Mitteilungsblätter
Juni 1983
Nummer 43

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

Ein Vierteljahrhundert an der Spitze des Kanalvereins

Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter begeht in seinem Amt als Vorsitzender ein seltenes Jubiläum

Vor einem Vierteljahrhundert, am 27. Juni 1958, wurde Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter von der Mitgliederversammlung zum Vorsitzenden des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. gewählt. Er hat damit am 27. Juni 1983 25 Jahre den Vorsitz des Kanalvereins inne, länger als irgendein Vorsitzender in der über 90jährigen Geschichte des Vereins vor ihm. Das entspricht in glücklicher Weise der Tradition des Kanalvereins, den Oberbürgermeister von Nürnberg zu seinem Vorsitzenden zu wählen.

Das Wirken von Dr. Urschlechter für die Main-Donau-Wasserstraße reicht weit über den Kanalverein hinaus. Denn auch als Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, als Mitglied des Bayerischen Senats und in vielen anderen wichtigen Ämtern setzt er stets seine ganze Kraft und sein Wissen für den Bau dieser Wasserstraße und ihre zukünftige Entwicklung ein. Beispielhaft sind hier zu nennen: Der großzügige Ausbau des Hafens Nürnberg, die weitblickende Unterstützung der Rhein-Main-Donau AG wie überhaupt sein ständiges Eintreten für den Kanal, auch dann, wenn es ihm persönliche Verunglimpfungen einträgt. Ein Höhepunkt dieses bisherigen Wirkens gleichermaßen als Oberbürgermeister von Nürnberg wie als Vorsitzender des Kanalvereins war die Eröffnung des Staatshafens Nürnberg verbunden mit dem ‚Internationalen Rhein-Donau-Tag' und der ‚Euroca 72 — Internationale Ausstellung Europakanal Rhein-Main-Donau' im September 1972.

Die zurückliegenden 25 Jahre brachten entscheidende Phasen des Ausbaus der Main-Donau-Wasserstraße, wie ein kurzer Rückblick auf das Ausgangsjahr 1958 zeigt: Damals konzentrierten sich die Bauarbeiten an der Wasserstraße auf den Raum Schweinfurt, und der Weiterbau der Kanalstrecke von Bamberg nach Nürnberg wurde zwischen Bund und Bayern vereinbart. Unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister Dr. Urschlechter hat der Kanalverein dann vielfältige Aktivitäten für die Main-Donau-Wasserstraße entfaltet, die hier nur stichwortartig und naturgemäß unvollständig gewürdigt werden können.

Mit dem Gutachten von Professor Dr. Jaenicke „Die neue Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau — eine völkerrechtliche Untersuchung über den rechtlichen Status der künftigen Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße" (1973) und der Ifo-Studie „Der Main-Donau-Kanal — Argumentationsstudie zu einer kontroversen Diskussion" (1982) werden in jeweils schwierigen Situationen für die Wasserstraße anstehende Fragen überzeugend geklärt. Die Tradition des Vereins auf dem Gebiet technischer und verkehrswissenschaftlicher Gutachten wird damit auf neue Bereiche fortentwickelt.

Der europäischen Bedeutung der Main-Donau-Verbindung trägt Dr. Urschlechter durch den systematischen Ausbau internationaler Beziehungen des Kanalvereins, insbesondere nach Österreich, Frankreich, der Schweiz, den Niederlanden, aber auch den COMECON-Ländern Rechnung.

Die Öffentlichkeitsarbeit des Kanalvereins wird unter seinem Vorsitz durch die Herausgabe von Mitteilungsblättern, Mitgliederbriefen, Festsschriften und durch eine Intensivierung der Beziehungen zu den Medien erweitert.

Dr. Urschlechter gelingt es stets viele namhafte Persönlichkeiten zu einer Mitwirkung in den Gremien des Kanalvereins zu gewinnen, die wirtschaftliche Basis des Vereins zu stärken und die personelle Organisation

so zu formen, daß der Kanalverein auch unter den schwierigen Bedingungen der 80er Jahre wirkungsvoll arbeiten kann.

Sein 25jähriges Jubiläum im Vorsitz des Kanalvereins ist Anlaß, Zwischenbilanz zu ziehen und Herrn Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter für das bisher Geleistete zu danken. Mit diesem Dank verbinden sich Hoffnung und Überzeugung, daß der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein auch in Zukunft auf den Weitblick, das politische Geschick und das unermüdliche Engagement seines Vorsitzenden Dr. Urschlechter in dem Ringen um die zügige Fertigstellung des Main-Donau-Kanals vertrauen darf.

Dr. Hartwig Hauck

Ein Leben für die Idee des Main-Donau-Kanals

Interview mit dem Vorsitzenden des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter zu seinem 25jährigen Jubiläum im Amt

Der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Senator Dr. Andreas Urschlechter, steht seit 25 Jahren an der Spitze des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. Keine Persönlichkeit vor ihm hat den Verein in seiner 91jährigen Geschichte als Vorsitzender so lange in guten wie in schlechten Zeiten geführt, sich der Idee einer Verbindung zwischen den beiden großen europäischen Strömen so tatkräftig gewidmet.

Im Jubiläumsjahr der Amtszeit von Dr. Urschlechter scheinen die letzten Hindernisse aus dem Weg geräumt, die der Vollendung des Main-Donau-Kanals gerade in jüngster Zeit entgegenstanden. In einem Interview schildert der Vorsitzende des Vereins, wie er seine Aufgabe verstanden und was er mit den Mitgliedern erreicht hat.

Redaktion: Mit welchen Erwartungen und Hoffnungen haben Sie Ihr Amt als Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. im Juni 1958 angetreten?

Dr. Urschlechter: Als mich die Mitglieder des Vereins bei der Jahresversammlung 1958 im Münchner Regina-Hotel mit der Aufgabe betrauten, da sah es keineswegs rosig für eine Verbindung von Main und Donau aus. Die Strecke bis Würzburg war zwar kanalisiert, die Arbeiten Richtung Bamberg hatten begonnen, aber außer der Idee des durchgehenden Wasserweges und der Menschen, die an sie glaubten, gab es wenig Hoffnung für einen durchgehenden Wasserweg von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.

Redaktion: Wann kam der Durchbruch für den Bau des Kanals von Bamberg nach Nürnberg und weiter nach Regensburg?

Dr. Urschlechter: Die Duisburger Verträge vom Jahre 1966 brachten die entscheidenden Voraussetzungen für das große Werk,

das viele Generationen von Menschen ersehnt hatten, wie die ersten Bemühungen Kaiser Karls des Großen um eine Schiffahrtsverbindung vom Main zur Donau beweisen. In Duisburg bestätigten 1966 die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern den Vertrag von 1924 zwischen dem Deutschen Reich und Bayern und schrieben ihn fort. Damit war eine gute Rechtsgrundlage für den Bau des Kanals auf seiner vollen Strecke gegeben.

Redaktion: Haben sich die Erwartungen erfüllt, die sich an die Duisburger Verträge knüpften?

Dr. Urschlechter: In weit weniger als zehn Jahren machte der Kanal große Fortschritte. Sichtbare Zeichen dafür sind der Hafen Bamberg, der lange umstritten war, weil die Domstadt von ihm etwas zerschnitten wird, und der Staatshafen Nürnberg, der 1972 eingeweiht wurde. Vor allem die Eröffnung der Strecke bis Nürnberg galt als Signal, daß einer Vollendung des Kanals nichts mehr im Wege steht.

Redaktion: Der Nürnberger Hafen mit seiner Infrastruktur wird als beispielhaft erachtet, weil dort alle Transportwege zusammentreffen. Er stellt eine ideale Kombination von Schienenweg, Straßennetz und Wasserweg dar. Sie haben sicher als Oberbürgermeister der Stadt manches dazu beitragen können, daß sich die Vorstellungen des Kanalvereins in der Wirklichkeit niederschlugen. Wie sah das konkret aus?

Dr. Urschlechter: Es ist sicher richtig, daß die Stadt Nürnberg vieles dazu beitragen konnte, den Hafen zu einem Umschlagplatz für Güter aller Art zu gestalten. Sie hat allein 120 Millionen Mark investiert, um die nötige Infrastruktur zu schaffen. Aber die Stadt hat dies nicht allein anderen zu Gefallen getan, sondern sie hat dadurch auch gewonnen. Ich erinnere nur an die großen Industriegebiete in der Nachbarschaft des Hafens, die Nürnberg neue Entwicklungschancen eröffneten.

Redaktion: Trotz dieser Fortschritte gab es aber auch immer wieder Erschütterungen für die Kanalidee. Wie sind Sie und die Mitglieder des Vereins diesen Erscheinungen begegnet?

Dr. Urschlechter: Ein so großes und bedeutendes Bauwerk wie der Kanal sieht sich immer wieder der Kritik ausgesetzt. So hat uns die sozialliberale Koalition in Bonn vorgeworfen, wir setzten uns für eine Schiffahrtsverbindung ein, die nach ihrem Standard als internationale Wasserstraße betrachtet werden könnte und somit den deutschen Reedern gewissermaßen das Wasser abgräbt. Wir haben darauf mit einem völkerrechtlichen Gutachten von Professor Dr. Günther Jaenicke geantwortet, der 1973 unumstößlich feststellte, daß der Kanal eine nationale Wasserstraße ist. Ihre künftigen Benutzer in den Nachbarländern müssen sich ihre Schiffahrtsrechte in Verträgen mit der Bundesrepublik Deutschland sichern. Das Auswärtige Amt ist seither beschäftigt, bilaterale Verträge für den Zeitpunkt anzustreben, wenn der Kanal auf seiner vollen Länge befahren werden kann.

Redaktion: In jüngster Zeit sind aber die Stimmen immer lauter geworden, die Zweifel am Sinn der Verbindung von Main und Donau überhaupt vorbringen. Vor allem die Wirtschaftlichkeit der Strecke Nürnberg-Regensburg steht im Brennpunkt heftiger Auseinandersetzungen. Wie hat der Verein darauf reagiert?

Dr. Urschlechter: Mit dem Ifo-Gutachten von 1982, das wir in Auftrag gegeben haben, konnten wir den wissenschaftlichen Beweis dafür antreten, daß viele Kritiker mit falschen Zahlen operiert und auf diese Weise das Projekt in ein falsches Licht

gebracht hatten. Vor allem stellt Ifo eindeutig fest, daß es fast ebenso teuer wäre, die Arbeiten auf der Strecke Nürnberg-Regensburg einzustellen, als die Strecke zu vollenden. Die Gutachten von Prof. Dr. Jaenicke und des Ifo-Instituts zähle ich zu den großen Leistungen des Vereins nicht nur in meiner Amtszeit, sondern in seiner mehr als 90jährigen Geschichte. Sie beweisen unseren Freunden, daß wir nicht müde werden, alle Kräfte für die große Idee des Wasserweges von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer einzusetzen.

Redaktion: Sie stehen dem Verein seit nunmehr einem Vierteljahrhundert vor. Dabei haben Sie sicher auch manche Menschen kennengelernt, die mit Ihnen an der Geschichte des Vereins geschrieben haben. Welche Namen haften Ihnen besonders im Gedächtnis?

Dr. Urschlechter: Ich erinnere mich in Dankbarkeit meiner Stellvertreter Dr. E. h. Heinrich Kost und Dr. jur. Paul Beyer, die mir über lange Jahre treu in der Führung des Vereins zur Seite gestanden haben. Ich gedenke ihres Wirkens über ihren Tod hinaus. Außerdem habe ich stets Geschäftsführer zu meiner Unterstützung gehabt, die alle Aufträge von Mitgliedschaft und Vorstand gewissenhaft und sorgfältig erfüllten: Dr. Max Seiermann, Prof. Dr. Johann Sebastian Geer und — in der Gegenwart — Dr. Hartwig Hauck. Besonders wertvoll sind für mich auch die Beziehungen zu den Persönlichkeiten unserer befreundeten Organisationen im Ausland, wobei ich besonders unsere Freunde in Österreich und Frankreich hervorheben darf. Die Schwestervereine in diesen beiden Ländern stehen treu zu unserer Sache und erweisen ihr auf diese Weise einen großen Dienst.

Redaktion: Wann wird der Kanal nach dem heutigen Stand der Dinge vollendet werden?

Dr. Urschlechter: Ich glaube nicht, daß der Wasserweg vor 1990 von Nürnberg bis Regensburg durchgebaut ist. Aber bis Anfang der neunziger Jahre läßt es sich schaffen. Die sozialliberale Koalition hat uns in den letzten Jahren so viele Schwierigkeiten gemacht, daß sich das Projekt um zehn Jahre verzögert hat. Die neue politische Konstellation in Bonn mit einer Koalition von CDU, CSU und FDP macht mich aber sicher, daß wir die Vollendung abwarten können. Ich habe gedacht, daß der Kanal bis zum Ende meiner Amtszeit als Oberbürgermeister (1987) fertig ist. Jetzt kann ich wohl als Pensionär der Stadt, aber als Vorsitzender des Kanalvereins mit dem Schiff nach Regensburg fahren. Ich habe ein Leben lang für die Idee der Schiffahrtsverbindung von Main und Donau gekämpft, so daß ich meine Aufgabe an der Spitze des Vereins weiterführen will, solange es meine Kräfte zulassen.

Mitgliederversammlung 1983 in Regensburg

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. führte am 30. Mai 1983 seine Mitgliederversammlung unter reger Beteiligung der Mitglieder, der in- und ausländischen Freunde, der Presse sowie zahlreicher Gäste in Regensburg durch.
Die verschiedenen Grußworte, Berichte und Ansprachen betonten die Bedeutung des Main-Donau-Kanals und die Notwendigkeit seiner zügigen Fertigstellung.
Außerdem erfolgten die Neuwahlen des Vorsitzenden und der stellvertretenden Vorsitzenden, des Vorstandes, des geschäftsführenden Vorstandes sowie Ergänzungswahlen zum Beirat und Verwaltungsrat des Kanalvereins.
Die Ausführungen der Redner und die Ergebnisse der Mitgliederversammlung werden nachfolgend wiedergegeben.

Die Vernunft hat gesiegt

Begrüßungsworte des Vorsitzenden des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V., Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter

Das Jahr 1982 war zunächst durch den Versuch der damaligen Bundesregierung geprägt, die Bauarbeiten am Main-Donau-Kanal abzubrechen.
Wir haben mit allen Kräften Widerstand gegen diesen Versuch geleistet und das Ifo-Gutachten über die Wirtschaftlichkeit der Kanalstrecke herbeigeführt. Ich möchte den Ausführungen des Herrn Geschäftsführers im Geschäftsbericht nicht vorgreifen, darf jedoch hervorheben, daß der Auftrag über das Ifo-Gutachten eine bedeutende Leistung unseres Vereins ist.
Die klaren Aussagen von Mitgliedern der Bayerischen Staatsregierung, besonders des Herrn Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Strauß, haben für uns alle überzeugend dargestellt, daß der Freistaat Bayern hinter der Fortführung der Baumaßnahmen steht.

Ich freue mich darüber, daß in den Koalitionsvereinbarungen der jetzigen Bundesregierung unter Ziffer 20 der Innen- und Rechtspolitik folgendes enthalten ist: „20. Rhein-Main-Donau-Kanal — Der Beschluß der Bundesregierung über den Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals wird bestätigt. Die Bundesminister für Wirtschaft, Verkehr und Auswärtiges werden beauftragt, darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen nicht beeinträchtigt wird (keine Internationalisierung der Wasserstraße)."

In der Regierungserklärung von Herrn Bundeskanzler Dr. Kohl vom 4. Mai 1983 heißt es: „Wir brauchen ein modernes, alle Regionen verbindendes Verkehrsnetz. Im Straßenbau werden wir Lücken schließen und Verkehrswege verbessern. Den Bau des Main-Donau-Kanals wollen wir vollenden und den Ausbau der Saar fortsetzen. Sinnvolle Arbeitsteilung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsträgern ist die

Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Investitionspolitik."
Wir sind auch Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger sehr für seine eindeutige Erklärung verbunden, daß der Main-Donau-Kanal fertiggebaut wird.
Wir vertrauen diesen Erklärungen. Daran kann uns auch das Geschrei der Gegner nicht beirren, sei es im Bundestagswahlkampf durch Herrn Dr. Vogel von der SPD oder von den Gegeninitiativen. Ich begrüße in diesem Zusammenhang die Tätigkeit der in Kelheim gegründeten Arbeitsgemeinschaft für die zügige Fertigstellung des Main-Donau-Kanals.
Die Vernunft hat gesiegt und sie wird auch weiter siegen.

Versachlichung der Diskussion durch Ifo-Studie

Geschäftsbericht 1982
von Geschäftsführer Dr. Hartwig Hauck

Obgleich das Geschäftsjahr 1982 für den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. schwierig begann, hat es in der zweiten Jahreshälfte für die Vollendung des Main-Donau-Kanals positive Ergebnisse gebracht. Das vom Kanalverein beim Ifo-Institut in Auftrag gegebene Gutachten „Der Main-Donau-Kanal — Argumentationsstudie zu einer kontroversen Diskussion" konnte am 8. September 1982 in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden. Die streng an den Fakten und Dokumenten ausgerichtete Studie zu den strittigen Kanalthemen ‚Ausbaustadium', ‚Finanzierungsgrad', sogenannte ‚qualifizierte Baubeendigung', ‚Landschaftsschutz', ‚Verkehrsprognosen' und ‚Nutzen-Kosten-Verhältnis' hat für die dringend notwendige Klärung in der Diskussion gesorgt.
Der babylonischen Sprachverwirrung der Kanalgegner konnten nun die klaren Aussagen der Ifo-Studie entgegengestellt werden:

- Fertigstellungsgrad der 171 km langen Gesamtstrecke des Main-Donau-Kanals Mitte 1982 79%; Fertigstellungsgrad der 99 km langen Südstrecke 57%.
- Fertigstellungsgrad nach sogenannter ‚qualifizierter Baubeendigung' für den gesamten Main-Donau-Kanal 85%; für die Südstrecke 70%.
- Finanzieller Abwicklungsgrad nach ‚qualifizierter Baubeendigung' für die Gesamtstrecke 78%; für die Südstrecke 61%.
- Einsparung bei der sogenannten ‚qualifizierten Baubeendigung' gegenüber den Fertigstellungskosten nur 156 Millionen Deutsche Mark, das sind 3,7% der Gesamtinvestitionen oder 9,6% der zum Fertigbau benötigten Mittel.

- Als Verkehrsprognose ermittelte das Ifo-Institut nach eingehender Durchleuchtung der PLANCO-Prognose, der DJW-Prognose und unter Würdigung der Prognose des Bayerischen Lloyd ein voraussichtliches Verkehrsvolumen von 5,5 Millionen Tonnen pro Jahr, ohne dabei angebotsorientierte Aspekte besonders zu berücksichtigen.
- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde vom Ifo-Institut mit 0,98 — fast bei 1 — ermittelt, ohne bereits alle Problemaspekte einzubeziehen.

Diese Ergebnisse der Ifo-Studie haben die zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern im Sommer und Herbst 1982 laufenden Gespräche über den Main-Donau-Kanal positiv beeinflußt. So wurden bei den Gesprächsergebnissen — bereits bei den Expertenberatungen im Sommer 1982, also vom Regierungswechsel unabhängig — die Feststellungen der Ifo-Studie hinsichtlich Fertigstellungsgrad, tatsächlicher Einsparung bei sogenannter ‚qualifizierter Baubeendigung', voraussichtlicher Verkehrsmenge und Nutzen-Kosten-Relation sehr weitgehend berücksichtigt.

Dennoch ist auch in Zukunft eine ständige Aufklärungsarbeit durch den Kanalverein notwendig, weil sich viele Kanalgegner ein Umdenken einfach dadurch ersparen, daß sie die Beweisführungen und Aussagen der Ifo-Studie nicht zur Kenntnis nehmen wollen. Hierzu dienen die Mitteilungsblätter des Kanalvereins, Mitgliederbriefe, Presseerklärungen, Interviews, Teilnahme an Hearings und laufende Aufklärungsgespräche und Auskunftserteilung.

Voraussetzung für diese Tätigkeiten des Kanalvereins ist — wie schon in den vorangegangenen Jahren — die Unterstützung durch seine Mitglieder und Freunde, denen hierfür besonderer Dank gebührt.

Wir müssen auf den Weiterbau bestehen

Aus den Grußworten des Regierungsvizepräsidenten der Oberpfalz, Dr. Erwin Simon

Sie halten Ihre Tagung hier in Regensburg, dem Sitz der Regierung der Oberpfalz. Ich darf Sie im Namen des Regierungspräsidenten der Oberpfalz, Herrn Krampol, herzlich begrüßen.

Die Oberpfalz ist ein Regierungsbezirk, der sich durch eine Randlage mit ihren typischen Schwierigkeiten auszeichnet. Seit 1945 hat sich allerdings viel gebessert, wenn auch noch viele Wünsche offen sind.

In den letzten zehn Jahren gab es bei manchen Projekten ein Hin und Her, gab es immer wieder ein Bangen und Hoffen. Die neue Autobahn ist nicht in allen Abschnitten so schnell vollendet worden, wie es die Planungen vorgesehen haben; die Universität ist nun vollendet, bis auf das Klinikum, das noch fertiggebaut wird; auch die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals verzögert sich, von dem wir Impulse und Chancen für unseren Regierungsbezirk erwarten. Wir müssen darauf bestehen, daß der Weiterbau fortgesetzt und bald zum Abschluß kommen wird. Viele Gemeinden sind bis dahin gehindert, ihre Planungen zu Ende zu führen. Solange der Kanal nicht fertig ist, sind Wunden in der Landschaft zu sehen, die zu Verärgerungen in der Öffentlichkeit führen.

Die Kanalidee ist keine Eintagsfliege

Auszüge aus der Ansprache des Oberbürgermeisters der Stadt Regensburg, Friedrich Viehbacher

Regensburg freut sich, daß Sie mit Ihrer Tagung zu uns gekommen sind, in die viertgrößte Stadt Bayerns.
„Leerer Beutel" (der Name des Versammlungslokals) ist keine Anspielung auf leere Kassen bei uns, sondern die Bezeichnung kommt aus der frühen Geschichte dieses Hauses, das zu Anfang ein Gasthaus war und dazu aufforderte: „Leere hier deinen Beutel."
Regensburg steht voll hinter dem Kanal. Die Stadt freut sich über die Entwicklung des Main-Donau-Kanals und glaubt, daß Sie durch zusätzliche Verkehrsanbindung weitere wirtschaftliche Impulse erschließen kann. Wir wissen, daß Regensburg als Kopfstation entfällt, wenn der Wasserweg lückenlos geschlossen ist, und daß unser Hafen sicher einige Umstellungsschwierigkeiten haben wird.
Aber wir sind überzeugt: „Die Kanalidee ist keine Eintagsfliege!"

Befürworter der endgültigen Fertigstellung

Präsident Dipl.-Kfm. Dietz Willers gibt eine Erklärung für den Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V., Duisburg, ab

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V., der den Binnenschiffahrtsgedanken nicht nur in der Rheinregion, sondern in ganz Westeuropa fördert, hat sich nach dem Aufkommen der Diskussion um den Main-Donau-Kanal sehr schnell mit Ihnen zum Befürworter der endgültigen Fertigstellung gemacht, obwohl diese Meinung auch in Kreisen der Binnenschiffahrt nicht einmütig war. Für die Zurückhaltung gab es ernstzunehmende Gründe, auf die ich kurz zu sprechen kommen werde. Zuvor ist es mir jedoch ein aufrichtiges Bedürfnis, dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. zu gratulieren, daß seine nimmermüden Anstrengungen und mühevollen Auseinandersetzungen durch die eindeutige Aussage in der Regierungserklärung ihre Erfüllung gefunden haben, daß der Main-Donau-Kanal allen vorangegangenen Beschlüssen und Erklärungen zum Trotz fertiggestellt wird. Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. in Duisburg begrüßt ausdrücklich diese klare Aussage, haben Sie bitte aber auch Verständnis für eine leise Enttäuschung, daß in dieser Regierungserklärung der doch nicht unbedeutende Verkehrsträger ‚Binnenschiffahrt' mit keinem Wort erwähnt wurde.

Diese Enttäuschung nährt die Sorge, welcher die gewerblichen Vertretungen der deutschen Binnenschiffahrt und der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. oftmals Ausdruck gegeben haben, nämlich, daß für die Substanzerhaltung bestehender Wasserstraßen nicht genügend finanzielle Mittel im Bundeshaushalt bereitgestellt werden. Diese Sorgen mischten sich dann auch in die Diskussion um die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals. Herr Staatssekretär Bayer hat sich kürzlich für eine Verlagerung von Erweiterungsin-

vestitionen auf Qualitätsverbesserung und Substanzerhaltung im Verkehrswegebau eingesetzt, welche bei einem Vermögenswert der Bundesverkehrswege von 260 Milliarden DM, von denen 37 Milliarden DM auf die Bundeswasserstraßen entfallen, volkswirtschaftlich vorrangige Priorität bei beschränkten Haushaltsanteilen nehmen muß.

Eine weitere gewisse Zurückhaltung bei einigen Rheinschiffahrtstreibenden gegenüber dem Main-Donau-Kanal findet seine Ursache in einem ganz anderem Bereich. Sie haben sich zusammengefunden unter dem Namen „Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V." Damit ist manifestiert, daß Sie sich für den Zusammenschluß der Rheinregion und der Donauregion zum europäischen Wasserstraßensystem einsetzen. Rheinregion und Donauregion, zwei Binnenschiffahrtssysteme mit sehr unterschiedlichen Strukturen und ganz verschiedenen Gesetzmäßigkeiten, werden sich zusammenfinden müssen, wenn die Wasserstraße einmal fertiggestellt ist. Daß der Main-Donau-Kanal eine deutsche Wasserstraße ist, wird nicht mehr bestritten. Zur Öffnung für den internationalen Binnenschiffahrtsverkehr bedarf es aber noch der Bewältigung großer Probleme, die sicherlich zu lösen sind. Binnenschiffahrtstreibende, verladende Wirtschaft und behördliche Stellen müssen in mühsamer Detailarbeit diese Fragen weiter erörtern und lösen.

Sie wissen, daß die internationale Binnenschiffahrt große Beschäftigungssorgen hat. Die deutsche Binnenschiffahrt hat mit nur teilweisem Erfolg versucht, die Kapazitätsprobleme durch eine finanziell unterstützte Abwrackung zu lösen. Wenn man sich aber vorstellt, daß bei einer Kapazität von 10 Millionen Tonnage auf dem Rhein und 3,5 Millionen Tonnage auf der Donau, auf dem Rhein eine Abwrackungsnotwendigkeit von einem Drittel (auf der Donau zur Hälfte) der Kapazität besteht, wird eine gewisse Reserviertheit zum Projekt Main-Donau-Kanal verständlich.
Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. sieht diese Bedenken, begrüßt aber die beschlossene Fertigstellung des Kanals und ist bereit, an der Lösung der vielen anstehenden Probleme mitzuhelfen. Diese Bereitschaft wurde entscheidend gestärkt durch eine Bereisung, die Präsidium und Beirat des Vereins von Regensburg bis oberhalb von Nürnberg vor wenigen Wochen durchgeführt haben, eine Bereisung, die so vielfältige, dankbar angenommene Unterstützung durch Ihren Verein, durch Sie, Herr Oberbürgermeister, die Rhein-Main-Donau AG, die Wasserstraßenverwaltung, die Häfen Regensburg und Nürnberg und die in diesem Raum tätigen Binnenschiffahrtsunternehmen fand.
Ich wünsche Ihnen vom Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., Duisburg, der sich mit Ihnen freundschaftlich verbunden fühlt, weiterhin viel Erfolg bei der Durchsetzung Ihrer Ziele.

Parteien im Nachbarland bekennen sich zur Verbindung von Rhein und Donau

Die Rede des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Professor Dr. Franz Pisecky

Haben Sie zunächst herzlichen Dank für die Einladung an Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, an Ihrer diesjährigen Generalversammlung teilzunehmen. Die Anwesenheit der österreichischen Schwestervereinigung entspricht ebenso wie im umgekehrten Sinne die Teilnahme des deutschen Vereines an unseren Tagungen einer seit jeher geübten Tradition und bringt das herzliche Einvernehmen und die gute Zusammenarbeit zum Ausdruck.

Erlauben Sie mir, daß ich die Grüße und Wünsche der Herren des Präsidiums überbringe und Herrn Präsident Dr. Mussil entschuldige, der ebenso wie die Herren Vizepräsidenten durch die Nachwirkungen der Nationalratswahl und der Neubildung der Bundesregierung verhindert sind. Andererseits waren diese Terminschwierigkeiten auch darauf zurückzuführen, daß eine Delegation der österreichischen Vereinigung erst in der vergangenen Nacht von einem dreitägigen Besuch in Hamburg zurückgekehrt ist und es nur mir möglich war, den Nachtschnellzug Hamburg-Regensburg zu nehmen.

Der Besuch in Hamburg und die Kontakte zu Vertretern des Hafens, der Hamburger Wirtschaft und dem Präsidium des Unternehmerverbandes waren darauf ausgerichtet, bei den Partnern in ‚Deutschlands Tor zur Welt' Verständnis für das Interesse der europäischen Mitte an Rhein-Main-Donau zu erwecken und zu finden, ein Bestreben, dem ein gutes Echo beschieden war. Wir werden in nächster Zeit Herrn Senator a. D. Kern, den Präsidenten des Unternehmerverbandes, in Österreich begrüßen dürfen, und ich kann berichten, daß auch der Präsident des Bundesverbandes der deutschen Binnenschiffahrt, Herr Dr. Guschall, sich in einer Reportage des Österreichischen Fernsehens zur Fertigstellung von Rhein-Main-Donau bekannt hat.

Sowohl der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein als auch die österreichische Vereinigung haben ein sehr arbeitsreiches Jahr hinter sich. Es ist mir ein Herzensanliegen, den deutschen Verein zu seinen Erfolgen zu beglückwünschen. Österreich steht noch im Zeichen der letzten Nationalratswahl und der Neubildung der Bundesregierung. Der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein hat hierbei von allen im neugewählten Parlament vertretenen Parteien oder ihren Obmännern ein positives Bekenntnis zu Rhein-Main-Donau, zum Donausausbau und auch zur Donauschiffahrt erhalten. Auch der österreichische Verkehrsminister hat sich vor wenigen Tagen anläßlich der Verkehrsmesse Intercargo in Wien wiederum nachdrücklich für Main-Donau ausgesprochen. Die Kontinuität der österreichischen Donaupolitik wird somit auch in den kommenden Jahren beibehalten werden.

Der Donauausbau in Österreich schreitet weiter voran. Von den 12 an der österreichischen Strecke projektierten Kraftwerksstufen ist nunmehr die neunte im Bau, dreiviertel der österreichischen Donau ist für den Europaverkehr ausgestaltet. Und erst vor etwa Wochenfrist war mir die Freude beschieden, bei einer Befahrung der bayerischen Donau feststellen zu können, daß nicht nur an der Kanalstrecke gearbeitet wird, sondern auch die Arbeiten an der Donau wieder fortgesetzt werden.

In Dankbarkeit darf ich auch Herrn Staatssekretär — und seinen Vertreter, Herrn Ministerialdirektor Dr. Philipp Nau — meinen Gruß entbieten, der bald nach Antritt seines Amtes in Bonn im Januar 1983 zu einer Aussprache in Wien weilte und uns

die Zuversicht gab, daß die deutsche Bundesregierung sich zu den innerdeutschen Verträgen über Rhein-Main-Donau bekenne. Wirtschaftliche Anliegen und Vertragstreue sind gerade in diesem Zusammenhang zwei unzertrennliche Begriffe. Mit Herrn Staatssekretär Bayer durfte ich auch im Arbeitsbereich der Arge Alpen-Adria zusammentreffen, in der er während seiner Tätigkeit in München wirkte, einer Gemeinschaft der Ostalpen- und Adrialänder, die aus dem Bemühen geboren wurde, den Adriaraum der Rhein-Main-Donau-Achse nahezubringen und nicht abseitig werden zu lassen.

Ebenso wie diese Aktivitäten zeigt auch die Entwicklung an der Donau selbst, daß der Main-Donau-Kanal in seiner dynamischen Reichweite wesentlich mehr ist als eine verbindende Wasserstraße an sich; die neuen Entwicklungen wie Containerverkehr, Ro/Ro-Verkehr, Donau-See-Verkehr und Lash-Verkehr von der Donau nach Übersee deuten an, daß die Wasserstraßen nicht nur völkerverbindend, sondern auch im europäischen und internationalen Verkehrs- und Handelsgeschehen ein Glied zu Kombinationen des Transportwesens und der Wirtschaft sein wird, welche für Europa und seine Stellung in der Weltwirtschaft bedeutsam sind. Durch die Main-Donau-Wasserstraße wird für die europäische Mitte die Richtung nach Westen, zur Nordsee und zum Rhein gegeben sein — eine Tatsache, an die immer wieder zu erinnern ist und in deren Zeichen ich auch der heutigen Tagung den besten Verlauf wünschen möchte.

Der Kanalverein als Beispiel und Hoffnung

Grußworte des Geschäftsführers der Association Mer du Nord-Méditerranée, Dr. Marc Schreiber

Ich freue mich, wieder einmal Ihre Generalversammlung im Namen der Association Mer du Nord-Méditerranée, welche mit großem Interesse Ihre Arbeit verfolgt, begrüßen zu dürfen.

Für uns sind Sie Beispiel und Hoffnung.

— Das Beispiel für ein Vorhaben, das, wenn auch ruckweise, immer fortschreitet und dessen Fertigstellung jetzt nahe liegt.

— Die Hoffnung, denn Ihr Fortkommen kann und muß endlich unsere Regierung überzeugen, die Bedenken aufzugeben, die das Rhein-Rhône-Projekt im letzten Jahr gekennzeichnet haben.

Der neunte Jahresplan, dessen Inhalt bis Ende dieses Jahres bekannt sein dürfte, bietet die Gelegenheit zur echten Entscheidung.

So sage ich Ihnen „bis zum nächsten Jahr", mit dem Wunsch, daß zu diesem Zeitpunkt beiderseits des Rheins allgemeiner Optimismus herrschen möge.

Der Main-Donau-Kanal im europäischen Verkehrssystem

Vortrag des Leiters der Abteilung
Binnenschiffahrt und Wasserstraßen
im Bundesministerium für Verkehr,
Ministerialdirektor Dr. Philipp Nau

Ich nehme gerne die Gelegenheit wahr, anläßlich Ihrer Mitgliederversammlung die Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung darzustellen. Dabei werde ich insbesondere eingehen auf den Rhein-Main-Donau-Kanal im Hinblick auf rechtliche und wirtschaftliche Aspekte im Verhältnis zu Österreich und den Ostblockländern und außerverkehrliche Gesichtspunkte.

Ein funktionsfähiges Verkehrswesen ist wichtig für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Staates. Die Verkehrsinfrastruktur als Grundlage des Verkehrssystems ist hier von zentraler Bedeutung. Das ergibt sich einmal aus unserer geographischen Lage: Wir sind ein zentral gelegenes Land und damit eine Drehscheibe des europäischen Verkehrs. Unsere nationalen Verkehrseinrichtungen erfüllen deshalb auch wichtige internationale Funktionen. Wir sind ein Exportland und deshalb an einem reibungslosen Warenaustausch auf internationaler Ebene vital interessiert.

Die Verkehrspolitik kann heute von einem hohen Entwicklungsstand ausgehen. Das gilt für die Verkehrsinfrastruktur; das gilt auch für die Verkehrswirtschaft mit ihren enormen Leistungen.

Zunächst einige Daten zu unserem Verkehrswegenetz. Wir haben heute in der Bundesrepublik

- ein klassifiziertes Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rund 170000 km, davon rund 32500 km Bundesstraßen, ca. 8000 km Autobahn;
- ein DB-Schienennetz von rund 27500 km (davon rund 11200 km elektrifiziert), das jedoch wegen seiner Altersstruktur im Vergleich zum Straßennetz einen Nachholbedarf im Streckenneu- und -ausbau aufweist;
- ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz von 4300 km mit hohen Kapazitätsreserven;
- eine weitgehend ausreichende Flughafeninfrastruktur
- und nicht zuletzt leistungsfähige und im fortschreitenden Ausbau befindliche Einrichtungen für den ÖPNV.

Einige Zahlen zur Verkehrswirtschaft, bezogen auf 1981:

Die Bruttoanlageinvestitionen betragen insgesamt (zu jeweiligen Preisen) 32,6 Milliarden Mark

Zum Vergleich die Anlageinvestitionen aller Wirtschaftsbereiche 345,1 Milliarden Mark

Der Anteil des Verkehrs beträgt also 9,4 v.H.

- Einnahmen im Verkehrsbereich insgesamt rund 115,0 Milliarden Mark
- Anteil des Verkehrs an der Bruttowertschöpfung 3,5 %
- Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft rund 950000
- Anteil an der Zahl aller Erwerbstätigen 3,6%

Nun einige Daten zu den Verkehrsleistungen:

Im Personenverkehr wurden 35 Milliarden Personen befördert, davon im Individualverkehr knapp 80%, im öffentlichen Verkehr gut 20%.

Die Gesamtleistung betrug rund 573 Milliarden Pkm.

Im Güterverkehr wurden rund 3,0 Milliarden t Güter befördert, davon rund 2,1 Milliarden t im Nahverkehr.

Die Gesamtfahrleistung betrug rund 246 Milliarden Tkm.

Die Anzahl der Kraftfahrzeuge beträgt rund 28,2 Millionen
davon Pkw rund 24,1 Millionen
Lkw rund 1,3 Millionen
Busse rund 1,3 Millionen
(einschließlich O-Bus) rund 71000
Anzahl der Pkw/1000 Einwohner rund 390

Derzeit ist jeder siebente Arbeitsplatz vom Automobil abhängig. Und die Motorisierung hat noch steigende Tendenz. Im Jahr 2000 werden es, nach heutigen Schätzungen 490 bis 520 Pkw/1000 Einwohner sein. Dennoch haben wir große Probleme im Verkehrsbereich:

— einen engen Finanzrahmen
— einen hohen Ersatzinvestitions- und Unterhaltungsbedarf
— eine hohe Arbeitslosigkeit gerade auch in der Baubranche.

Unser größtes Problem ist der Rückgang der Investitionen. Der Anteil der Investitionen am Verkehrshaushalt ist rückläufig. 1970 rund 57%; 1982 rund 47,5%. Allein im Straßenbau ist das Volumen von 1978 bis 1980 um 30% zurückgegangen. Die Bundesfernstraßenbauinvestitionen gingen von 1978 bis 1982 von 5,7 Milliarden Mark auf 5,0 Milliarden Mark zurück; die Wasserstraßeninvestitionen von 1978 bis 1982 von rund 710 Millionen Mark auf rund 590 Millionen Mark.
Die Folge dieses Rückganges ist entweder eine Einbuße beim Spielraum für Neuinvestitionen oder aber notwendige Ersatzinvestitionen können nicht vorgenommen werden.
Ziel ist daher: Die Investitionstalfahrt zu stoppen und eine Verstetigung der Verkehrsinvestitionen zu erreichen.

In der mittelfristigen Finanzplanung und bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung sollen daher deutliche Investitionssignale gesetzt werden.

Die Hauptziele der Verkehrsinvestitionspolitik, nämlich die verkehrssichere Erhaltung der Substanz sowie der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrswege, gelten für die Bundesfernstraßen, die Wasserstraßen und das DB-Schienennetz gleichermaßen.

Bundesfernstraßen: Vorrang haben
— die Fertigstellung von begonnenen Vorhaben
— der Ausbau vorhandener Bundesfernstraßen
— die Modernisierung des Streckennetzes
— die Schließung von Lücken

Bundeswasserstraßen: Schwerpunkte sind
— die Substanzerhaltung
— die Rationalisierung der Verkehrsabläufe und
— die Fertigstellung begonnener Bauvorhaben.

Der hohe Ersatzinvestitionsbedarf ist insbesondere auf die Altersstruktur der Anlagen zurückzuführen. So ist zum Beispiel das nordwestdeutsche Kanalnetz zum größten Teil vor dem Ersten Weltkrieg erbaut worden.
Als zweckmäßig erwiesen hat sich, notwendige Ersatzmaßnahmen mit Rationalisierungsinvestitionen zu verbinden. Dadurch können mit geringem Mehraufwand hohe Transportkosteneinsparungen bei der Wirtschaft erzielt werden.
Darauf hinzuweisen ist auch, daß die Erhaltung und Weiterentwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit vieler Industriezweige, zum Beispiel im Montanbereich, ist.

DB-Schienennetz
Bei Investitionen zur Modernisierung des DB-Schienenverkehrs stehen der Streckenneu- und -ausbau und der Bau neuer Rangierbahnhöfe im Vordergrund.
Soviel zum Problem der Investitionen.
Einer der Grundgedanken der Regierungserklärung für die zehnte Legislaturperiode ist die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Bürger. Sie hat Vorrang vor staatlicher Einflußnahme und staatlicher Regelung. Diese politische Generallinie wird

auch die Verkehrspolitik beherrschen. Auch hier soll der Mensch nicht bis ins letzte „durchgeregelt" werden.
Der Bürger darf nicht in ständige Gewissensqualen gestürzt werden, ob — wann — wie und wo er sein privates Auto benutzen darf. Denn der Bürger empfindet das Auto nicht als bloßes Fortbewegungsmittel, sondern als Ausdruck persönlicher Freiheit. Er soll deshalb selbst entscheiden. Der Wirtschaft darf nicht vorgeschrieben werden, daß sie bestimmte Güter über bestimmte Entfernungen nicht mehr im Straßengüterfernverkehr befördern darf, um eine Verlagerung auf die Schiene zu erreichen.

Was bedeutet dies alles aktuell?
- Keine Wiedergeburt der mit dem „Leber-Plan" seinerzeit beabsichtigten Ladungslenkung.
- Auf die Einführung eines Bußgeldes für Gurtmuffel wird verzichtet. An dessen Stelle tritt eine intensive Aufklärungskampagne.
- Keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. Dafür soll ein optimaler Verkehrsfluß, zum Beispiel durch optimale Baubetriebsplanung (Vermeidung von Staus) erreicht werden.
- Keine generelle Herabsetzung der Innerortsgeschwindigkeit auf 30 km/h. Dafür ergeht eine Aufforderung an die Kommunen, gegebene Möglichkeiten zur Regelung im konkreten Einzelfall verstärkt wahrzunehmen.

Der Grundsatz, so wenig staatliche Regelung wie möglich, schließt aber im Interesse der Erhöhung des Sicherheitsbewußtseins und der Fahrdisziplin nicht aus, die Einführung eines Führerscheins auf Probe und die Einführung eines Stufenführerscheins für Motorräder.
Was die Verkehrsmittel angeht, müssen die Bemühungen, insbesondere der Industrie, aber auch des Staates zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit andauern und verstärkt werden. Insbesondere im Kfz-Wesen ist eine permanente Verbesserung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften notwendig. Die Bemühungen um weitere Herabsetzung der Abgasemissions-Grenzwerte sind zu verstärken.
Was Verkehrsraum und Umwelt angeht, so ist es das Ziel, die Verkehrswege noch sicherer zu machen, eine noch bessere Erschließungswirkung zu erreichen und sie gleichzeitig noch umweltfreundlicher zu gestalten. Dies gilt besonders auch für den Fernstraßenbau. Hier sind notwendig:
- Der Bau von Ortsumgehungen,
- eine Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen,
- eine noch bessere Erschließung struktur- und wirtschaftsschwacher Gebiete, und dies alles so umweltfreundlich, wie möglich. Durch diese Maßnahmen soll erreicht werden:
- Die Städte und Gemeinden noch lebens- und liebenswerter zu machen;
- eine Verkehrsentlastung durch die Sogwirkung der Fernstraßen;
- die Vermeidung sinnloser Bauruinen.

Insbesondere soll durch die Ergänzung des Straßennetzes in strukturschwachen Gebieten erreicht werden, daß
- die Wirtschaftskraft in diesen Regionen nicht weiter abnimmt,
- keine weiteren Industrien abwandern,
- keine weiteren Arbeitsplätze verlorengehen und
- diese Regionen nicht noch stärker wirtschaftlich zurückbleiben.

Es soll vielmehr die ungleichgewichtige Entwicklung zwischen den Regionen und den Ballungsgebieten abgebaut werden. Und es sollen die Menschen in ihren angestammten Lebensräumen von sich aus blei-

ben können. Die Probleme der Ballungsräume sollen nicht noch weiter verschärft werden.
Aus diesem Grund brauchen wir eine vernünftige Verkehrsanbindung strukturschwacher Räume. Deshalb ist der vom Deutschen Bundestag 1980 durch Gesetz, und zwar mit den Stimmen aller Parteien, beschlossene Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen nach wie vor unsere Planungsgrundlage. Bei der Verwirklichung dieses Planes ist klar, daß die wirtschaftlichen Notwendigkeiten und das Bemühen um Erhaltung und Sicherung der Arbeitsplätze auf der einen Seite und die Notwendigkeit der Erhaltung der Gesundheit unserer Bürger, der Natur und der Landschaft auf der anderen Seite in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen müssen.
Einige Bemerkungen zur Deutschen Bundesbahn. Sie ist das Kernproblem der Verkehrspolitik. Die heutige Situation (1982) stellt sich wie folgt dar:
Die DB hat einen Bilanzverlust von 4,45 Milliarden Mark; ihre Verschuldung ist auf 36 Milliarden Mark angewachsen. Bei Fortschreibung des Status-quo wird die DB Ende der 80er Jahre in totaler finanzieller Bedrängnis sein. Nach heutigen Schätzungen werden der Jahresverlust 1987 auf 7,2 Milliarden Mark und die Verschuldung auf über 60 Milliarden Mark angewachsen sein. Das DB-Sachanlagevermögen von rund 50 Milliarden Mark wird zwischen 1986 und 1988 aufgezehrt sein. Das bedeutet, daß die DB zu einer Zeitbombe für den Bundeshaushalt geworden ist.
Ziele der Bundesbahnpolitik müssen daher sein: Difizitabbau durch Kostensenkung und Ertragssteigerungen, um so den Zuschußbedarf der DB in Grenzen zu halten und zu einer dauerhaften Konkurrenzfähigkeit zu kommen.

Maßnahmen hierzu:
— Investitionen zur Modernisierung des DB-Schienennetzes (Neu- und Ausbaumaßnahmen im Streckennetz, neue Rangierbahnhöfe);
— weiterer Personalabbau (insbesondere muß der Personalbestand der Beschäftigungslage angepaßt werden);
— Zurückführung des Streckennetzes auf wirtschaftliche Größen (insbesondere Umstellung Schiene-Bus).

Geprüft wird eine weitere Novellierung des Bundesbahngesetzes im Hinblick auf eine größere Handlungsfreiheit für den DB-Vorstand.
Allerdings sind zwei Verantwortungsbereiche klar zu trennen:

1. Die unternehmerische Verantwortung liegt beim DB-Vorstand. Diese Verantwortung kann dem DB-Vorstand niemand abnehmen.
2. Es gibt aber auch einen Verantwortungsbereich, in dem der Staat gefordert ist. Der Staat muß der DB Hilfe leisten im eisenbahnpolitischen Bereich. Dies heißt, daß der Staat der DB die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen vorgeben muß.

Hier ist natürlich der Bundesminister für Verkehr maßgeblich gefordert. Jedoch kann er nach seinen Ressortkompetenzen dies nicht allein leisten. Er braucht andere Bundesressorts, insbesondere den Bundesminister für Finanzen, das Bundeskabinett und vermutlich auch den Deutschen Bundestag.
Der Bundesverkehrsminister stellt in seinem Verantwortungsbereich gegenwärtig eigene Gedanken und Überlegungen an. Beide Stränge, derjenige der Bahn und derjenige des Bundesverkehrsministers werden dann in absehbarer Zeit ineinanderlaufen. Es muß dann schnellstens ein

Beschluß über ein Gesamtkonzept herbeigeführt werden. Fest steht schon jetzt: Geisterzüge sind auf Dauer nicht möglich. Hier hat der Bürger bereits entschieden. Allerdings darf auch das Land nicht veröden. Das wird es auch nicht, denn die Umstellung von Schiene auf Bus ist billiger und in vielen Fällen bequemer für den Bürger.
Soweit zum Thema Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung.
Nun zu den Sie besonders interessierenden Fragen des Main-Donau-Kanals.
Vorab zur aktuellen Situation. In der Koalitionsvereinbarung wurde vereinbart und auch in der Regierungserkärung von Bundeskanzler Kohl bestätigt, daß der Rhein-Main-Donau-Kanal zu Ende gebaut wird. Ergänzend muß hinzugefügt werden, daß der seit 1921 bestehende Staatsvertrag mit Bayern eine entsprechende rechtliche Verpflichtung des Bundes enthält, von der er sich ohnehin nicht einseitig lösen kann. Inhaltlich bedeutet die Entscheidung der neuen Bundesregierung daher, daß es keine weiteren Versuche geben wird, mit dem Freistaat Bayern über eine Änderung des Staatsvertrages von 1921 zu verhandeln.

Der Bau der Main-Donau-Wasserstraße beschäftigt seit vielen Jahrzehnten die Öffentlichkeit und die Fachwelt. In den letzten Jahren sind zunehmend politische, ökonomische, ökologische und finanzielle Aspekte des Baus in den Vordergrund gerückt. Insbesondere die Gegner des Kanals versuchen durch solche Argumente den Bau oder Weiterbau zu verhindern.

Vorab eine Klarstellung: Der verkehrliche und wasserwirtschaftliche sowie der regional- und strukturpolitische Nutzen der Main-Donau-Verbindung stehen außer Frage. Wer ‚nein' sagt zum Kanal, sagt auch ‚nein' zu den mit dem Bau verfolgten Zielen.
Verkehrliche Ziele:

— Verbesserung der Wettbewerbssituation strukturschwacher Gebiete Bayerns durch Schaffung eines durchgehenden Schiffahrtsweges für den heutigen Verkehr mit
Motorgüterschiffen bis zu 2000 t bzw. Schubverbänden bis zu 3300 t Tragfähigkeit und 2,50 m Tiefgang;
— durch Verbindung der Stromgebiete Rhein und Donau neue Chancen für wirtschaftlichen Austausch zwischen Nordwesten und Südosten Europas schaffen, vor allem Stärkung der Wirtschaftsbeziehungen Österreichs mit der Bundesrepublik und der EG;
darüber hinaus Warenaustausch mit Ostblockstaaten, soweit Planwirtschaft und Blockbildung im Osten dies zulassen.

Außerverkehrliche Ziele:
— Großräumige Überleitung von Donauwasser in das wasserarme Regnitz-Main-Gebiet, wodurch die Brauchwasserversorgung Mittelfrankens sowie die Abflußverhältnisse von Regnitz und Main bei Niedrigwasser verbessert werden;
— Verbesserung des Hochwasserschutzes in Donau- und Altmühltal;
— Verhinderung weiterer Eintiefung des Flußbettes der Donau infolge Sohlenerosion und damit verbundenes Absinken der Grundwasserstände im Donautal;
— Erschließung der Wasserkraft bayerischer Flüsse vor allem von Main und Donau für umweltfreundliche Stromerzeugung;
— verbesserte Freizeitmöglichkeiten entlang der gesamten Trasse.

An dieser Stelle möchte ich noch einmal eingehen auf einige von Kanalgegnern bewußt oder unbewußt übersehene Aspekte.

Die Finanzierung, bei der sich die Main-Donau-Wasserstraße von anderen Verkehrswegebauten unterscheidet

Für den Bau der Großschiffahrtsstraße wurde ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, die Rhein-Main-Donau AG (RMD), gegründet. Im sogenannten Konzessionsvertrag vom 30. Dezember 1921 wurde der Gesellschaft von Bayern das Recht eingeräumt, die Wasserkräfte des bayerischen Mains, der Donau und einiger anderer Flüsse auszubauen und bis zum Jahre 2050 zur Energieerzeugung zu nutzen, und die Verpflichtung auferlegt, die Erträge für den Wasserstraßenbau zu verwenden. Aufgrund dieses Finanzierungskonzeptes ist es möglich, daß der Bund und Bayern für den Bau der Main-Donau-Wasserstraße nur Darlehen und keine Zuschüsse gewähren. Die öffentliche Hand wird lediglich durch den Zinsverlust belastet. Über die Hälfte der bisherigen Baukosten konnte die RMD bereits aus den Kraftwerkserträgen selbst finanzieren. Bis zum Jahre 2050, dem Ende der Konzessionsdauer, werden bis auf einen Restbetrag sämtliche Baudarlehen des Bundes und des Freistaates Bayern getilgt sein.

Ein weiterer positiver Aspekt liegt darin, daß gemäß den Main-Donau-Staatsverträgen nach Ablauf der Konzessionsdauer sämtliche Kraftwerke der Rhein-Main-Donau AG unentgeltlich an die Bundesrepublik Deutschland und den Freistaat Bayern fallen.

Schon heute haben diese Kraftwerke einen Wert von mindestens 1,2 Milliarden Mark. Dieser Wert übersteigt bei weitem den Restbetrag von ca. 500 Millionen Mark aus nicht zurückgezahlten Baudarlehen im Jahre 2050.

Rhein-Main-Donau-Kraftwerke leisten auch einen wirksamen Beitrag zur Sicherung der Energieversorgung und der Kosteneinsparung. Beispielsweise haben die Kraftwerke der Rhein-Main-Donau AG umgerechnet im Jahr 1982 knapp 700000 t Heizöl oder eine Million t Importkohle einsparen geholfen. Dies entspricht umgerechnet auf Kohle einer Deviseneinsparung von mehr als 200 Millionen Mark.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der bei Kanalgegnern häufig übersehen wird, ist der regionale Beschäftigungseffekt. Die Wirkungen auf den Arbeitsmarkt werden sich in den nächsten ein bis zwei Jahrzehnten auf die Bauwirtschaft konzentrieren. Bei einer jährlichen Auftragssumme von rund 150 Millionen Mark finden insgesamt mindestens 2000 Personen in der Bau- und Ausrüstungsindustrie einschließlich aller Zulieferbetriebe Beschäftigung. Gerade in der schwierigen arbeitsmarktpolitischen Situation, in der wir uns zur Zeit befinden, darf dieser Aspekt nicht unberücksichtigt bleiben. Dies gilt umso mehr, als es sich bei der Kanalregion um ein überwiegend strukturschwaches Gebiet handelt. Bisher konnten zahlreiche Bauaufträge im Zuge der Wasserstraße von mittelständischen Firmen aus Mittel- und Ostbayern ausgeführt werden.

Dem Anliegen der Beteiligung von Firmen aus dem Zonenrandgebiet trägt auch der Kabinettsbeschluß vom 2. Februar 1983 über den Weiterbau des Main-Donau-Kanals Rechnung.

Mit dem Bau der Main-Donau-Wasserstraße sind natürlich Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Im Rahmen des Planungs- und Verfahrensablaufes wird aber sichergestellt, daß die Einbußen für die Natur und Landschaft so gering wie nur möglich gehalten werden. Schon bei der Gestaltung der Baumaßnahmen wird äußerste Rücksicht auf die Umweltbelange

genommen. Gemäß den gesetzlichen Regelungen werden Ausgleichsmaßnahmen und, wo Art und Umfang der Eingriffe in die Natur es erfordern, entsprechende Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Dies wird nicht nur in der Planung, sondern auch in der Bauausführung sichergestellt. Die Umsetzung aller Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege und die umweltgerechte Bauausführung werden sehr sorgfältig und eingehend überwacht werden.

So darf festgestellt werden, daß die Wasserstraße nicht den Reiz der Kulturlandschaft zerstört oder ihre Attraktivität für den Fremdenverkehr beeinträchtigt hat. Vielmehr ist eine naturnahe Gestaltung und gute Einführung des Kanals in die Umgebung gelungen. Eine Beeinträchtigung für den Fremdenverkehr ist allenfalls während der kurzen Bauzeit möglich.

Im übrigen ist mit dem Brombachspeichersystem, welches die Wasserüberleitung über den Main-Donau-Kanal ergänzt, für die Menschen im Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen ein neuer, attraktiver Erholungsraum entstanden. Mit Brombachsee, Altmühlsee und Rothsee wird eine Seenlandschaft entstehen, die auch wichtige Impulse für den Fremdenverkehr gibt.

Internationale, außerwirtschaftliche und völkerrechtliche Aspekte

In letzter Zeit hört man sehr häufig die Argumente

— der rechtliche Status des Main-Donau-Kanals sei nicht gesichert
— es drohe die Gefahr einer Internationalisierung
— die sogenannte ‚Rote Flotte' könnte nach Fertigstellung ungehindert auf den Rhein und damit im gesamten westeuropäischen Wasserstraßennetz nach Belieben operieren.

Diese Argumente sind unzutreffend. Der Main-Donau-Kanal stellt vielmehr ebenso wie der Main eine nationale Wasserstraße dar, die ausschließlich der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland unterliegt. Die Bundesrepublik Deutschland baut den Kanal, ohne hierzu völkerrechtlich verpflichtet zu sein. Im übrigen verbindet der Kanal nicht — wie oft fälschlich behauptet wird — die Donau mit dem Rhein, sondern mit dem Main, also einer allseits anerkannten nationalen Wasserstraße. Und unstreitig liegt der Kanal ausschließlich auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland. Er wird weder von der revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 (Mannheimer Akte), noch von der Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau (Belgrader Akte) von 1948 erfaßt, die im übrigen nicht für die Bundesrepublik Deutschland gilt.

Es gibt auch keinen allgemein anerkannten Grundsatz des Völkerrechtes, nach dem die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet wäre, den Kanal für die internationale Schiffahrt frei zu öffnen.

Die Bundesrepublik Deutschland ist jedoch bereit, die Schiffe aller interessierten Staaten auf vertraglicher Grundlage zum Verkehr auf der Main-Donau-Verbindung zuzulassen, wie dies im übrigen auch auf den sonstigen nationalen Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland bereits erfolgt.

Sicherlich ist es richtig, davon auszugehen, daß nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals Schiffe der Donauanliegerstaaten, vor allem aus Mitgliedsstaaten der RGW, auf den Rhein drängen werden. Diese Vermutung resultiert vor allem daraus, daß in letzter Zeit ein verstärktes Vordrängen der Verkehrsunternehmen der RGW-Staaten auf den deutschen und übrigen westeuro-

päischen Verkehrsmärkten zu beobachten ist.
Das Bestreben der Staatshandelsländer ist darauf gerichtet, ihren gesamten Außenhandel mit der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus mit den anderen westeuropäischen Ländern mit eigenen Verkehrsmitteln zwecks Devisenersparnis zu bewältigen.
Unter Berücksichtigung dieser rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten gilt es daher durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß die Ordnung des westlichen Binnenschiffahrtsmarktes auch dann erhalten bleibt, wenn Binnenschiffe aus den Staatshandelsländern über die neue Wasserstraßenverbindung des Main-Donau-Kanals Zugang zu dem westeuropäischen Markt erhalten.
Zur Abwehr derartiger Gefahren sind bezüglich der Rheinschiffahrt durch das zweite Zusatzprotokoll zur Mannheimer Rheinschiffahrtsakte entsprechende Vorkehrungen bereits eingeleitet. Im übrigen soll ruinöser Verdrängungswettbewerb seitens der Staatsreedereien der Staatshandelsländer durch den Abschluß von bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen entgegengewirkt werden.
Hier haben wir ganz konkrete Vorstellungen. Kernpunkte sind:

— Gegenseitige Gewährung von Verkehrsrechten auf den jeweils in Betracht kommenden Binnenwasserstraßen (Wechsel-, Transit- und Kabotageverkehr);
— Regelung für eine gleichberechtigte Beteiligung der deutschen Binnenschiffahrt am Ladungsaufkommen im Wechselverkehr (50/50);
— Frachtfestsetzung;
— Anerkennung technischer Vorschriften wie Schiffsatteste und Patente;
— Paß- und Zollerleichterungen und
— Einrichtung von Agenturen.

Mit Österreich — hier ist die Sachlage wegen des gleichen Wirtschaftssystems weitestgehend unproblematisch — wurde bereits Einigung über einen bilateralen Vertrag erzielt, der die beiderseitigen Binnenschiffahrtsbeziehungen umfassend gestaltet. Mit Ungarn und der Tschechoslowakei schweben Verhandlungen, die weit fortgeschritten sind. Wir rechnen damit, daß sie in nicht allzu ferner Zukunft abgeschlossen sein werden. Wir sind jedenfalls bemüht, diese Maßnahmen baldmöglichst zum Abschluß zu bringen, damit zu einem möglichst frühen Zeitpunkt klare Verhältnisse geschaffen werden, auf die sich die betroffenen Kreise einstellen können.
Es ist sicherlich richtig: Ein Großprojekt wie die Main-Donau-Wasserstraße muß sich der Diskussion stellen. Die Gegner des Main-Donau-Kanals sind hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen und des ökonomischen Nutzens anderer Auffassung. Widersprechende Meinungen, wie sie sich gerade in den letzten Monaten in der Presse, von Interessentengruppen und auch von Einzelpersonen offenbart haben, sollen und dürfen uns aber nicht davon abhalten, Aspekte, die von den Kanalgegnern — bewußt oder unbewußt — übersehen werden, zurechtzurücken, um so der Öffentlichkeit ein objektives Bild zu vermitteln.
Hier sehe ich eine der Hauptaufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.
Ich möchte mich für das Engagement Ihrer Mitglieder, das sie in der Vergangenheit an den Tag gelegt haben, bedanken und Sie gleichzeitig bitten, weiterhin die objektiven Interessen der Main-Donau-Wasserstraße mit Geduld und Zähigkeit zu vertreten. Bei dieser Arbeit werden Sie sicherlich auch die neue Bundesregierung auf Ihrer Seite sehen.

Der Vorstand für die Jahre 1984, 1985 und 1986

Anläßlich der Mitgliederversammlung am 30. Mai 1983 in Regensburg wurden für die Jahre 1984, 1985 und 1986 folgende Persönlichkeiten durch die Mitglieder gewählt:

Vorsitzender:

Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg Senator
Dr. Andreas Urschlechter

Stellvertretende Vorsitzende:

Vorstandsmitglied der Süd-Chemie AG Direktor
Dipl.-Chem. Rainer Lienau

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr
Alfred Bayer

Vorstandsmitglieder:

Präsident der Industrie- und Handelskammer Nürnberg Konsul Senator
Walter Braun

Bayerischer Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen
Alfred Dick

Berufsmäßiger Stadtrat der Stadt Nürnberg
Dr. Wilhelm Doni

Ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG
Ministerialdirektor
Dr. Friedrich Eder

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstandes der BayWa AG
Karl Fehrenbach

Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Ministerialdirektor Professor
Alois Friedl

Vorstandsmitglied i.R. der Rhein-Main-Donau AG
Dr. Ing. E. h. Dr. Ing. Heinz Fuchs

Stellvertretender Landesvorsitzender der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr — Landesbezirk Bayern
Willi Gerner

Bayerischer Staatsminister des Innern
Dr. Karl Hillermeier

Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
des Bayerischen Landtages
Dr. Herbert Huber

Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr
Anton Jaumann

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Bayerischen Bauindustrieverbandes e.V.
Rechtsanwalt
Gerhart Klamert

Präsidialmitglied der Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt
Persönlich haftender Gesellschafter der Gebr. Knauf — Westdeutsche Gipswerke
Karl Knauf

Vorstandsmitglied der Bayerischen Vereinsbank
Dr. Dietrich Köllhofer

Vorstandsmitglied der ESSO AG Direktor
Dipl.-Kfm. Thomas Kohlmorgen

Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd
Dipl-Ing. Julius Kruip

Präsident der Industrie- und Handelskammer Regensburg
Willy Lersch

Vorstandsmitglied der Bayerischen Lloyd AG Direktor
Hans Mayer

Bürgermeister der Stadt Frankfurt und Dezernent der Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
Dr. Hans-Jürgen Moog

Leiter der Abteilung Binnenschiffahrt und Wasserstraßen im Bundesministerium für Verkehr Ministerialdirektor
Dr. Philipp Nau

Direktor der Hoechst AG — Werk Gendorf
Dr. Hans Oberrauch

Bayerischer Staatsminister für Arbeit und Sozialordnung
Dr. Fritz Pirkl

Vorstandsmitglied der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank Direktor
Rudolf Renner

Fraktionsvorsitzender der SPD im Bayerischen Landtag
Dr. Helmut Rothemund

Vorstandsmitglied i. R. der Rhein-Main-Donau AG Ministerialdirektor a. D.
Dr. Ing. E. h. Burkart Rümelin

Ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG
Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel

Vorsitzender des Vorstandes der Bayerischen Versicherungsbank AG
Dr. jur. Ottmar Schleich

Vorstandsmitglied der Bayerischen Girozentrale Ministerialdirigent a. D.
Dr. Hubert Schmid

Bayerischer Staatsminister der Finanzen
Max Streibl

Direktor der Bayerischen Landeshafenverwaltung
Dipl.-Ing. Werner Stroinski

Fraktionsvorsitzender der CSU im Bayerischen Landtag
Gerold Tandler

Präsident des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V.
Dipl.-Kfm. Dietz Willers

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied:

Direktor der NMA Nürnberger Messe- und Ausstellungsgesellschaft mbH
Dr. Hartwig Hauck

Anläßlich der Mitgliederversammlung am 30. Mai 1983 in Regensburg erfolgte eine Ergänzung des Beirates und Verwaltungsrates durch folgende Persönlichkeiten:

Beirat:

Kaufmännischer Vorstand der Zweigniederlassung Nürnberg der Siemens AG
Dr. Max Bär

Vorsitzender des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e. V.
Hafendirektor Klaus van Lith

Oberbürgermeister der Stadt Bamberg
Paul Röhner

Verkehrsreferent der Regierung von Oberfranken
Oberregierungsrat Rolf Peilnsteiner

Verwaltungsrat:

Kaufmännischer Vorstand der Zweigniederlassung Nürnberg der Siemens AG
Dr. Max Bär

Als Rechnungsprüfer für das Jahr 1983 wurden wiederum berufen:

Direktor der Bayerischen Vereinsbank, Nürnberg
Dipl.-Kfm. Wilhelm Schieder

Direktor der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank, München
Ferdinand Walter

Resolution der Bürgerinitiative und der Arbeitsgemeinschaft „Ja zum Main-Donau-Kanal"

1. Die Bürgerinitiative „Ja zum Main-Donau-Kanal" als Vertretung der vom Kanalbau direkt betroffenen Bevölkerung im Altmühl- und Sulztal, und die Arbeitsgemeinschaft „Ja zum Main-Donau-Kanal" als Vertretung der vom Bau des Main-Donau-Kanals betroffenen Bezirke, Landkreise, Städte, Gemeinden und Zweckverbände, unterstützt von den Industrie- und Handelskammern, den Handwerkskammern, den Parteien und Gewerkschaften, von Trägervereinen, begrüßen es dankbar, daß die Bundesregierung in ihrem Kabinettsbeschluß vom 2. Februar 1983 und in der Regierungserklärung vom 4. Mai 1983 den Weiterbau und die Vollendung des Main-Donau-Kanals beschlossen hat.
2. Die Bürgerinitiative „Ja zum Main-Donau-Kanal" und die Arbeitsgemeinschaft „Ja zum Main-Donau-Kanal" erwarten nunmehr, daß möglichst umgehend alle notwendigen Schritte unternommen werden, um den in der Sache überholten Beschluß des Haushaltsausschusses vom 10. Dezember 1981 außer Kraft zu setzen.
   Dieser Beschluß untersagt in Ziffer 1 den Beginn neuer Baumaßnahmen auf der Strecke von km 99 (unterhalb der Schleuse Hilpoltstein) bis km 150 (oberhalb der Staustufe Riedenburg). Er verhindert damit einen sofortigen zügigen Weiterbau und widerspricht dem Beschluß des Bundeskabinetts vom 2. Februar 1983 Ziffer 2, den Festlegungen in der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung und der Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers vom 4. Mai 1983.
3. Außerhalb der „Sperrstrecke" von km 99 bis km 150 sind die meisten Arbeiten entweder schon fertiggestellt oder werden in den Jahren 1983/1984 abgeschlossen. Lediglich drei Kilometer (die Ortsdurchgänge Kelheim und Riedenburg) sind noch zu beginnen. Es ist daher notwendig, umgehend auch für die Baumaßnahmen zwischen km 99 und km 150 ‚grünes Licht' zu bekommen, damit die Arbeiten zügig fortgesetzt werden können. Nur so ist es möglich, die überwiegend mittelständischen Betriebe und die Grenzlandbetriebe ausreichend zu beschäftigen und die Arbeitsplätze weiterhin sicherzustellen.
4. Die Reststrecke ist im Interesse der betroffenen Bevölkerung und zur Vermeidung einer weiteren Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs schnellstens fertigzustellen. Dies gilt gleichermaßen für die von den Maßnahmen zur Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet betroffene Bevölkerung im Bereich der Zweckverbände Altmühl-, Brombach- und Rothsee (Fränkisches Seenland).
5. Alle mit der Planung und Baudurchführung befaßten Stellen werden aufgefordert, sich weiterhin um eine landschaftsfreundliche und umweltgerechte Einbindung und Gestaltung der technischen Anlagen zu bemühen. Die ausgeführten Streckenabschnitte im Altmühltal beweisen, daß die bisherigen Bemühungen erfolgreich waren. Es stimmt der Slogan: „Auch mit dem Kanal, sehenswertes Altmühltal!"
6. Die umgehende Fortführung der Bauarbeiten ist notwendig, um die geplanten und zum Teil begonnenen Infrastrukturmaßnahmen in den betroffenen Gemeinden weiterführen und abschließen zu können. Der überholte Beschluß des Haushaltsausschusses verhindert noch immer diese Maßnahmen, die meist in einem engen Zusammenhang mit dem

Kanal stehen und von seinem zügigen Weiterbau abhängig sind.

7. Bundestag und Landtag werden aufgefordert, die für eine zügige Fertigstellung des Kanals notwendigen Mittel bereitzustellen. Zur Ankurbelung der Wirtschaft und zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, besonders im Grenzland, halten wir einen verstärkten Weiterbau für dringend geboten.

Essing (Altmühltal), 9. Juni 1983

Für die Arbeitsgemeinschaft
„Ja zum Main-Donau-Kanal"

gez.: Fritz Mathes
1. Bürgermeister

Für die Bürgerinitiative
„Ja zum Main-Donau-Kanal"

gez.: Bruno Reichert
1. Sprecher