr. jur. A. Urschlechter

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Sehr geehrte Herren Präsidenten!

Sehr geehrte Damen und Herren!

Liebe Freunde des Europa-Kanals Rhein-Main-Donau!

Als Präsident des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V., aber auch als Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg möchte ich dem Österreichischen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau, insbesondere Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident Minkus, für die freundliche Einladung zur Teilnahme am diesjährigen Internationalen Hafentag in Linz sehr herzlich danken. Ich überbringe Ihnen die Grüße der Mitglieder des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau und die Grüße der Bürgerschaft Nürnbergs, einer Stadt, die in wenigen Jahren mit dem Hafen Nürnberg an diesem Europa-Kanal liegen wird.

Seit unserem letzten Beisammensein hat sich viel ereignet: Am 16. September 1966 wurde in Duisburg im Rahmen der dort aus Anlaß des 250jährigen Bestehens des größten Binnenhafens Europas tagenden Mitgliederversammlung meines Vereins zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern der Vertrag über den Bau des Europa-Kanals Rhein-Main-Donau zwischen Nürnberg und Vilshofen unterzeichnet. Dieser Vertragsakt zwischen der Deutschen Bundesregierung und der Regierung des Freistaates Bayern dokumentiert in der entschiedensten Form, in der es möglich ist, den festen Willen der Vertragsschließenden, die Südstrecke des Europakanals über den Abschnitt Nürnberg hinaus im Jahre 1969 endgültig in Angriff zu nehmen und zwischen Nürnberg und Regensburg bis zum Jahre 1981 fertigzustellen. Die Vertragschließenden vereinbarten im Vertrag, Finanzmittel als Darlehen für den Weiterbau bereitzustellen, soweit solche nicht aus eigenen Mitteln der Rhein-Main-Donau-AG oder durch Aufnahme von Fremdmitteln beschafft werden können. Gleichzeitig wurde der Rhein-Main-Donau-AG die Kanalisierung der Donau-

strecke Regensburg—Vilshofen als Bauauftrag des Bundes übertragen, durch die die Hochwassergefahren der Donau in diesem Abschnitt für immer gebannt, aber auch die Schiffahrtsverhältnisse wesentlich gebessert werden. Der Freistaat Bayern hat daher zugesagt, über seinen Kostenbeitrag von 50 % der durch den Bund bereitgestellten Mittel hinauszugehen und auch diesen vom Bau der Großschiffahrtsstraße unabhängigen Auftrag nachdrücklich zu fördern.

Ich bin davon überzeugt, daß durch den Staatsvertrag von 1966 den auch in der Öffentlichkeit noch in der letzten Zeit immer wieder vereinzelt geäußerten Zweifeln an einer programmgemäßen Verwirklichung des Staatsvertrages von 1921 der Boden entzogen ist.

Meine Vereinigung, der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. ist stolz darauf, gerade in diesem Jahr, in dem er 75 Jahre besteht, diese Feststellung treffen zu können. Bildete seinerzeit der Abschluß des Main-Donau-Staatsvertrages und der Gründungsverträge der Rhein-Main-Donau-AG im Jahre 1921 die Krönung des ersten Abschnitts einer 30jährigen Wirksamkeit unseres Vereins, so können mit dem Abschluß des Duisburger Vertrages des Jahres 1966 wir nunmehr der Vollendung des Gesamtwerkes mit berechtigtem Optimismus entgegensehen. Nach 75 Jahren wechselvoller Schicksale, die von größten politischen, wirtschaftlichen und staatspolitischen Änderungen gezeichnet sind, steht das Gesamtprojekt angesichts des nun sichergestellten Ausbaus der restlichen Kanalstrecke von Nürnberg zur Donau knapp vor seiner Verwirklichung.

Dementsprechend wird sich die Zielsetzung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in den nächsten Jahren mit weiteren Aufgaben zu befassen haben: Vor allem mit der Prüfung und damit der eingehenden Darstellung der derzeitigen Rechtslage, dem juristischen Status der kommenden Europa-Wasserstraße. Darüber hinaus befassen wir uns vor allem mit den überregionalen europäischen Auswirkungen, die diese Europa-Wasserstraße besitzt, auf uns und auf andere Anliegerstaaten hat, mit denen sie uns bestens verbindet. Ich darf hierbei besonders hervorheben, die freundschaftlichen Beziehungen zu Ihnen, der österreichischen Organisation dieser Wasserstraße, und vor allem zur österreichischen Bundesregierung und den an der Wasserstraße liegenden Städten Österreichs. Ich denke hier aber auch an unsere weiteren Nachbarn im Donauraum und im westlichen Einflußgebiet des Rheins. Einen besonders erfreulichen Anfang haben die in diesem Jahre mit den französischen Schwesterverbänden geführten Verhandlungen ergeben, die sich mit der Verbindung des Europa-Kanals mit der Rhône und damit mit dem Mittelmeer befaßt haben.

Es wird dieser Europa-Kanal eine Europa-Wasserstraßenverbindung sein, die in absehbarer Zeit die Nordsee, das Schwarze Meer und das Mittelmeer miteinander verbinden wird und mit dieser Verbindung eine unschätzbare Dienstleistung für die Bürger Europas und damit für den Fortschritt unserer Welt bringen wird.

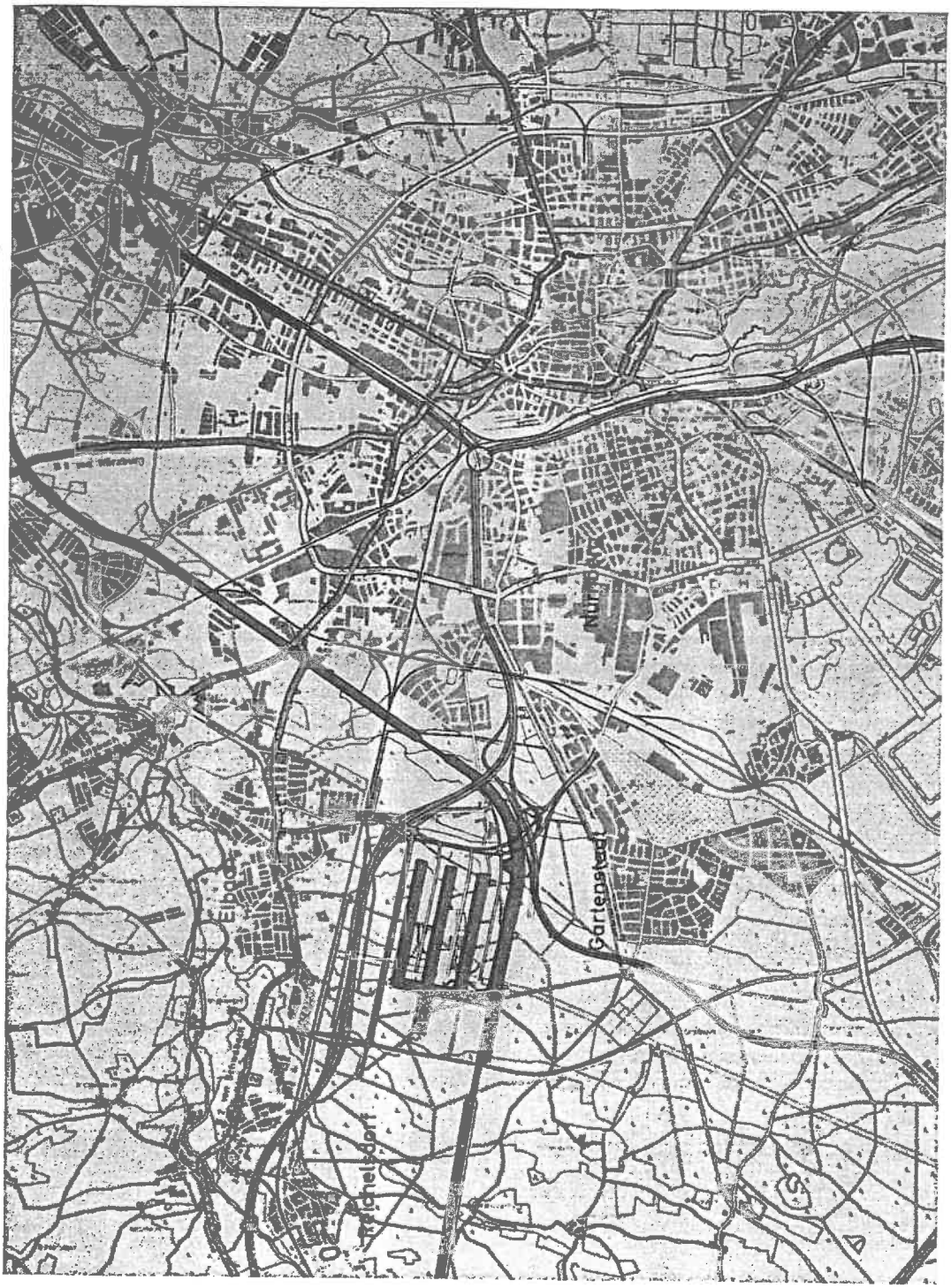
Meine Stadt, die alte Reichsstadt und moderne Industrie- und Handelsstadt Nürnberg, im Herzen Europas gelegen, freut sich, an dieser großartigen europäischen Aufgabenstellung mitarbeiten zu dürfen. Für uns war es und ist es selbstverständlich, daß der Hafen Nürnberg nicht Endhafen einer in Nürnberg endigenden Großschiffahrtsstraße wird, sondern daß der Hafen Nürnberg an der europäischen Großschiffahrtsstraße als Durchgangshafen zu liegen kommt.

Die hydrographischen und planerischen Überlegungen zur Errichtung und Ausgestaltung des Hafens Nürnberg reichen bis in die zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts zurück. Nach der Überprüfung von rund 70 verschiedenen Stellen im Raum um Nürnberg fiel die Wahl des Hafenstandortes auf die Südwestecke des Stadtgebietes von Nürnberg.

Der Europa-Kanal nähert sich aus dem Norden von Bamberg kommend über Forchheim, Erlangen und Fürth von Westen dem Stadtgebiet Nürnbergs. Er trifft auf der Höhe der Vororte Gebersdorf und Weikershof auf das Stadtgebiet in Nünberg, folgt dieser Richtung bis auf die Höhe des Vorortes Eibach und wendet sich hier auf der Höhe der nach Schwabach führenden Ausfallstraße in einem weiten Bogen nach Süden. Am Anfang dieses Bogens wird die Schleuse Nürnberg zu liegen kommen und auf der geraden Strecke nach Süden liegt am Ende des Hafens, von der Schleuse Nürnberg etwas über 3 km entfernt, die Schleuse Eibach. Zwischen der Schleuse Nürnberg und der Schleuse Eibach wird der Hafen gebaut werden.

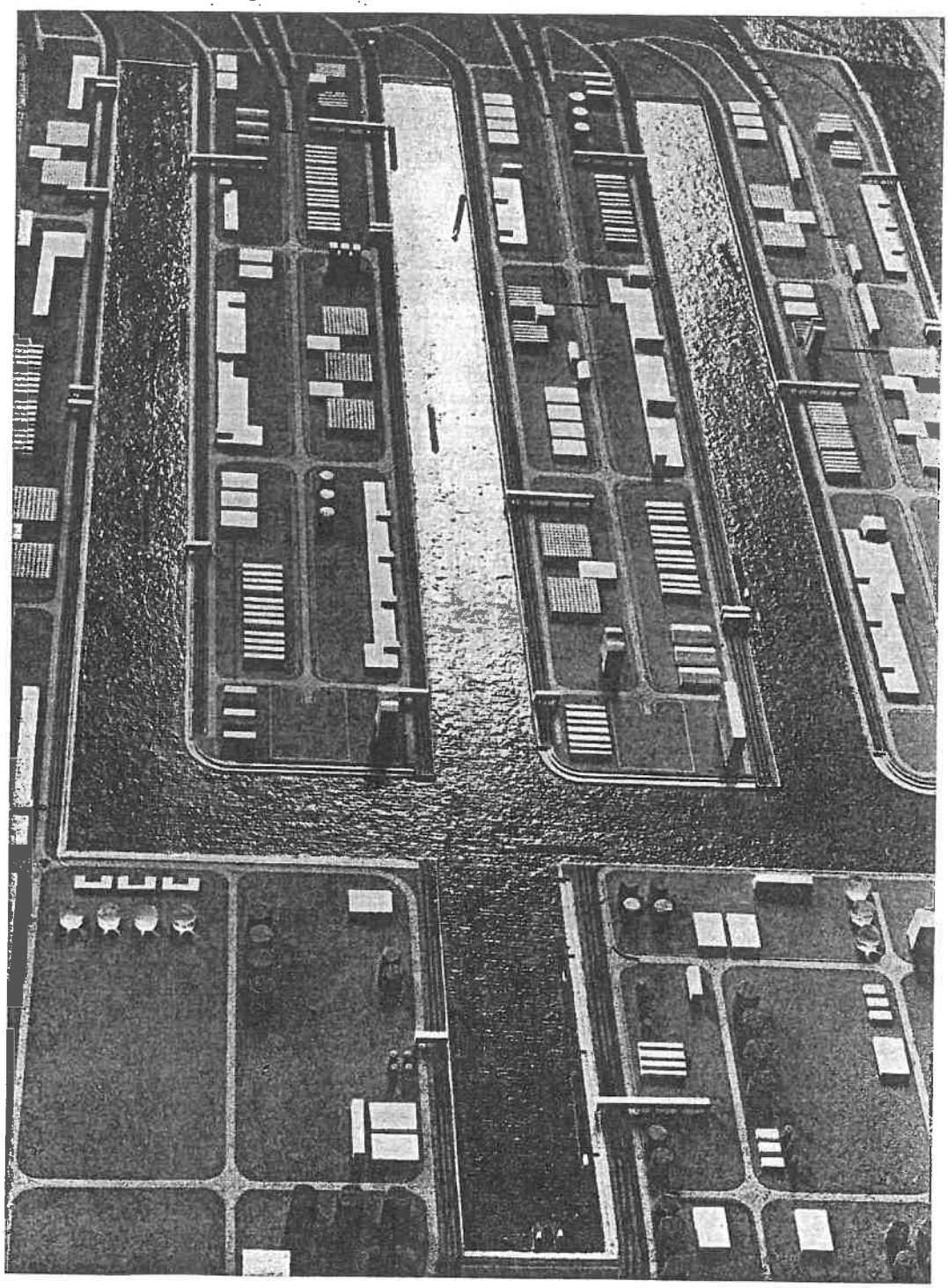
Für die Beurteilung der topographischen und kommunalen Situation dieses Hafenstandorts ist es wichtig zu wissen, daß dieses Gebiet von Südosten nach Nordwesten um ca. 11 Meter abfällt. Der Hafen wird also in einer Art Mulde angelegt werden, was innerhalb dieser Mulde, um ein gleiches Niveau zu erhalten, einen erheblichen Massenausgleich bedingt. In dieser Mulde liegen aber außerdem noch zwei Vororte von Nürnberg: Maiach mit 384 Einwohnern und Hinterhof mit 169 Einwohnern. Diese Orte sind seit langem nach Nürnberg eingemeindet, sie gehören also schon zum Stadtgebiet von Nürnberg. Sie sind aber sonst von einem gemeindefreien Waldgebiet, dem Forstbezirk Eibach, umschlossen, der von der Staatlichen Forstverwaltung verwaltet wird, gebietsmäßig aber zu dem Nürnberg südlich benachbarten Landkreis Schwabach gehört.

Der Standort des Hafens wirft also topographische und kommunale Probleme auf. Der Bau des Hafens selbst hat neben verkehrswirtschaftlichen allgemein industriewirtschaftliche Aspekte und beinhaltet außerdem wasser- und straßenbautechnische Probleme. Im Gesichtsfeld eines Hafenbetrachters können die drei letzten Blickpunkte äußerst schwer voneinander getrennt werden; alle drei Entwicklungselemente gilt es in optimaler Kombination zu entfalten, was bedingt, daß die für das Projekt erforderlichen Aufwendungen, sei es nun der Rückgriff auf besiedelte oder unbesiedelte Flächen oder auch der Einsatz finanzieller Mittel, möglichst gering zu halten sind. Die Verfolgung dieser Grundkonzeption und ihre Anpassung an die im Zeitablauf veränderten Strukturdaten spiegelt die Hafenplanung in ihren verschiedenen Stadien wider. Kernpunkt meiner Aus-



So verläuft die Großschiffahrtsstraße am südlichen Stadtrand ...

. . . und so sieht der künftige Hafen in Großaufnahme aus.



führungen soll daher die Darlegung der Planüberlegungen über die Errichtung und Ausgestaltung des Hafens Nürnberg sein, welche 1940 schon begannen, verschiedene Phasen bis zur heutigen Konzeption durchliefen und auf welcher nunmehr der 1. Bauabschnitt mit dem Frühjahr des nächsten Jahres in Angriff genommen werden soll.

Die Entwicklung des ursprünglichen Nürnberger Projektes vom 28. 5. 1940 folgte den seinerzeit geläufigen Kenntnissen und den damals vorhandenen Unterlagen. Es war eine Anlage mit insgesamt neun Hafenbecken mit einer Kailänge von zusammen rund 16 km. Die Anordnung dieser Hafenbecken verlief jeweils rechtwinklig, also in Ost-Westrichtung zur Großschiffahrtsstraße, die von Norden nach Süden verläuft. Es waren verschiedene Gründe, welche später zu weniger weiträumigen und in den Forstbezirk viel weniger einschneidend eingreifenden Lösungen führten: Grund und Boden ist heute rarer und damit teurer geworden; auch die Baukosten von Hafenbecken und Kaianlagen sind erheblich gestiegen, man ist weniger bereit, Siedlungen aufzuopfern und zu verpflanzen. Hierdurch bedingte räumliche Einschränkungen können andererseits durch rationelle Betriebsorganisation und zweckentsprechende Formen der Ansiedlung wettgemacht werden.

Auf Grund derartiger Überlegungen ließ der Stadtrat die ursprüngliche Planung durch einen Experten, Herrn Hafendirektor Feuchter aus Regensburg, unter Beachtung folgender Gesichtspunkte überprüfen:

a) Möglichste Schonung der Siedlungsflächen von Maiach und Hinterhof.
b) Bessere Zuordnung von Umschlag- und Industrieflächen im Hafengebiet; dabei einerseits Schonung des Waldgebietes, soweit es dem alten Ludwig-Donau-Main-Kanal zu liegt, bei gleichzeitig gelockerter Verteilung der Industriegebiete.
c) Möglichst geringe Beeinträchtigung der ursprünglich vorgesehenen Umschlagskapazität.

Feuchter löste diese Aufgaben durch einige grundlegende Überlegungen:
Fixpunkte für die Hafenanlage ergeben sich aus topographischen und wasserbautechnischen Zwangsläufigkeiten durch die Ortslage der beiden Schleusen Nürnberg und Eibach, zwischen denen ein rund 3100 m langer Kanalabschnitt für die Anlage eines Hafens zur Verfügung steht. Zwischen diesen Punkten verläuft die Großschiffahrtsstraße auf einer Länge von etwa 1,3 km in gestreckter Lage ohne Krümmung. Wenn man hier den Kanal auf eine mögliche Sohlenbreite von 102 m (gegenüber sonst 55 m) verbreitert, so kann man, ohne die Fahrrinne der Schiffahrt zu beeinträchtigen, auf dem West- und Ostufer einen Warenumschlag zulassen. Macht man das, so wird man das Zu- und Abfahrtssystem des Hafens, das 1940 auf Grund der damaligen Konzeption zwangsläufig in Westostrichtung verlief, in die Nordsüdrichtung bringen, was dann die Anordnung weiterer Hafenbecken parallel zur Schiffahrtsstraße ermöglicht. Feuchter sah in insgesamt vier Ausbaustufen zwei solche Becken westlich der Schiffahrts-

straße und eines östlich derselben vor, alle Hafenbecken mit einer Breite von 90 bis 100 m und etwa der gleichen Länge von 1,1 km und 1,3 km, wie die Kaiufer an der Großschiffahrtsstraße. Insgesamt ergeben sich damit mehr als 9 km Uferlänge neben dem Ölhafen, der mit 800 m Länge in gleicher räumlicher Anordnung wie 1940 verblieb. Die Verringerung der Kailängen gegenüber dem Projekt von 1940 konnte auf Grund der technologischen Verbesserung der Verladeeinrichtungen, insbesondere aber wegen der von Feuchter vorgeschlagenen „konzentrierten Betriebsform" — hierüber wird später noch einiges zu sagen sein —, in Kauf genommen werden.

Was sich nicht völlig erreichen ließ, war die Schonung der beiden Vororte. Der Stadtrat mußte sich daher — und diese Entscheidung ist ihm nicht leicht gefallen — dazu entschließen, einem Projekt seine Zustimmung zu geben, das zwar Hinterhof aufopferte, immerhin aber ermöglichte, den Ortskern von Maiach zu halten, der bei den Planungen von 1940 vollkommen verschwunden wäre. Die südlich von Maiach gelegene Flur und einige Häuser an der alten Hafenstraße konnten jedoch nicht geschont werden; die Flur fällt in das Umschlagsgebiet, die Häuser müssen der Straßenplanung weichen.

Das Feuchtersche Gutachten gab für den Stadtrat Veranlassung, durch das Ingenieurbüro Kocks KG München ein Grundvorprojekt ausarbeiten zu lassen, das die Führung der Straßenzüge im einzelnen überlegen und der Hafendetailplanung, insbesondere der Einteilung in zeitliche Baustufen, dienen sollte.

Als Ergebnis dieser Überlegungen wurden das östliche Hafenbecken nach Westen verlegt und hier drei Hafenbecken parallel zur Großschiffahrtsstraße angeordnet. Die Einfahrt zu diesen Hafenbecken sollte vom Süden her erfolgen, so daß das ganze Beckensystem die Form einer nach Norden geöffneten Gabel aufweist. Die Nutzung des Westufers des Rhein-Main-Donau-Kanals für Umschlagszwecke wurde beibehalten. Dagegen soll das Ostufer nach Wegfall des ursprünglich vorgesehenen Hafenbeckens und damit verbunden auch der entsprechenden Verkehrseinrichtungen durch Aufweitung des Kanalquerschnitts von 20 m als Liegeplatz von zwei Schiffsbreiten dienen. Die Nutzlänge der vorgesehenen Hafenbecken beträgt 1200 m, so daß einschließlich dem Kai an der Großschiffahrtsstraße und dem nutzbaren Südufer der Hafeneinfahrt von rund 900 m eine Gesamtlänge von 9300 lfd. m Kai vorhanden sind. Hinzu kommt der Ölhafen mit 800 m Kailänge, gleichfalls durch die Hafeneinfahrt der übrigen Becken zu erreichen und als Verlängerung des zweiten Hafenbeckens in südlicher Richtung angeordnet.

Wesentlicher Grund für diese Abänderung der Planung:

Genauere Bodenuntersuchungen ergaben, daß östlich des Hafens mehr Fels ansteht als erwartet und damit der Beckenbau erschwert wird. Die Verlegung nach Westen wurde ermöglicht, weil im Einvernehmen mit der Rhein-Main-Donau-AG der Verlauf der Schiffahrtsstraße um einige Meter nach Osten gezogen werden konnte. In der Gesamtdisposition, namentlich durch die Öffnung der Hafen-

gabel nach Norden, werden die Straßenzüge und der Verlauf der Gleisanschlüsse um entscheidende km so verkürzt, daß ein dichter und zeitlich abgegrenzter Zu- und Ablaufverkehr des Hafen- und Industriegebietes auf die überörtlichen Zubringer und Autobahnen abgewickelt werden kann.

Diese Planungsvorstellungen wurden im wesentlichen auch von der Bayerischen Landeshafenverwaltung München, welche den Nürnberger Hafen unter erheblicher finanzieller Beteiligung der Stadt Nürnberg als Staatshafen errichtet und betreibt, beibehalten. Das Gebiet dieses Staatshafens wird umgrenzt von der B 2, der „nördlichen Hafenstraße", der Großschiffahrtsstraße und der südlichen Ringstraße. Es umfaßt damit eine Fläche von rund 310 ha und läßt sich in ein Umschlagsgebiet mit den „nassen" Grundstücken und ein westlich an dieses anschließendes Hafenrandgebiet mit „trockenen" Grundstücken unterteilen. Der Ausbau des Hafens erfolgt entsprechend der Bedürfnislage stufenweise. Bei dem jetzt in Angriff genommenen Ersten Bauabschnitt wird die Großschiffahrtsstraße am Westufer um 20 m verbreitert, wodurch ein Parallelhafen (Kai 1) mit einer nutzbaren Länge von 1450 m entsteht. Von der Hafeneinfahrt aus wird zunächst das Becken 1 mit den beiden jeweils 1200 m langen Kais 2 und 3 ausgebaut. Die Hafeneinfahrt wird bis auf die Höhe des künftigen Kai 5 verlängert. Dort kann auch Mineralöl umgeschlagen werden; an das überörtliche Straßennetz wird der Hafen im Ersten Bauabschnitt durch die „nördliche Hafenstraße" angeschlossen, welche die B 2 und die Stadtautobahn zwischen den Städten Erlangen, Fürth, Nürnberg und Schwabach miteinander verbindet. Von dieser „nördlichen Hafenstraße" zweigen nach Süden die Hafenstraßen 1, 2 und 4 ab. Die Hafenstraßen 1 und 2 führen zwischen die Kais hinein und erschließen die Grundstücke. Die Hafenstraße 4 dient der Erschließung des sogenannten Hafenrandgebietes und verbindet außerdem über die Hafenstraße 5 den Kieskai (Kai 8) mit dem übrigen Hafengebiet.

Zur Bedienung der Ansiedler mit Waggons werden an Kai 1 bis 3 durchgehend zwei Gleise angeordnet. Es besteht die Möglichkeit, hinter der landseitigen Kranbahn Privatgleise anzuschließen. Vom Hafenbahnhof aus werden die Waggons über das Zustreifgleis an die Kais kreuzungsfrei zugestellt. Der Hafenbahnhof erhält für den Ersten Bauabschnitt je ein Ein- und Ausfuhrgleis mit Nutzlängen von 750 m sowie vier Ordnungsgleise. Der Anschluß an die freie Strecke der Bundesbahn erfolgt über das Hafenzufahrtsgleis beim Bahnhof Eibach.

Zur vollen Erfüllung seiner Funktion ist für einen Hafen die Wahl der geeigneten Betriebsform und die konsequente Verwirklichung einer rationalen Ansiedlungspolitik mindestens genau so wichtig wie Planung und Bauausführung.

Ausgehend von Erfahrungen der Binnenschiffahrt, daß die Schiffe während des Lade- und Löschvorganges mehr als ein Drittel ihrer Umlaufzeit im Hafen liegen, soll Nürnberg durch Anwendung der „konzentrierten Betriebsform" ein „schneller" Hafen werden. Auch vom Gedanken der Rationalisierung und Konzentration ausgehend, wird in Nürnberg deshalb die Aufstellung der Umschlagseinrichtungen durch die Hafenverwaltung erfolgen. Dabei soll der Umschlag,

wie auch das Geschehen innerhalb der Grundstücke, dem privaten Gewerbe überlassen bleiben; die Hafenverwaltung wird lediglich die Kräne mit Kranführer zur Verfügung stellen.

Die Vorteile dieser Lösung liegen auf der Hand:
Bau einheitlicher und längs eines Kais durchgehender Kranbahnen, hierdurch größtmögliche Ausnutzung des einzelnen Umschlaggerätes, konzentrierte Einsatzmöglichkeit der Kräne auf ein Schiff, Überbrückung von Stillstand infolge Kranreparatur durch Einsatz der Nachbarkräne, insgesamt wesentlich geringere Investitionen gegenüber der Aufstellung von firmeneigenen Kränen und dadurch Verringerung der fixen Kosten für Hafen und Ansiedler.

Entgegen dem sogenannten „Heilbronner System", wie es zum Beispiel im Stuttgarter Hafen mit nicht überzeugenden Ergebnissen angewandt wird, beschränken sich bei der „konzentrierten Betriebsform" die Einnahmen des Hafens nicht auf Ufergelder (Werftgebühren) und Grundstücksmieten, sondern es besteht die Wahrscheinlichkeit, daß durch die zusätzlichen Entgelte aus der hafeneigenen Umschlagstätigkeit trotz der hohen Gesamtinvestitionen langfristig eine befriedigende Selbstkostendeckung erreicht wird.

Außerdem — und nicht zuletzt — ermöglicht diese „konzentrierte Betriebsform" die Verwirklichung einer „aktiven Hafenpolitik", welche davon auszugehen hat, daß das Volumen des Güteraufkommens in einem Hafen in der Regel nicht von dem Ausmaß der Anlagen oder der Anzahl der Umschlagsbetriebe bestimmt wird, sondern allein von den Bedürfnissen der Wirtschaft des Hafeneinzugsraumes und daß deshalb mit der Besetzung der sehr investitionsaufwendigen Kaiufer sparsam verfahren werden muß.

Durch das Streben nach Konzentration am Ufer wird für die Lagerung oder Weiterverarbeitung der umgeschlagenen Güter die T i e f e der Grundstücke ausgenutzt. Entgegen den Verhältnissen in älteren Häfen mit nur 30 bis 40 m tiefen Streifen längs der Ufer werden im Nürnberger Hafen die Grundstücke so zugeschnitten, daß hinter Kai 1 und Kai 2 jeweils eine nutzbare Grundstückstiefe von rund 85 m zur Verfügung steht. Hinter Kai 3 wird die nutzbare Grundstückstiefe auf Wunsch einiger Speditions- und Lagerfirmen auf 100 m vergrößert, wodurch die der modernen Fördertechnik (Gabelstapler mit Ladehöhe bis 9 m) entsprechende Ausweitung in die Fläche statt — wie früher — in die Höhe ermöglicht wird.

Die dargelegten Überlegungen sind auch für die Ansiedlungsbedingungen maßgebend. So werden auch, um der Hafenverwaltung wenigstens eine langfristige Anpassung an Strukturwandlungen zu ermöglichen, im Hafengebiet keine Grundstücke verkauft, sondern nur in Miete oder Erbpacht vergeben. Die Grundstücke werden den Ansiedlern zur Errichtung ihrer eigenen Gebäude ab Sommer 1969 zur Verfügung stehen, so daß der Hafen, sobald die Großschiffahrtsstraße Nürnberg erreicht, in Betrieb genommen werden kann.

Eine Umschlagsgarantie soll Betriebe mit keinem oder zu geringem Wasserumschlag von der Ansiedlung am Ufer fernhalten. Für solche Betriebe besteht die Möglichkeit, sich entweder auf dem rückwärtigen Geländestreifen der Ufergrundstücke als Untermieter bei umschlagskräftigen Betrieben anzusiedeln oder Grundstücke im Hafenrandgebiet anzumieten. Für die Grundstücke im Hafenrandgebiet mit Bahnanschlußmöglichkeiten wird eine Bahnverkehrsgarantie gefordert.

Der Konzentration des Umschlagsgeschehens an den Kaiufern dienen auch die Bemühungen der Hafenverwaltung, Speditions- und Lagereibetriebe zu verschiedenen Formen der Kooperation anzuregen: Als Beispiel kann hier das gemeinsame Getreidesilo der dort vertretenen Umschlagsbetriebe im Hafen Trier genannt werden. Daneben sind natürlich auch Formen der Kombination bzw. des Verbundes denkbar.

Im übrigen wird der Hafen Nürnberg natürlich bestrebt sein, Unternehmungen mit eigenem und möglichst bleibendem Verkehrsaufkommen anzusiedeln, also verarbeitende Betriebe, die in ihrem Warenbezug bzw. im Versand der Produktion den Wasserweg bevorzugen und dem Hafen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen bringen.

Wie bereits angedeutet, erfolgt der Ausbau des Hafens Nürnberg in Stufen, wodurch eine Anpassung an zukünftige Steigerungen des Umschlages gewährleistet ist.

Bei der geschilderten konzentrierten Betriebsform und unter der Voraussetzung einer „gemischten" Besiedelung (Reedereien und produzierende Betriebe) und eines „gemischten" Umschlages (der maximal mögliche Umschlag pro lfd. m Kai und Jahr variiert ja bekanntlich je nach der umgeschlagenen Güterart) ist der Erste Bauabschnitt des Hafens auf eine Umschlagskapazität von 2,5 Millionen Tonnen pro Jahr und 500 000 Tonnen Mineralöl ausgelegt. Diese Werte werden bei einer Normalauslastung erreicht, während die theoretisch mögliche Maximalkapazität des Ersten Bauabschnittes etwa bei 3,5 Millionen Tonnen pro Jahr liegen dürfte.

Im Endausbau könnten im Hafen Nürnberg unter Zugrundelegung der Dimensionierungen des Ersten Bauabschnittes 7,5 Millionen Tonnen je Jahr umgeschlagen werden, wobei hier das theoretisch mögliche Maximum bis etwa 10 Millionen Tonnen reicht.

Mindestens so wichtig wie diese technischen Kapazitätsangaben sind die nun tatsächlich für die Zukunft zu erwartenden Umschlagszahlen.

Hier ist nach einer Anlaufzeit von drei bis vier Jahren nach Inbetriebnahme des Hafens, also etwa Mitte der siebziger Jahre, mit einem Umschlag von 2,5 Millionen Tonnen pro Jahr zu rechnen, der sich wohl vorwiegend auf folgende Güterarten erstrecken wird:

Kies und Baustoffe, Zement, Baustahl, Getreide, Futtermittel, Schrott, Waschmittel, Chemikalien, Kohle, Holz, Halbfertigprodukte und ähnliches.

Soweit sich dies im Augenblick übersehen läßt, dürfte sich das Verkehrsaufkommen zu 80 % aus dem Bergverkehr und zu 20 % aus dem Talverkehr zusammensetzen.

Darüber hinausgehende Vorausschätzungen über eine noch weiter in die Zukunft liegende Entwicklung erscheinen im Augenblick noch verfrüht, da diese durch eine Vielzahl von Imponderabilien determiniert wird.

Eine ähnliche zusätzliche Befruchtung des Hafenverkehrsgeschehens könnte auch von dem in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit dem Hafengebiet zur Erschließung anstehenden umfangreichen Industrie- und Gewerbegelände ausgehen. Da ist zunächst das rund 60 ha große „Industriegebiet Nord" zwischen B 2, Großschiffahrtsstraße und Bahnlinie Nürnberg—Treuchtlingen zu nennen, in welchem für die Ansiedler auch Bahnanschluß möglich ist. Zwischen Industriegebiet Nord und Hafengebiet liegt die im neuen Flächennutzungsplan als Mischgebiet ausgewiesene Flur um Maiach mit rund 37 ha, in welcher neben Wohnbauten auch der eine oder andere nicht störende Gewerbebetrieb angesiedelt werden kann.

Im Süden des Hafengeländes wird eine rund 259 ha große Fläche in das Stadtgebiet Nürnberg eingemeindet, von der eine rund 130 ha große Teilfläche als „Industriegebiet Süd" erschlossen wird.

Damit wird im Süden der Stadt mit dem Hafen als Kristallisationskern und bei einem Gesamtumfang von über 650 ha das für die nächsten Jahrzehnte entscheidende gewerbliche und industrielle Wachstumsgebiet der Stadt Nürnberg liegen. Es ist selbstverständlich, daß die hier erhoffte Entwicklung neben den allgemeinen wirtschaftlichen Struktur- und Konjunkturvoraussetzungen auch von dem verkehrsmäßigen Anschluß dieses Gebietes an den Großwirtschaftsraum Nürnberg und darüber hinaus auch an den ganzen nordbayerischen Raum abhängt.

Will man die Bedeutung des Hafens Nürnberg für die Industrieregion Mittelfranken und darüber hinaus für den gesamten nordbayerischen Raum verdeutlichen, so ist von der Lage Nürnbergs im überregionalen Verkehrsnetz auszugehen. In Nürnberg kreuzen sich drei zum großen Teil bereits als Autobahn ausgebaute Europastraßen und vier Bundesfernstraßen. Eine ähnliche Schnittpunktlage ergibt sich auch für das Eisenbahnstreckennetz. Sieben Haupteisenbahnlinien verleihen der Stadt im Personen- und Güterverkehr eine erstrangige Knotenpunktfunktion.

Mit seiner Lage im Süden Nürnbergs gewährleistet der zukünftige Hafen einen günstigen Anschluß an dieses Verkehrsnetz.

Als Westtangente wird die Bundesstraße 2 an das Hafengebiet herangelegt. Sie schließt den südlichen Industrieraum von Schwabach-Roth-Weißenburg an den Hafen an. Am Südrand des Hafens wird die Bundesstraße 14 verlaufen, die nach Westen in den Raum Rothenburg-Ansbach-Dinkelsbühl-Nördlingen und nach Osten zum Autobahndreieck Nürnberg führt. Dort erreicht sie die E 5 (Ostende—Frankfurt—Nürnberg—Regensburg) und die E 6 (Berlin—Nürn-

berg—München). Als Osttangente dient die Stadtautobahn Erlangen—Feucht—Schwabach. Über diese können im Norden das Stadtzentrum und der mittlere und innere Ring sowie im Süden das Autobahndreieck Nürnberg erreicht werden. Die Bundesstraße 8 schließlich wird vom Knoten B 2/Stadtautobahn aus nach Nordwesten verlaufen und das Industriegebiet im Südosten von Fürth mit dem Hafen Nürnberg verbinden.

Sämtliche genannten Straßen werden als kreuzungsfreie Schnellstraßen mit Richtungsverkehr ausgebaut.

Ebenso günstig ist der Anschluß des Hafengebietes an das Bundesbahnnetz. Im Westen liegt die Hauptstrecke Nürnberg—München neben der B 2, im Nordosten befindet sich der Rangierbahnhof, der größte Verschiebebahnhof in Nordbayern. Im Norden verläuft die Ringbahn. Sie bietet nach Westen Anschluß an die Stuttgarter und Würzburger sowie nach Osten an die Regensburger Strecke. Es wird vom Hafen aus möglich sein, unmittelbar in die Münchener, in die Stuttgarter und Würzburger Strecke einzufahren.

Mit dem Abriß der verschiedenen Planungsphasen des Hafenprojektes und der dazugehörenden Industriegebiete wird deutlich, daß in dem nächsten Jahrzehnt im Süden der Stadt ein wirtschaftlicher Intensivraum entsteht, dessen Ausstrahlung weit über den Großraum Nürnberg hinausreichen wird. In engem Zusammenhang mit dieser wirtschaftlichen Entwicklung dürfte eine entsprechende Steigerung des Verkehrsaufkommens, und zwar für alle Verkehrsträger stehen.

Damit möchte ich die Darstellung der Probleme des im Bau befindlichen Staatshafens Nürnberg abschließen mit dem Wunsche, Ihre Sympathie für diesen Nürnberger Hafen erweckt und Sie davon überzeugt zu haben, daß die Nürnberger Bürgerschaft mit großer Energie, aber auch mit Opfermut bestrebt ist, zu ihrem Teil an der Entwicklung und Förderung der Wirtschaftskraft Europas beizutragen. Vor 100 Jahren fuhr das erste Dampfschiff auf dem Donau-Main-Rhein-Weg mit 6 PS von Budapest nach Paris zur Weltausstellung. Noch in dieser Generation können wir erwarten, daß der erste Europakahn auf dieser Strecke von Ismail bis Rotterdam oder Hamburg, oder sogar, das liegt im Bereich der Möglichkeit, bis Marseille fährt.

Hieran mitzuarbeiten ist eine schöne gemeinsame europäische Aufgabe.

*

Rhein-Main-Donau-Verbindung und Rhein-Rhóne-Verbindung

Aus der Tätigkeit des Vorstandes des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins

Der Ausbau und die Errichtung von Binnenwasserstraßen berührt nicht allein die Interessen der anliegenden Städte und Wirtschaftslandschaften. Heute ist es vielmehr eine allgemeine Erkenntnis, daß diese in unserem räumlich klein gewordenen Europa einen bedeutsamen Faktor sowohl für den Verkehr als auch für die gesamte europäische Wirtschaft bilden.

Eingedenk dieser Tatsachen haben es die Herren des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau und die Herren der Société d'Etudes Mer du Nord-Méditerranée als Vertreter der entscheidenden Ausbauvorhaben von Binnenwasserstraßen in Deutschland und Frankreich für notwendig und zweckmäßig gehalten, über gemeinsame Anliegen und Probleme miteinander Fühlung zu halten und sich auszusprechen.

Eine erste Begegnung fand am 30. Mai 1967 in Frankfurt/Main statt. Die französische Delegation stand unter der Führung der Herren Pierre Sudreau, früherer Minister und Président de la Société d'Etudes Mer du Nord-Méditerranée, und Pierre Brousse, Président du Consortium pour la Modernisation et l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est et du Sud-Est. Sie traf sich in Frankfurt mit den Herren des Präsidiums des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, Herrn Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, Herrn Dr. Paul Beyer und Herrn Generaldirektor Dr. Heinrich Kost begleitet von dem geschäftsführenden Vorstandsmitglied Dr. Max Seiermann, Stadtrat Prof. Dr. J. S. Geer-Nürnberg, Min.-Direktor Dr. Kuchtner, Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, sowie dem Vorsitzenden des Vorstandes der Rhein-Main-Donau-AG, München, Dr.-Ing. Fuchs.

Im Verlaufe der Aussprache tauschten die Delegationen technische, wirtschaftliche und finanzielle Informationen über die gegenwärtigen Projekte Rhein-Main-Donau-Verbindung und der Rhein-Rhône-Verbindung aus, die bald erkennen ließen, daß die beiden Vorhaben nicht als zwei im Wettbewerb stehende, sondern zwei sich ergänzende Projekte betrachtet werden sollten. Tatsächlich gewinnt die Verbindung Rhein-Donau an sinnvoller Bedeutung, wenn sie gleichzeitig zur Nordsee und zum Mittelmeer führt. Das Gleiche gilt auch für die Rhein-Rhône-Verbindung, die ihrerseits, wenn sie bis Mitteleuropa vordringt, ganz neu an Bedeutung gewinnen kann. Die beiden Delegationen vereinbarten, sich im Sinne dieser Erkenntnisse bei ihren Regierungen und anderen europäischen Instanzen auszusprechen.

Die Tagung schloß mit einem Empfang der Delegationen durch die Stadt Frankfurt/Main. Eine Gruppe von Herren der französischen Delegation bereiste im Anschluß an die Begegnung die Neubaustrecke des Europakanals von Nürnberg bis Bamberg.

Am 6. und 7. September 1967 folgte die deutsche Delegation einer Einladung der französischen zu einer Studienfahrt auf der Rhône zwischen Lyon und Mar-

seille. Sie bot nicht nur Gelegenheit, das Frankfurter Gespräch fortzusetzen, sie gab auch allen Teilnehmern eine überwältigende Vorstellung von der umfassenden Umwandlung eines Landes durch den Ausbau einer Wasserstraße.
Auftakt der Reise war die Besichtigung der „Wasserecke" von Vénissieux, ein in einem Lyoner Vorort errichtetes Versuchswerk, das auf einer schiefen Ebene Schiffe, in einem Wasserdreieck liegend, durch Schubkraft hebt und senkt. Als Höhepunkt der Fahrt folgten die Besichtigung des von der „Compagnie Nationale du Rhône" zwischen Donzere und Mondragon errichteten Kraftwerkes, das nach seinem Ausbau eine Jahresleistung von 2 Milliarden kWh aufweisen wird, sowie der Ausbau des Hafens Marseille. Der autonome Hafen Marseille beginnt, da die in Marseille selbst gelegenen Hafenanlagen eine Erweiterung nicht mehr zulassen, westlich von Marseille im Golf de Fos in einem Bereich von über 8000 ha Fläche einen neuen Hafen anzulegen. Den Bau des ersten Hafenbeckens konnte die Studiengesellschaft besichtigen. Nach dem Ausbau bietet der Hafen — neben den eigentlichen Hafenanlagen — Industriebetrieben über 5000 ha als Ansiedlungsfläche. Der Ausbau wird getragen von einem Syndikat, dem neben den Industrie- und Handelskammern von Marseille und Arles, das Departement des Bouches-du-Rhône und die Städte Marseille, Arles, Fos, Istres, Port de Bouc und Port-Saint-Louis angehören.
Die Besichtigungsfahrt machte allen Teilnehmern deutlich, daß der Bau einer Wasserstraße nicht nur moderne Verkehrswege bringt, sondern auch eine beachtliche wirtschaftliche Erschließung des von ihr durchzogenen Gebietes.
In einem Europa, in dem die politischen und wirtschaftlichen Grenzen zunehmend verschwimmen, wird an dieser friedlichen Achse, die noch vor Ende des Jahrhunderts Mittelmeer, Nordsee und das Schwarze Meer verbinden soll, eine neue wirtschaftliche Aktivität herrschen.
Es ist dies eine begeisternde Aufgabe für alle diejenigen, die im Sinne einer besseren Zukunft unseres alten Kontinents denken und wirken!

Alexandre JESEL
Vice-Président du Consortium
pour la Modernisation et l'Exploitation
du Réseau navigable de l'Est et du Sud-Est

Wir bitten unsere Mitglieder vorzumerken:

Am 7. Oktober 1968 wird in Bamberg die ordentliche Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins stattfinden. Einladung an unsere Mitglieder ergeht hierzu gesondert.
Es ist beabsichtigt, am Nachmittag die Mitgliederversammlung in einer Schiffsfahrt von Bamberg bis Forchheim mit der neugebauten Kanalstrecke bekanntzumachen.

Verantwortlich für den Inhalt sind, soweit genannt, die Verfasser; für den übrigen Inhalt:
Prof. Dr. Geer, 85 Nürnberg, Marienplatz 4/II.
Gesamtherstellung: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch.