Mitteilungsblätter
Juli 1981
Nummer 38

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg 1
Telefon: 0911/226646

Vorwort

Sorgen um die Finanzierung der Arbeiten an der Main-Donau-Kanalstrecke

Alle Redner auf der Mitgliederversammlung bekunden ihr Interesse an einem zügigen Weiterbau

Die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV am 29. Juni 1981 in Kelheim stand ganz im Zeichen der Sorge um den Weiterbau der Main-Donau-Wasserstraße. In allen Reden klang Kritik daran an, daß die Bundesregierung in den nächsten Jahren die Mittel für die Bauarbeiten an der Strecke zwischen Nürnberg und Kelheim drastisch kürzen will.

Die große Zahl von Teilnehmern an der Mitgliederversammlung, darunter prominente Gäste, wie der Vorsitzende der CSU-Landesgruppe des Deutschen Bundestages, Dr. Friedrich Zimmermann, unterstrich das Interesse von Regierung, Landkreisen, Städten und Gemeinden und Organisationen an einem zügigen Ausbau des Main-Donau-Kanals, der — so die einhellige Auffassung — nicht bis in das Jahr 2000 oder noch später hinausgezögert werden darf. Besonders eindrucksvoll bekundeten die Nachbarländer der Bundesrepublik Deutschland ihre Solidarität mit dem wichtigsten Ziele des Kanalvereins. Sprecher der österreichischen und französischen Schwesternorganisationen versicherten den Mitgliedern, daß sie alles tun wollen, um auf eine schnelle Vollendung des Main-Donau-Kanals hinzuwirken. So sehr sie mit eigenen Problemen beschäftigt sind, so sehr machen sie sich die Sorgen des Deutschen

Einigkeit in der Sache und in den Zielen: Die Gäste bei der Mitgliederversammlung.

Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV zu eigen.
Einen eindringlichen Appell richtete der Erste Vorsitzende des Kanalvereins, Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter, an die Bundesregierung, die ihren Verpflichtungen aus den Duisburger Verträgen nachkommen soll und sah in der Bayerischen Staatsregierung den wichtigsten Partner in dem Bemühen, die Reststrecke auszubauen und fristgerecht zu Ende zu führen. Diese Erwartung bestätigte der Bayerische Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen, Alfred Dick, in seiner Festrede, denn er betonte die Bedeutung der Wasserstraße für die Landesentwicklung und den Umweltschutz in Bayern.
In diesem Mitteilungsblatt bringen wir die Reden im Wortlaut, die vor der Mitgliederversammlung gehalten worden sind. Sie machen deutlich, daß der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV wertvolle Partner in seinem Bestreben findet, das Jahrhundertwerk der Verbindung von Rhein und Donau zu vollenden.

Die Redaktion

Informationen aus erster Hand: Der Vorsitzende der CSU-Landesgruppe des Deutschen Bundestages, Dr. Friedrich Zimmermann (links) wird vom Landrat des Kreises Kelheim, Ludwig Kreitmeyer, über den Kanalbau in dieser Region unterrichtet.

Die schwierigste Hürde vor der Vollendung der Wasserstraße

Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter, der Erste Vorsitzende des Kanalvereins, protestierte gegen die Haltung der Bundesregierung Deutschland

Der Erste Vorsitzende spricht: Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter richtet seinen Protest an die Adresse der Bundesregierung.

Ich danke den Mitgliedern des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV dafür, daß sie auch im Jahre 1980 wieder treu zum Kanalverein und seinen Aufgaben gestanden haben. Diese Treue wird in den nächsten Jahren verstärkt nötig sein, denn die Finanzierung für das Wasserstraßenprojekt vom Main zur Donau durch die Bundesrepublik Deutschland ist absolut unzureichend.

Wir hatten noch in der letzten Mitgliederversammlung unsere Sorgen über die Verzögerung des Fertigstellungstermins geäußert, die darauf beruhte, daß sich die Bundesregierung nicht bereit erklärt hat, die Jahresraten der Finanzierung aufzustokken. 1981 hat jedoch die Bundesregierung mit ihrer Erklärung der Herabminderung der bisherigen Bundeszuschüsse geradezu eine Katastrophe in dem Weiterbau des Main-Donau-Kanals heraufbeschworen.

99 Kilometer dieses Kanals sind noch zu vollenden. Diese Vollendung bis in das Jahr 2000 hinauszuziehen, halte ich nicht nur für unverantwortlich, sondern für den größten volkswirtschaftlichen Unsinn, den sich das Bundesverkehrsministerium bisher geleistet hat.

Der einzige Lichtblick in dieser Angelegenheit ist darin zu erblicken, daß die Bayerische Staatsregierung, der Bayerische Ministerpräsident und die Rhein-Main-Donau AG, besonders der Bayerische Staatsminister des Innern, einig Front gegen dieses Vorhaben der Bundesregierung Deutschland machen und daß sowohl die Bezirkstage als auch die Landkreise, in deren Gebiet sich die Restbaustrecke befindet, erhebliche Proteste für ihre Bürgerschaft lautstark erhoben haben.

Noch dazu stehen wir unseren ausländischen Freunden gegenüber im Wort. Die Bundesregierung wäre gut beraten, nicht nur die deutsch-französische Freundschaft beim Saar-Kanal zu pflegen, sondern auch ihre Versprechen gegenüber den südöstlichen Nachbarn, also gegenüber Österreich, Jugoslawien, der Tschechoslowakei, Ungarn und Rumänien einzuhalten.

Der Kanalverein hat starke Proteste losgelassen. Aus dem Antwortschreiben, das der Bundesverkehrsminister am 9. April 1981

an mich gerichtet hat, darf ich nur folgendes zitieren:

1. Bei den Bundeswasserstraßen gebietet die Situation, sich auf Investitionen für Substanzerhaltung, d. h. Ersatzinvestitionen, und auf sicherheitsrelevante Maßnahmen zu konzentrieren. Der eingeschränkte Finanzrahmen führt nahezu zwangsläufig zu zeitlichen Streckungen der längerfristigen Wasserstraßenneubauten und hierzu zählt auch die Main-Donau-Wasserstraße.
2. Sie sprechen in Ihrem Schreiben die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt an. Allerdings halte ich die häufig geäußerte undifferenzierte Erwartung in bezug auf die Ansiedlungseffekte für zu optimistisch.
3. Den außerverkehrlichen Nutzen der Wasserüberleitung, u. a. für Kraftwerksstandorte, verkenne ich nicht, aber auch dieser Nutzen kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern nur im Zusammenhang mit den verkehrlichen Prioritäten und den unabweisbaren Maßnahmen im übrigen Wasserstraßennetz.
4. Sie führen ferner das Argument der Energieeinsparung an. Der Vergleich mit dem als Konkurrent hauptsächlich in Betracht kommenden Schienenverkehr dürfte allerdings für die Gutarten und für die Verkehrsrelationen der Kanalstrecke kaum zugunsten der Wasserstraße ausfallen. Es kommt hinzu, daß der Wasserstraßentransport im Gegensatz zur Schiene in vollem Umfang mineralölabhängig ist, so daß eventuelle Verlagerungen von der Schiene auf die Wasserstraße auch dem energiepolitischen Ziel der Unabhängigkeit vom Mineralöl zuwiderlaufen.

Daraus ist die Einstellung des Bundesverkehrsministers zu ersehen, eine Einstellung, die, wenn man genau hinsieht, der Vollendung des Main-Donau-Kanals innerhalb des nächsten Jahrzehnts ablehnend gegenübersteht. Gegen diese Einstellung protestieren wir mit vollem Nachdruck. Wer diese volkswirtschaftlich bedeutende Maßnahme durch zögernde Mitfinanzierung praktisch liquidiert, handelt unverantwortlich und verletzt die Duisburger Verträge.
Das Bundesverkehrsministerium wird sich auch daran gewöhnen müssen, abgeschlossene Verträge einzuhalten, und auch Gebiete in der Bundesrepublik zu berücksichtigen, die weit entfernt von Bonn gelegen sind, nämlich den nordbayerischen Raum, in dem dieses große Projekt unseres Kanals durchgeführt wird.
Ich begrüße es daher außerordentlich, daß auf unserer Mitgliederversammlung heute wiederum ein Mitglied der Bayerischen Staatsregierung, Herr Staatsminister Dick, spricht und das Erfordernis der Main-Donau-Wasserstraße als eine Aufgabe der Landesentwicklung hervorhebt.
Unser einziger Bundesgenosse im Ausbau der Wasserstraße Main-Donau ist immer mehr die Bayerische Staatsregierung, der wir alle zu größtem Dank verpflichtet sind.
Mit diesen einleitenden Worten wollte ich den Ernst der Situation aufzeigen; es gilt für den Kanalverein nunmehr, eine weitere, vielleicht die schwierigste Hürde zur Vollendung der Wasserstraße zu nehmen.

Ein klares Bekenntnis zum Bau des Main-Donau-Kanals

Erster Bürgermeister Fritz Mathes schildert die Erwartungen, die von der Stadt Kelheim an die Wasserstraße geknüpft werden

Ich danke Ihnen, daß die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV schon zum zweiten Mal in Kelheim stattfindet und zwar
in einer Kleinstadt, nicht immer nur in Groß- und Mittelstädten,
im Brennpunkt des gegenwärtigen Baugeschehens,
als Rahmenveranstaltung des Stadtjubiläums 800 Jahre Stadtrechte (1980: 800 Jahre Haus Wittelsbach).
Kelheim ist heute Kreisstadt und Mittelzentrum und mit 14100 Einwohnern. Es besitzt eine historische Altstadt, ist zugleich jedoch moderne Industrie- und Fremdenverkehrsstadt mit jährlich ca. 500000 Besuchern (Befreiungshalle, Donaudurchbruch, Altmühltal).
Mein Grußwort als Bürgermeister dieser Stadt vor diesem Gremium wäre sicher nicht vollständig, würde ich nicht aus der Vielzahl unserer Probleme den Bau des Main-Donau-Kanals in Kelheim und im Altmühltal und den Ausbau der oberen Donau kurz ansprechen.
Unser Standpunkt ist völlig eindeutig und klar: Wir verlangen die raschestmögliche Fertigstellung des Main-Donau-Kanals. Wenn ich sage: wir, so meine ich die einhellige Auffassung des Kelheimer Stadtrates. Und wir wissen uns ausnahmslos einig mit allen kommunalen Gremien, Bürgermeistern, Landräten, Gemeinderäten, Stadträten und Kreisräten zwischen Kelheim und Beilngries und auch mit dem Bayerischen Landtag, der Bayerischen Staatsregierung bis hinauf zu den Bayerischen Bundestagsabgeordneten. Eine solche Einmütigkeit der Kommunal- und Parteipolitiker über alle Parteien und Gruppen hinweg ist kein Politikerstarrsinn, wie es in einem Flugblatt heißt, sondern die gemeinsame Erkenntnis aller dieser vom Volke mit seiner Vertretung beauftragten Männer und Frauen, daß es im jetzigen Zeitpunkt auf Grund der geschaffenen Fakten und des Baufortschritts kein Zurück mehr gibt.
Der Bund Naturschutz ist zwar heute anderer Auffassung, was jedoch nicht immer so war, wie aus dem Geleitwort des Herrn Weinzierl zum Grebe-Plan vom Juni 1974 ersichtlich ist, in dem es unter anderem heißt: „Nachdem dieser Wasserweg aus übergeordneten Gründen im Laufe des nächsten Jahrzehnts entstehen muß und die Forderung nach einer anderen Trassenführung an den großen wirtschaftlichen

Grußworte der gastgebenden Stadt: Erster Bürgermeister Fritz Mathes schildert die Erwartungen von Kelheim an den Ausbau der Kanalstrecke.

und technischen Schwierigkeiten anderer Lösungen scheiterte, muß sich der Bund Naturschutz in Bayern e.V. mit diesem Faktum abfinden ... Aus der zum Teil harten Diskussion mit den Planungsträgern ist nun ein Landschaftsplan hervorgegangen, den wir für einen guten Kompromiß zwischen den Belangen des Wasserstraßenbaues einerseits und den Vorstellungen des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. andererseits halten ... Nachdem es mit dem guten Willen aller Beteiligten gelungen ist, mit der Vorlage dieses Landschaftsplanes eine gute Lösung für die schwierigen Probleme aufzuzeigen, sollte es dem Naturfreund möglich sein, das „neue Altmühltal" auch nach dem Abschluß aller Bauarbeiten ohne ernste Einschränkungen zu akzeptieren."

Diese Sätze hat Herr Weinzierl 1974 persönlich geschrieben. Sie stehen im krassen Widerspruch zu dem, was Herr Weinzierl heute sagt. Was von solchen Leuten zu halten ist, mag jeder selbst beurteilen.

Aus örtlicher Kelheimer Sicht besteht folgende Situation: Der Main-Donau-Kanal durchquert in voller Länge unser Stadtgebiet von Westen nach Osten. Langjährige Planungen sind abgeschlossen. Seit 60 Jahren wurde die Trasse durch das Stadtgebiet freigehalten. Die zwei bestehenden Brücken über die Altmühl müssen abgebrochen werden, zwei Umgehungsstraßen (Ost und West) müssen neu gebaut werden. Sie können sich vorstellen, welche Behinderungen, Belastungen und Schwierigkeiten das bedeutet. Es wurde bisher von der Stadt und der Rhein-Main-Donau AG in Kelheim schon sehr viel investiert.

Im Osten sind die letzten 2,4 Kanalkilometer bis zur Altstadtgrenze bereits fertiggestellt. Die Trasse der neuen Ostumgehung liegt bereits fertig da. Der Brückenbau auf dieser Trasse wurde ebenfalls bereits begonnen. Im Westen ist die Schleuse Gronsdorf mit zwei Kilometer Kanalstrecke bis zum westlichen Altstadtrand bereits fertig, es fehlt nur noch die Verbindung zwischen den beiden östlichen und westlichen fertigen Strecken über den nördlichen Altstadtrand, für die zur Zeit das Planfeststellungsverfahren läuft.

Das Wichtigste für unsere Stadt kommt aber noch: Erst mit dem Bau des Main-Donau-Kanals im nördlichen Altstadtbereich wird die Hochwasserfreilegung der Stadt möglich, die sich auf die Altstadt und die nördlichen Stadtteile bis Kelheimwinzer erstreckt. Der Bau der Hochwasserschutzmauer kann erst hinter oder über den Kanalufermauern erfolgen. Die Hochwasserfreilegung kann auch nur im Zusammenhang mit dem Kanalbau finanziell verkraftet werden. Der südliche Teil der Hochwasserfreilegung ist bereits fertiggestellt.

Ein Baustop des Kanals würde also für Kelheim bedeuten, daß unsere Bevölkerung weiterhin mit der Angst vor dem Hochwasser leben muß (ich brauche wohl nicht an die Katastrophe 1965 zu erinnern), und daß nicht nur einzelne Kanalbauruinen liegenbleiben, sondern daß praktisch ein großer Teil der Stadt Kelheim bei einem vollständigen Baustop zu einer Bauruine abgewürdigt würde. Daß dies für uns nicht tragbar ist, noch dazu angesichts von 400000 Besuchern jährlich, die von der Befreiungshalle von oben herab diesen Anblick unseres Stadtbildes haben, ist wohl mehr als verständlich.

Ein endgültiger Baustop wäre für uns auch ein wirtschaftlicher Rückschlag (Hafen, Industrieansiedlungen etc.). Die Bauruinen müßten mit hohen Kosten auf jeden Fall wieder beseitigt werden. Allein schon aus dieser Sicht ist die Forderung eines Baustops aus Kostengründen bereits unlogisch. Auch eine Verzögerung der Bauzeit

würde für uns unnötige, zusätzliche Belastungen bringen.
Wir sind auch der Auffassung, daß das Altmühltal nicht tot sein wird, auch nicht in Lebensgefahr ist, wenn man den Flußlauf zwischen Beilngries und Kelheim in das Kanalbett legt, dessen ganzes Ufer ja auch nicht betoniert wird, wie es in einem Flugblatt heißt. Das Altmühltal besteht doch aus vielen, vielen weiteren Kostbarkeiten, nicht nur aus dem Flußlauf und den angrenzenden Flächen, die sich ebenfalls im Laufe der Zeit, davon sind wir überzeugt, teilweise regenerieren werden.
Die Schreckensmeldungen des Herrn Weinzierl in Presse, Rundfunk und Fernsehen schaden wahrscheinlich auch dem Fremdenverkehr im Altmühltal mehr als der Kanalbau selbst, dessen Baustellen wieder verschwinden. Und man sollte wohl das Wichtigste nicht vergessen, nämlich, daß in diesem Altmühltal auch Menschen wohnen, die dieses Tal weiterhin mit Leben erfüllen werden.
Zum Ausbau der oberen Donau ist aus Kelheimer Sicht folgendes zu sagen: Es ist eine klare Forderung der Stadt Kelheim, auf deren Gebiet der Donaudurchbruch liegt: Dieser Donaudurchbruch darf nicht angetastet werden, darf auch keine Auswirkungen auf seinen Wasserstand erfahren. Über den Bau und Standort der geplanten Kraftwerke kann man verschiedener Meinung sein. Wir wollen uns auch nicht dagegen aussprechen, sie müssen jedenfalls so geplant und plaziert werden, daß der Donaudurchbruch verschont bleibt.

Bitte um Verständnis für die Wasserstraßen

Grußworte von Präsident Dipl.-Kfm. Dietz Willers, Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen eV Duisburg

Worte der Verbundenheit: Präsident Dipl.-Kfm. Dietz Willers überbringt die Grüße des Vereins für Binnenschiffart und Wasserstraßen eV an die Mitgliederversammlung.

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen eV hat sich zur Aufgabe gestellt, Fragen der Binnenschiffahrt auf nationaler und internationaler Ebene zu fördern. Er fühlt sich daher auch dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV verbunden. Unser Verein hat bisher wohl die Auffassung vertreten, keine neuen Wasserstraßenprojekte in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa zu bauen, aber vorhandene und begonnene auszubauen oder zu vollenden. An dieser Auffassung hat sich auch nichts geändert.

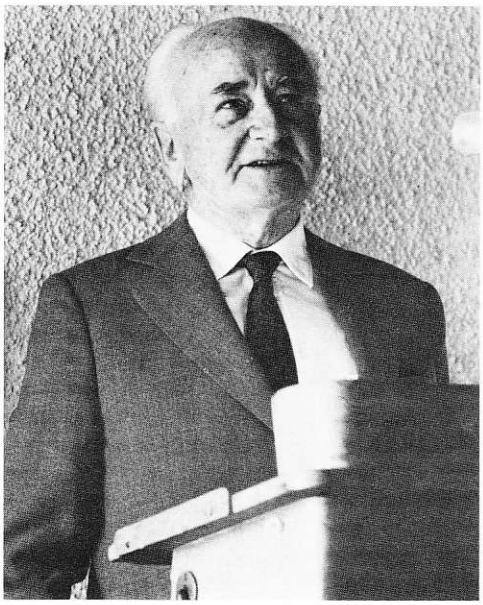
Beschränkte Haushaltsmittel sind nicht nur typisch für die Bundesrepublik Deutschland; sie sind in unseren Nachbarländern genauso zu verzeichnen. Unsere Freunde in der Binnenschiffahrt haben sich mit diesen Fragen ebenso zu beschäftigen. Aber es muß das Bestreben aller sein, Haushaltsmittel sinnvoll einzusetzen.

Die Main-Donau-Wasserstraße wird nicht nur für dieses Jahrhundert gebaut, sondern sie soll über das Jahr 2000 hinaus weitere Jahrzehnte Geltung haben. Es darf nicht dazu kommen, daß es bei den großen Verkehrsaufgaben in der Bundesrepublik Deutschland vor allem am rechten Verständnis für die Bedeutung der Wasserstraße fehlt.

Ein Zeichen der Verbundenheit zum Abschied

Ansprache von Bundesminister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina, Ehrenpräsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien

Wir Österreicher sind diesmal in starker Vertretung gekommen: mit 38 Damen und Herren. Wir wollen nicht nur die Baustellen des Main-Donau-Kanals besichtigen, sondern vor allen Dingen die starke Verbundenheit zum Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV bezeugen. Wir haben immer ein gutes Verhältnis zum deutschen Schwesterverein gehabt; wir Österreicher haben uns an den Zielsetzungen immer wieder aufgerichtet.



Abschied von alten Freunden: Bundesminister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina spricht als Ehrenpräsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins.

Unsere Aufgabe bestand und besteht darin, den Österreichern das Verständnis für die Kontaktfragen mit der Bundesrepublik Deutschland und die Realisierung des Donauausbaus nicht nur wachzuhalten, sondern noch zu verstärken. Unserem Wirken ist es zuzuschreiben, daß es nunmehr allgemein gutgeheißen wird, an der Notwendigkeit der möglichst baldigen Fertigstellung der Wasserstraße zu wirken. Ich verweise auf die jüngsten Aktivitäten der kleinen Zeitungen im Zusammenhang mit dem Donauausbau, die nun auch die führenden Tageszeitungen unserer Stadt übernommen haben. Ich verweise aber auch darauf, daß wir immer wieder bemüht sind, uns auch bei der österreichischen Regierung für den Donauausbau einzusetzen und sie gebeten haben, uns bei unseren Aktivitäten zu unterstützen. Ich hoffe, daß aus den Gesprächen, die dort geführt werden, Erfolge zu erzielen sein werden.

Ich bin heute mitgekommen, weil es für mich eine Art Abschied aus der aktiven Tätigkeit meiner Person im Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein darstellt. Ich darf dafür danken, daß Sie mir immer freundschaftlich zur Seite gestanden haben, so wie Sie auch wissen, daß auch wir Leid und Freud immer mit Ihnen geteilt haben und auch teilen werden.

Wir müssen erreichen, daß unsere Probleme zu einem Problem der ganzen Bevölkerung gemacht werden. Alle müssen erkennen, von welch großer Bedeutung der Verkehrsweg Rhein-Main-Donau für die Bundesrepublik Deutschland, für Bayern und für Österreich sein wird.

Österreich drängt auf einen schnellen Kanalbau

Konsul Kommerzialrat Dr. Norbert Beinkofer, Vizepräsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien, betont das Interesse des Nachbarlandes Österreich an der Wasserstraße

Es ist mir eine Freude und Auszeichnung, Ihnen namens der Delegation des österreichischen Schwestervereines den Dank für die Einladung nach Kelheim und die Grüße und Wünsche Donau-Österreichs zum Ausdruck zu bringen. Ich darf auch noch die besonderen Grüße unseres neugewählten Präsidenten Dr. Arthur Mussil übermitteln, der sich fest vorgenommen hatte, heute gewissermaßen zu einem Antrittsbesuch zu erscheinen, aber durch seine terminlichen Verpflichtungen als Vorsitzender im Aufsichtsrat der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts AG und als Spitzenexponent in der Österreichischen Länderbank in Wien unabkömmlich ist.

Bekenntnis zur Wasserstraße: Konsul Kommerzialrat Dr. Norbert Beinkofer, Vizepräsident des österreichischen Schwestervereins, unterstützt in seiner Ansprache nachhaltig die Forderung nach dem Weiterbau des Main-Donau-Kanals.

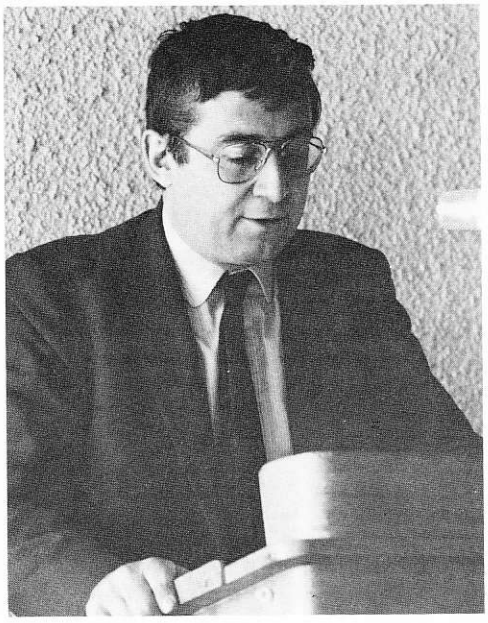
Auch in mir sehen Sie ein neues Mitglied im Präsidium des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereines. Als Unternehmer und langjähriger Vertreter der Handelskammer Oberösterreich bin ich jedoch seit vielen Jahren mit der Bedeutung der Donau und der Rhein-Main-Donau-Verbindung sehr vertraut. Die Tatsache, daß unser Ehrenpräsident, Herr Bundesminister a. D. Dr. Kotzina, und eine so große Anzahl maßgeblicher Vertreter der österreichischen Ministerien und der donauorientierten Wirtschaft unseres Landes an Ihrer diesjährigen Mitgliederversammlung teilnehmen sowie heute und morgen die Baustellen der Rhein-Main-Donau AG zwischen Kelheim und Nürnberg oder an der bayerischen Donau sowie den Nürnberger Hafen besichtigen werden, möge für Sie ein Zeichen dafür sein, wie sehr Österreich an der Wasserstraße interessiert ist.

Die gemeinsamen Zielsetzungen und Aktivitäten prägen seit nunmehr über drei Jahrzehnten das freundschaftliche Einvernehmen und die Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Vereinigungen. Wir wissen in Oberbürgermeister Dr. Urschlechter, den Herren Ihres Präsidiums und den Exponenten der Rhein-Main-Donau AG auch gute Freunde Österreichs und seiner Probleme im europäischen Wasserstraßenverkehr. Wir sind uns auch darüber im klaren, in welch entscheidendem Sinne die bisherigen Leistungen für Rhein-Main-Donau als ein Erfolg Ihrer Vereinigung und der Rhein-Main-Donau AG zu erachten sind. Wir haben unsererseits stets getrachtet, Ihnen als Mitstreiter beizustehen und in unserem Wirkungsbereich die Öffentlichkeit für die Verbindung zwischen Donau

und Rhein zu gewinnen und mit aller Kraft dafür einzutreten, daß sich unser Land auf den Europaverkehr vorbereitet.
In diesem Sinne bedeuteten die Nachrichten über die budgetären Einschränkungen für den Bau des Main-Donau-Kanals auch für unsere Vereinigung ein Alarmzeichen. Daher appellierten wir schon zu Anfang des Jahres an alle kompetenten Stellen in Österreich, vor allem aber an die österreichische Bundesregierung, in Bonn vorstellig zu werden und in geeigneter Weise für die Rücknahme der Reduktionsmaßnahmen einzutreten.
Über die gesamtwirtschaftlichen Aufgaben der europäischen Wasserstraßenverbindung brauche ich hier kein Wort zu verlieren. Sie lassen sich nicht in betriebswirtschaftlichen Rechengrößen der Wasserstraße selbst messen. Die Unlogik der Kritik am Main-Donau-Kanal, die erst jüngst wiederum in der Behauptung gipfelte, daß mit einer Mark Investition nur 50 Pfennige Nutzen erreicht werden könnte, äußert sich schon allein in der Erwägung, daß bei einem derartigen Denken etwa von heute auf morgen fast in allen europäischen Ländern die Bahnen stillgelegt werden müßten. Denn trotz verstärkter Investitionen sind sie kaum in der Lage, auch nur die reinen Personalkosten einzuwirtschaften. Und niemandem, der ernstgenommen werden möchte, würde es einfallen, die Einstellung des Schienenverkehrs zu fordern, da diesem eben eine wichtige gesamtwirtschaftliche Funktion zukommt, ebenso wie auch dem Wasserstraßen- und Binnenschifffahrtsverkehr.
Und so sei auch heute wieder betont, daß die von Österreich und der europäischen Mittelregion so dringend erwartete Main-Donau-Verbindung keineswegs nur den Ländern dieses Bereiches zugute kommt, sondern ebenso auch der Rheinschiffahrt und der Rheinregion. Alle bestehenden und in Verhandlung befindlichen Vereinbarungen Österreichs sind auf der Basis einer Transportaufteilung von 50:50 ausgerichtet. Was jedoch not tut, und das sei nochmals hervorgehoben, sind feste Termine, die auch tatsächlich eingehalten werden. Jede weitere Verzögerung kostet unserer Wirtschaft nicht nur viel Geld in Form von nicht nutzbaren Standortvorteilen, welche die Wasserstraße bringen würde, sondern birgt für die Nordseehäfen, und zwar für alle diese Häfen, die Gefahr, daß sich die in wachsendem Umfang nach Übersee orientierenden Kohlen- und Erzimporte Österreichs und des Einzugsbereiches der Main-Donau-Wasserstraße auf die Mittelmeerhäfen und die Donaumündung ausrichten werden und es sodann schwierig sein wird, eingefahrene Relationen zu ändern. Ähnliche Überlegungen gelten auch für den Ausbau der bayerischen Donaustrecke und hier insbesondere auch bezüglich Regensburg, das sicherlich immer bzw. auch nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals eine Nahtstelle des Wasserstraßenverkehrs sein und damit eine Schlüsselposition beibehalten wird.

Franzosen bieten Unterstützung an

Grußworte von Generalsekretär Dr. Marc Schreiber, Association Mer du Nord-Méditerranée, Paris



Angebot nachbarschaftlicher Hilfe: Generalsekretär Dr. Marc Schreiber erklärt sich mit den Zielen des Vereins solidarisch.

Als Generalsekretär der Nordsee-Mittelmeer-Verbindung und als Vertreter meines Präsidenten, Minster Pierre Sudreau, möchte ich den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV grüßen.

In Frankreich haben wir von den Schwierigkeiten für Ihr Projekt erfahren. Wir sind bereit, Sie zu unterstützen, wann, wie und wo Sie es wünschen.

Unser Projekt, die Rhein-Rhône-Verbindung, hat schon Fortschritte gemacht, kleine, langsame, aber wirkliche Fortschritte. Freilich wissen wir heute noch nicht genau, wann die Arbeiten anfangen und wie sie finanziert werden. Aber zum ersten Mal hat der Staatshaushalt 1981 Kredite für die Verbindung vorgesehen. Auch die Verhandlungen zwischen Regierung und den regionalen Behörden über die Finanzierung haben gut angefangen.

Trotz der politischen Veränderungen in meinem Land, die Sie sicher kennen, bleiben wir optimistisch, weil unser Projekt nicht das Projekt einer Partei ist, sondern der ganzen Nation, und weil es nützlich ist für Europa, wie Ihr Großprojekt Rhein-Main-Donau.

Finanzierungsprobleme für die Verbindung Rhein-Saône

Präsident Alexandre Jésel, Consortium pour la Modernisation et l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est et du Sud-Est, Straßburg, erläutert ein Großprojekt in seinem Land

Im Frühjahr haben wir Kenntnis von den heftigen Auseinandersetzungen erhalten, die wegen der vorgesehenen drastischen Mittelkürzungen des Bundesministeriums für Verkehr für die Main-Donau-Wasserstraße entstanden sind. Wir danken Ihnen, daß Sie uns regelmäßig alle Informationen über diese ärgerliche Sache zugeschickt haben, denn oft bekommt man im Ausland nur abgekürzte oder verfälschte Darstellungen durch die Medien oder durch die Presseagenturen.

Wir freuen uns festzustellen, daß trotz Ihrer Schwierigkeiten die Arbeit weitergeht, obwohl die Termine verlängert werden müssen. Wir legen großen Wert darauf, daß Ihr Großprojekt weitergeführt und vollendet wird. Ihr Sieg in diesem Kampf wird für uns in Frankreich ein wichtiges Argument gegenüber unseren Gegnern bilden, die es für nicht nützlich erachten, zwei Stromgebiete mit einem Kanal zu verbinden.

Bericht über französische Probleme: Präsident Alexandre Jésel schildert die Bemühungen seiner Organisation um eine baldige Verbindung zwischen Rhein und Saône.

Nun wie steht es bei uns? Zuerst muß die Achse Saône-Rhône durch eine Verbesserung der Endverbindungen mit dem Großhafen Marseille-Fos einerseits und mit dem Hafen von Sète andererseits vollendet sein. Diese Arbeiten sind im Gange. Dann muß auch das Hindernis der alten Brücke bei Mâcon überwunden werden. Das „Consortium", dessen Vorsitz ich führe, ist fest entschlossen, die Lösung eines kurzen Seitenkanals durchzuführen im Gegensatz zu den Technokraten, die diese ehrwürdige Brücke sprengen oder umbauen möchten.

Was die eigentliche Verbindung zwischen Rhein und Saône betrifft, wissen Sie, daß die Compagnie Nationale du Rhône durch ein Gesetz die Ermächtigung bekommen hat, diese Wasserstraße zu bauen. Die Compagnie Nationale du Rhône, die den Ausbau des großen französischen Stromes zwischen Lyon und dem Mittelmeer zu Ende geführt hat, baut zur Zeit Kraftwerke auf der Strecke Genfer See—Lyon. Mehr als ein Jahr hat die ausgeschiedene Regierung gebraucht, um die Ausführungsbestimmungen der Gesetze festzulegen. Während dieser Zeit hat aber die Compagnie Nationale du Rhône ihre Ausführungspläne weiterbearbeitet.

Nun bleibt aber noch der schwierigste Punkt zu überwinden, das Finanzierungsprogramm aufzustellen. Die lange Wahlperiode, die wir in unserem Land erlebt haben, und die Veränderungen, die nun an der Spitze des Staates, in der Nationalversammlung der Regierung, eingetreten sind, haben unsere Angelegenheiten nicht beschleunigt. Im Gegenteil! Wir stehen heute vor einem großen Fragezeichen. Welche

Prioritäten werden nun die neue Kammermehrheit und die neue Regierung setzen? Im Herbst wird die Sache klarer sein. Deshalb lade ich mit Vergnügen den Vorstand des Kanalvereins zur nächsten Generalversammlung unseres „Consortiums" ein. Sie wird Anfang Oktober in Mühlhausen stattfinden. Hoffentlich werden wir an diesem Tag dem ersten Spatenstich oder besser dem ersten Bulldozerstoß beiwohnen dürfen und uns freuen, daß auch in Frankreich das große europäische Wasserstraßennetz zur Verwirklichung kommt.

Die unterschiedlichen Interessenlagen der Gegner des Main-Donau-Kanals

Der Geschäftsführer Dr. Hartwig Hauck, Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau eV, zeigte in seinem Bericht auf, daß Argumente und tatsächliche Motive der Kanalgegner häufig voneinander abweichen

Durchaus unterschiedliche Motivgruppen lassen sich bei den Gegnern des Main-Donau-Kanals feststellen.
Da ist zunächst die umweltpolitische Interessenlage — sie reicht von den Verfechtern eines durchaus notwendigen und deshalb beachtenswerten Umwelt- und Landschaftsschutzes bis hin zu jenen Kreisen, die wirtschaftlichen Fortschritt als solchen ablehnen. Im Extrem steht dabei der Kanal stellvertretend für eine kapitalistische Wirtschaftsordnung und wird dementsprechend aus rein ideologischen Gründen bekämpft.

Einen ganz anderen Ausgangspunkt wiederum hat die wettbewerbspolitische Interessenlage. Bei ihr wird insbesondere von Kreisen der Rheinschiffahrt befürchtet, daß nach Fertigstellung der Main-Donau-Schiffahrtsstraße die Flotten der COMECON-Länder aufgrund ihrer anderen Kostenstruktur und einer auf Devisen ausgerichteten Wirtschaftsrechnung zu einem ruinösen Wettbewerb gegen die Rheinschiffahrt ansetzen würden. Aufgrund des Rechtsstatus der Main-Donau-Wasserstraße kann dies jedoch durch bilaterale Verträge über die Schiffahrtsrechte ausge-

Blick auf den Vorstandstisch: Erster Vorsitzender, Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter (links) und Geschäftsführer Dr. Hartwig Hauck bei einem kurzen Gedankenaustausch während der Mitgliederversammlung.

schlossen werden. In diese Richtung sollten die Bemühungen gehen und nicht in eine Polemik gegen den Main-Donau-Kanal, die letztlich dem gesamten Verkehrsträger Binnenschiffahrt nur schadet.
Hintergrund der finanzpolitischen Interessenlage ist die verschlechterte Haushaltssituation der Bundesregierung. Hier wird als einfacher Ausweg eine drastische Mittelkürzung für den Weiterbau der Main-Donau-Wasserstraße betrachtet. In diesem Zusammenhang wird dann gerne die Wirtschaftlichkeit dieser Wasserstraße angezweifelt. Dabei werden weitere Funktionen des Kanals, wie Wasserüberleitung und Freizeitmöglichkeiten, häufig außer acht gelassen, abgesehen davon, daß es kaum möglich ist, den wirtschaftlichen Nutzen zukünftiger Entwicklungschancen gerecht zu bewerten. Zutreffend ist allerdings, daß jedes Hinauszögern der Fertigstellung des Kanals wegen der bereits getätigten Investitionen und den Unterhaltungsmaßnahmen in hohem Maße unwirtschaftlich ist.
Diese unterschiedlichen Interessenlagen werden bei der Argumentation um die Main-Donau-Wasserstraße vielfach gar nicht deutlich; oft werden andere Argu-

Aufmerksame Zuhörer: Der Präsident der Industrie- und Handelskammer Nürnberg, Konsul Senator Walter Braun (links), und der Wirtschaftsminister a. D. Dr. Otto Schedl, folgen interessiert den Ausführungen der Redner.

mente vorgeschoben. Da geben sich Naturschützer um die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraße besorgt und versuchen gleichzeitig, die Ansiedlung hafenkonformer Betriebe, zum Beispiel im Hafen Nürnberg, zu verhindern (was der Wirtschaftlichkeit zweifellos abträglich ist). Da gibt es einzelne Stimmen bei der Rheinschiffahrt, welche dem Bundesverkehrsminister sparen helfen wollen — freilich nur bei der Main-Donau-Wasserstraße, keineswegs am Rhein. Und der Bundesverkehrsminister entwickelt, unbeschadet des Defizits der Bundesbahn, für das er politisch zuständig ist, beim Kanalbau viel Sinn für Wirtschaftlichkeit und außerdem natürlich für Umweltschutz. So kommt es zu einer unheiligen Allianz bei im Grunde genommen gänzlich divergierenden Auffassungen.

Die Situation der Main-Donau-Wasserstraße wird erschwert durch die Tatsache, daß es sich hier um ein Werk mit langfristigen Wirkungen handelt, während in der Tagesdiskussion oft kurzfristige Betrachtungsweisen überwiegen.

In dieser Situation muß es Aufgabe des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV sein, in der Sache unbeirrt und mit guten Argumenten aufklärend für die zügige Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße einzutreten. Dabei ist der Kanalverein, so wie in der Vergangenheit, auch in Zukunft auf die Mithilfe und Unterstützung seiner Mitglieder und Freunde angewiesen, für welche heute herzlich zu danken ist.

Die Main-Donau-Wasserstraße, eine Aufgabe für Landesentwicklung und Umweltschutz

Festrede des Bayerischen Staatsministers für Landesentwicklung und Umweltfragen, Alfred Dick, vor der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV am 29. Juni 1981 in Kelheim

Für die Einladung zur Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau eV darf ich mich sehr herzlich bedanken. Ich bin Ihrer Bitte gerne nachgekommen, weil sich mir dabei die Gelegenheit bietet, am Beispiel eines konkreten Großprojektes das Spannungsfeld aufzuzeigen, das dem Aufgabenbereich des Ministeriums zugrunde liegt. Gleichzeitig will ich aber auch die Mittel und Instrumente darlegen, die wir zu einer vernünftigen und ausgewogenen Lösung der Probleme einsetzen.

Das Thema „Die Main-Donau-Wasserstraße, eine Aufgabe für Landesentwicklung und Umweltschutz" macht bereits deutlich, daß der Bau der Main-Donau-Wasserstraße sowohl den Zielen der Landesentwicklung Rechnung tragen als auch die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen soll. Zwischen diesen beiden Bereichen bestehen gerade bei einem derart großen Vorhaben wie der Main-Donau-Wasserstraße mannigfaltige Verknüpfungen, die keinesfalls außer acht gelassen werden dürfen. Die isolierte Sicht aus einer einseitigen Interessenlage mißachtet diese Zusammenhänge, sie führt zu einer Verabsolutierung des eigenen Standpunktes und kann schon aus diesem Grunde nicht den Anspruch auf Unfehlbarkeit erheben. Es ist mir daher ein besonderes Anliegen, die bereits vielfach dargestellten Zusammenhänge zwischen Landesentwicklung, Strukturentwicklung und Umweltschutz anhand des Baus der Main-Donau-Wasserstraße nochmals darzustellen und damit eine ausgewogene und sachliche Erörterung dieses Vorhabens zu unterstützen.

Ziel bayerischer Landesentwicklung und Umweltpolitik ist es — ich zitiere aus dem bayerischen Landesentwicklungsprogramm — „Bayern in seiner Gesamtheit und seinen Teilräumen so zu erhalten und zu entwickeln, daß für seine Bewohner die freie Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft, soziale Gerechtigkeit und Chancengleichheit gesichert und nachhaltig gefördert werden."

Bayerisches Bekenntnis zum Main-Donau-Kanal: Der Bayerische Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen Alfred Dick bei seinem Festvortrag.

Es liegt auf der Hand, daß dieses weitgreifende Ziel nur durch Verfolgung und gegenseitige Abstimmung einer Vielzahl von

zum Teil gegenläufigen Einzelzielen erreichbar ist. Die nunmehr über zehnjährige Tätigkeit des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen hat dabei gelehrt, daß bei aller Übereinstimmung im Grundsätzlichen die Abstimmung im Detail häufig die größten Schwierigkeiten bereitet. Ausbaumaßnahmen bedingen häufig einen Eingriff in die Umwelt, wie andererseits Umweltschutz- und Landschaftsschutzmaßnahmen durchaus auch Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung haben können. Es läßt sich hier in Analogie zu dem „magischen Dreieck" aus der Volkswirtschaft auch ein magisches Dreieck zwischen Landesentwicklung, Wirtschaftswachstum und Umweltschutz herstellen.

Lassen Sie mich dies am Beispiel der Main-Donau-Wasserstraße demonstrieren:

Die Staatsregierung hält nach wie vor daran fest, daß der Bau dieser Wasserstraße für Bayern eine wichtige Maßnahme der Landesentwicklung darstellt. Hierdurch können die Nachteile der Randlage Bayerns innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Gemeinschaften abgebaut und die sich aus der Nähe Bayerns zu den Staaten Südosteuropas und des Mittelmeeres ergebenden wirtschaftlichen Möglichkeit aktiviert werden. Außerdem wird gerade der struktur- und wirtschaftsschwache südost- und nordostbayerische Raum verkehrsmäßig besser erschlossen. Über die Verkehrsbedeutung hinaus ist die Wasserstraße aber auch Voraussetzung für die großräumige Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das wasserarme Regnitz-Main-Gebiet, wodurch dort die notwendige Brauchwasseraufbesserung verwirklicht und die Belastungen von Regnitz und Main durch Abwasser entscheidend abgebaut werden können. Diese Wasserüberleitung ist zugleich wesentliche Voraussetzung für die Stärkung und Fortentwicklung der Industrie in Mittelfranken.

Um auf den weiteren Eckpunkt des Dreiecks zu kommen, so ist der Wasserstraßenbau ohne Zweifel auch geeignet, zur Erhaltung eines vernünftigen Wirtschaftswachstums in unserem Lande beizutragen. Gerade im Hinblick auf die in Zukunft weiter steigenden Energiekosten und die Verknappung der Energievorräte ist die Wasserstraße als kostengünstiger Transportweg, der zum Abbau der überproportionalen Frachtkostenbelastung der bayerischen Wirtschaft beitragen kann, noch wichtiger geworden als bisher. Dabei gibt der Wasserstraßenbau auch der regionalen Wirtschaft wichtige Investitionsimpulse und unterstützt die Schaffung neuer und die Erhaltung bestehender Arbeitsplätze. Diese Feststellung wird belegt durch die Entwicklung entlang des Mains nach der Kanalisierung. Als Folge der Standortverbesserung haben sich zwischen 1945 und 1970 am Main 230 Industrie- und Gewerbebetriebe neu niedergelassen, von denen sich 166 in den Häfen Aschaffenburg, Würzburg, Schweinfurt und Bamberg befinden. Dieser Effekt, der in seiner Tendenz auch unter verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gilt, ist gerade für die strukturschwachen ostbayerischen Räume von wesentlicher Bedeutung.

Die vorher erwähnte Wasserüberleitung wird zugleich den notwendigen weiteren Bau thermischer Kraftwerke an Regnitz und Main, wie zum Beispiel Block II des Kohlekraftwerkes Frauenaurach bei Erlangen, ermöglichen und zu einer ausgewogenen Verteilung von Energiestandorten beitragen können.

Kommen wir nun zum dritten Eckpunkt unseres magischen Dreiecks, nämlich dem „Umweltschutz". Vorausschicken möchte

ich hierzu, daß wir uns in Bayern eines umfassenden Umweltbegriffes bedienen. Zu ihm zählt der Umweltschutz im eigentlichen Sinne, also Umwelttechnik und Umweltgestaltung, aber auch die Umweltvermittlung, also all das, was mit Freizeit und Erholung zusammenhängt.
Grundsätzlich kann zunächst nicht geleugnet werden, daß der Bau der Main-Donau-Wasserstraße nicht unerhebliche Eingriffe in die Natur und Landschaft mit sich bringt, in eine Landschaft — wenn ich hier als Straubinger zum Beispiel an die Donaulandschaft denke —, deren ökologische Bedeutung vor allem als Lebensraum gefährdeter Tiere und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften unbestritten ist.
Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat sich deshalb sehr frühzeitig mit den Auswirkungen des Kanalbaus auf Natur und Landschaft befaßt. Angesichts der mit Großbauvorhaben verbundenen ökologischen Probleme wurde zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme dieser Landschaft eingeleitet. Im Januar 1977 legte das Bayerische Landesamt für Umweltschutz eine Dokumentation über die schutzwürdi-

Besichtigungsfahrt nach der Mitgliederversammlung: Mitglieder und Gäste auf einer Baustelle an der Altmühl nahe Kelheim.

gen Bereiche der Donauaue zwischen Regensburg und Pleinting vor. Danach weist diese Landschaft noch heute naturnahe oder halbnatürliche, ökologisch außerordentlich wertvolle Flächen auf. Um diese Untersuchung zu vertiefen, hat die Ornithologische Arbeitsgemeinschaft Ostbayern mit Förderung unseres Ministeriums das Gutachten „Lebensraum Donau " erstellt. Dieses Gutachten und weitere Untersuchungen anderer Institutionen und Wissenschaftler stellen wesentliche Grundlagen für die hier im Donautal besonders schwierige Naturschutzarbeit dar. Sie dienen insbesondere dem Vollzug des Landesentwicklungsprogramms, in dem sich die Bayerische Staatsregierung zum Schutz und zur Pflege der Donaulandschaft verpflichtet hat.

Auf der Grundlage dieser Gutachten und in einem umfassenden Schutzflächenkonzept werden zur Zeit von den Naturschutzbehörden mehrere Inschutznahmeverfahren, zum Beispiel für das Donaualtwasser bei Donaustauf, die Gmünder und Pfatter Au, Öberauer Schleife, Altwasser und Auwald „Vogelau" in Straubing, Vogelfreistätte „Graureiherkolonie Kleinschwarzach", das Isarmündungsgebiet und das Donaualtwassergebiet „Staatshaufen", vorbereitet.

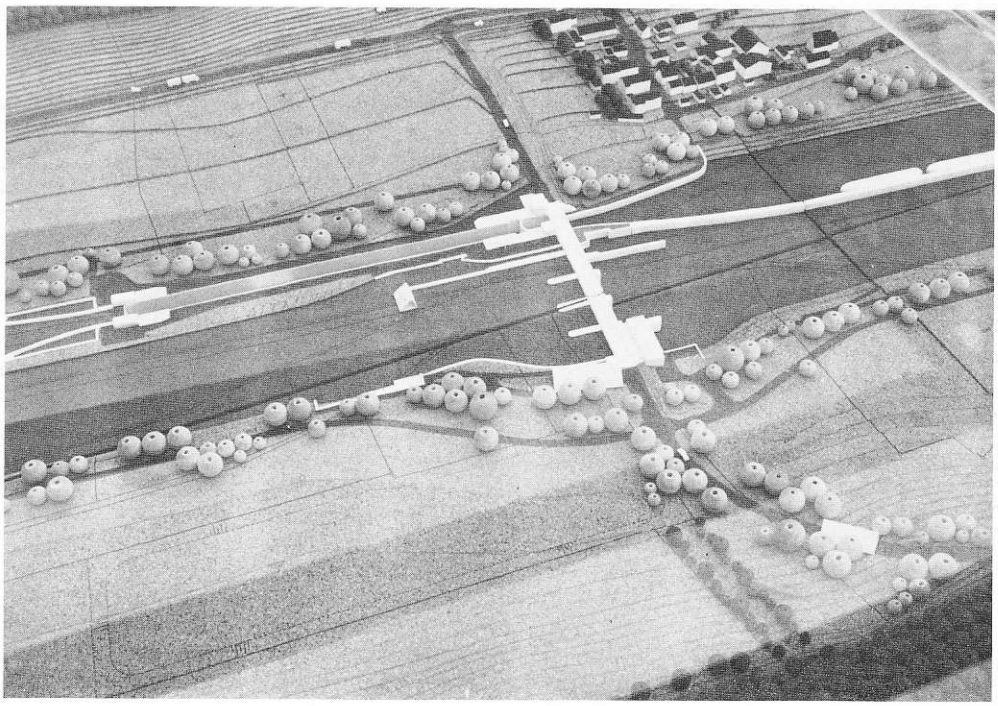
Dem Ziel, die natürliche Schönheit und hohe Qualität der Ökosysteme der Donaulandschaft zu erhalten, dienen ferner eine Reihe weiterer Maßnahmen. In diesem Zusammenhang sind der Landschaftsplan Altmühl und die in der Folge erstellten Landschaftspläne zu nennen. Dieser am 10. Juli 1974 vorgelegte Plan, der übrigens der erste seiner Art war, stellt nicht nur einen Bepflanzungsplan für das künftige Main-Donau-Kanalgelände dar, sondern entwickelt darüber hinaus eine umfassende ökologisch gestalterische Zielsetzung für die künftige Entwicklung der wohl einmaligen Landschaft der Altmühl. Nur die detaillierte Landschaftsplanung für den gesamten Talbereich vermag, zumindest weitgehend, die nicht zu leugnenden Zielkonflikte aufzulösen. Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat daher die Erstellung des Landschaftsplanes Altmühltal sowie der nachfolgenden Landschaftspläne auch finanziell gefördert.

Bei allen diesen Maßnahmen hat der amtliche Naturschutz in Bayern sich immer bereit gezeigt, Kompromisse aus übergeordneten Interessen zu schließen und in einer Vielzahl von Fällen eigene Anliegen zurückzustellen, was aus fachlichen Gründen nicht immer leicht gefallen ist.

Lassen Sie mich zum „magischen Dreieck" der Umweltpolitik zurückkehren. Landesentwicklungspolitische Ziele, ökonomische Belange und ökologische Erfordernisse können unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten und der Ansprüche der Betroffenen nur dann auf einen Nenner gebracht werden, wenn ein objektives Abwägen und ein gegenseitiges Abstimmen sichergestellt ist. Dabei gilt es, durch eine Vielzahl von Maßnahmen und Veränderungen die Möglichkeiten auszuloten, daß alle drei Ziele, wenn auch notwendigerweise von Fall zu Fall in unterschiedlichem Maße, erreicht werden. Insoweit ist jedes größere Vorhaben und insbesondere die Main-Donau-Verbindung eine echte Aufgabe für die bayerische Landesentwicklungs- und Umweltpolitik!

Der Bau der Main-Donau-Wasserstraße bietet ein gutes Beispiel dafür, wie durch eine sorgfältige Einpassung in die Natur und Landschaft ein zweifellos vorhandener Eingriff so gestaltet werden kann, daß es, ich zitiere aus dem Geleitbrief zum Landschaftsplan Altmühltal den Vorsitzenden

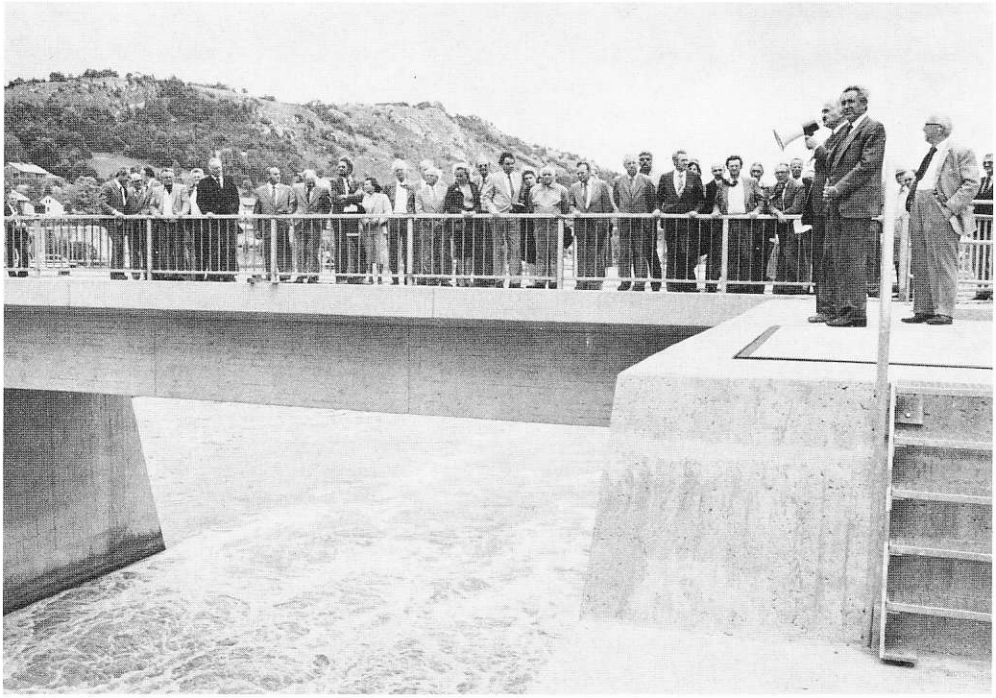
des Bundes Naturschutz, auch für den Naturfreund möglich sein sollte, das „neue Altmühltal" auch nach dem Abschluß aller Bauarbeiten ohne ernste Einschränkungen zu akzeptieren.
Es mag übertrieben sein, in diesem Zusammenhang von einer Synthese von Landschaftsschutz und Wasserstraßenbau zu sprechen; eine Annäherung dieser beiden Zielsetzungen ist jedenfalls gelungen; die bereits fertiggestellten Strecken, besonders der Abschnitt Kelheim-Regensburg, beweisen es.
Im übrigen ist es nicht so, daß bei dem weit verstandenen Begriff des Umweltschutzes einschließlich der Umweltvermittlung sich Umweltschutz und Main-Donau-Wasserstraße ausschließlich als Gegensatz gegenüberstehen. Die neu geschaffene Kanalstrecke wird ebenso wie die in Zusammenhang mit dem Main-Donau-Kanal gebauten Speicherseen einen erheblichen Erholungswert für die Bevölkerung haben. Dazu tragen Wander- und Radwege im Uferbereich ebenso wie die eigentliche Wasserfläche bei, die Möglichkeiten zum Bootfahren, zum Angeln und nicht zuletzt für die Personenschiffahrt bietet. Für diese Zwecke wurden an den bereits fertiggestellten Abschnitten zahlreiche Einrichtun-



Die Staustufe Kelheim im Modell: Das Bauwerk wird elegant in die Landschaft eingefügt und mit viel Grün umgeben.

gen wie Sportboothäfen, Personenschiffsländen und Einrichtungen für Regatten geschaffen. Zudem wurde allein im Abschnitt Bamberg-Nürnberg durch Bepflanzung und Aufforstung eine parkartige Erholungslandschaft von rund 1 400 Quadratkilometer Fläche geschaffen. Das gleiche ist für den noch zu bauenden Südabschnitt vorgesehen. Die im Zuge der Überleitung von Zusatzwasser geplanten Seen im Altmühltal, Brombachtal und in der Kleinen Roth können zusätzliche Erholungsmöglichkeiten, besonders für den Raum Nürnberg-Fürth, bieten.

Aus der Sicht des Umweltschutzes ist schließlich die Binnenschiffahrt grundsätzlich zu begrüßen, da es sich hierbei um das wohl emmissionsärmste und deshalb aus dieser Sicht um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel handelt.
Dennoch muß natürlich auch bei diesem Projekt wie bei allen Eingriffen in Natur und Landschaft der Grundsatz gelten: „Soviel wie unbedingt nötig, so wenig wie möglich", und zwar auch in zeitlicher Sicht! Die aus Bonn bekannt gewordenen Mittelkürzungen, die als das zwangsläufige Ergebnis der seit langem höchst bedenklichen Haus-



Die ersten Baufortschritte zeichnen sich ab: Dr.-Ing. E. h. Burkart Rümelin (mit Megaphon) gibt Erläuterungen über den Bau der Staustufe Kelheim.

haltspolitik des Bundes eigentlich nicht überraschen, wecken die Sorge, daß die Baumaßnahmen nicht zügig abgeschlossen werden können. Für das Jahr 1981 sollen die Haushaltsmittel um 30 Millionen Mark auf 120 Millionen Mark gekürzt werden, für die weiteren Jahre sind, wie Sie wissen, ebenfalls erhebliche Kürzungen vorgesehen. Nach dieser Finanzplanung des Bundes würde sich die Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße auf das Jahr 2000 verschieben.

Eine derartige Kürzung der Bundesmittel würde die gesamtwirtschaftliche Nutzung der bisherigen Investitionen für den Main-Donau-Kanal erheblich verzögern müssen. Sie ließe zugleich auch Schwierigkeiten für eine Vielzahl von kommunalen und privatwirtschaftlichen Investitionen erwarten, die entlang der Ausbaustrecke in Erwartung der zügigen Fertigstellung der Wasserstraße getätigt wurden. Die Verzögerung der Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße blockiert außerdem die notwendige Infrastrukturverbesserung durch den dritten leistungsfähigen Verkehrsweg „Wasserstraße" für den strukturschwachen ostbayerischen Raum. Schließlich würde sich ein etwa notwendiger weitgehender Baustop besonders negativ auf die ohnehin schon prekäre Arbeitsmarktlage im ostbayerischen Raum auswirken. Im Interesse der Bevölkerung in diesem Raum muß deshalb unter allen Umständen erreicht werden, daß der Bund Zuschüsse zumindest in der bisherigen Höhe von 120 Millionen Mark jährlich leistet. Die Bayerische Staatsregierung hat sich daher auch energisch gegen eine Kürzung der Baumittel ausgesprochen.

Im übrigen würde die große Zahl halbfertiger Baustellen auch unter dem Aspekt des Landschaftsschutzes über viele Jahre hinweg eine zusätzliche Belastung darstellen. Gerade für die Orte des unteren Altmühltals, die auf den Fremdenverkehr angewiesen sind, könnte dies auch unzumutbare wirtschaftliche Beeinträchtigungen mit sich bringen.

Daß die Forderung der Bayerischen Staatsregierung nach einem zügigen Weiterbau berechtigt ist, beweist die Tatsache, daß auch der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestags in seiner Sitzung am 19. März 1981 seine Erwartung zum Ausdruck gebracht hat, die Bundesregierung werde bei der Aufstellung des Haushalts 1982 und der Fortschreibung der Finanzplanung bis 1985 die Ansätze für den Bau der Main-Donau-Wasserstraße mindestens so bemessen, daß die bestehenden Verpflichtungen gegenüber Dritten einschließlich der unabweisbaren Folgemaßnahmen finanziert werden können. Der Ausschuß geht dabei von Bundesmitteln in Höhe von 120 Millionen Mark für 1982 und 105 Millionen Mark für 1983 aus.

Die Bundesregierung ist nunmehr aufgefordert, endlich klarzustellen, ob sie an der ursprünglichen Mittelkürzung in ihrer Finanzplanung festhalten will oder ob sie sich die Anregungen des Haushaltsausschusses für eine Mittelerhöhung zu eigen gemacht hat.

Eine erfolgreiche und dauerhafte Umweltpolitik muß eingebettet sein in die generellen Zielvorstellungen zur Entwicklung des Landes. Die Erfahrungen, die wir bei dem Bau der Main-Donau-Wasserstraße bisher machen konnten, sind für die weitere Verfolgung dieser Politik äußerst wichtig. An dieser Stelle darf ich hier die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit der Rhein-Main-Donau AG mit dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen dankbar betonen. Ich bin im übrigen überzeugt, daß auch der Wasserstraßenbau durch die in-

tensive Befassung mit dem Umweltschutz gewonnen hat. Dies scheint mir ein Vergleich der in den fünfziger Jahren gebauten Strecken mit dem Abschnitt Kelheim-Regensburg augenfällig zu beweisen.

Ich wünsche uns allen, daß es gelingen möge, die Main-Donau-Verbindung möglichst zügig fertigzustellen. Die Bayerische Staatsregierung wird sich hierfür auch in Zukunft mit Nachdruck einsetzen.