Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

45

Mitteilungsblätter

Mitteilungsblätter
Mai 1984
Nummer 45

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e. V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg 1
Telefon:
09 11 / 22 66 46

Wichtige Entscheidungen stellten die Weichen zur Vollendung

Einleitende Worte von Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter als Vorsitzendem des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. bei der Mitgliederversammlung am 16. Mai 1984 in der Drei-Flüsse-Stadt Passau

Die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. fand am 16. Mai 1984 in Passau statt.
Sie stand ganz im Zeichen der Entscheidungen, die von der Bundesregierung für den zügigen Weiterbau des Wasserweges getroffen worden sind.
In seinen einleitenden Worten erklärte der Vorsitzende des Kanalvereins, Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter, zum Stand der Arbeiten an der Main-Donau-Verbindung:
„Nach den Rückschlägen der vorangegangenen Jahre sind nunmehr durch weitsichtige Entscheidungen der Bundesregierung Deutschland die Weichen für die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals gestellt worden. DM 222 Millionen stehen für 1984 für den Weiterbau bereit. Diese Summe ist auch für 1985 vorgesehen.
Eine der größten Kanalschleusen, nämlich

Der Präsidiumstisch im ‚Großen Rathaussaal' zu Passau: Stellvertretender Vorsitzender, Direktor Dipl.-Chem. Rainer Lienau, Bayerischer Staatsminister Dr. Fritz Pirkl, Vorsitzender Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter, geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hartwig Hauck und Passaus Oberbürgermeister Hans Hösl (von links nach rechts).

Eckersmühlen, wird bis zum Jahresende in Betrieb genommen werden. Auch die Betonarbeiten an der Schleuse Dietfurt mit dem dazugehörigen Pumpwerk nähern sich dem Ende. Die Arbeiten an der benachbarten Schleuse Hilpoltstein, dem letzten Bauwerk der Nordrampe der Main-Donau-Wasserstraße, haben im Herbst 1983 begonnen. Von der Stauhaltung Kelheim wurden Ende 1983 über 10 km fertiggestellt, weitere 1,3 km sind seit dem Frühjahr 1984 im Bau. Mit den Arbeiten in der Scheitelhaltung wird noch in diesem Jahr begonnen werden.

Daraus können Sie ersehen, daß die Rhein-Main-Donau AG mitten im Bauen ist. Sofern die vorgesehene Mittelausstattung und das gegenwärtige Bautempo erhalten bleiben, kann mit der Vollendung des Kanalbaues 1992 gerechnet werden. Wir setzen Zeichen, und niemand wird mehr die Vollendung des Main-Donau-Kanals aufhalten können, verzögern schon."

In Freud und Leid mit dem Wasser verbunden

Passaus Oberbürgermeister, Hans Hösl, grüßt die Mitgliederversammlung

Ich habe die Ehre, Sie anläßlich der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. in unserem altehrwürdigen Rathaussaal willkommen zu heißen. Ich darf Ihnen gleichzeitig die Grüße und Wünsche der Stadt und unseres Stadtrates überbringen. Mein besonders herzlicher Willkommensgruß gilt Ihnen, Herr Staatsminister Dr. Pirkl, dem Festredner dieser Tagung. Gerade Ihnen sind die Probleme unserer Stadt und unseres Umlandes nicht unbekannt und ich möchte Ihnen bei dieser Gelegenheit danken, daß Sie auch die östlichste kreisfreie Stadt in der Bundesrepublik Deutschland in Ihren langen Ministerjahren nicht vergessen haben. In gleich herzlicher Weise grüße ich den Chef dieser Veranstaltung, Sie, Herr Kollege, Senator Dr. Urschlechter. Ich möchte Ihnen sehr herzlich danken, daß Sie unsere Stadt als Tagungsort ausgewählt haben.

Nach unseren Unterlagen hat der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V., damals noch 'Verein zur Wahrung der Main- und Donauschiffahrtsinteressen' genannt, schon einmal seine Mitgliederversammlung in Passau, auch hier im Großen Rathaussaal, abgehalten, und zwar am 20. und 21. Mai 1937. Die Stadt selbst ist genau seit 50 Jahren Mitglied des Vereins.

Diese alte Stadt mit ihrer mehr als 2000jährigen Geschichte, die im Laufe der Zeit eine Reihe von schmückenden Beinamen bekommen hat, wie z. B. „Passau — die Dreiflüssestadt", „Passau — die schwimmende Stadt", „Passau — das bayerische Venedig", ist seit eh und je in Freud und Leid mit dem Wasser verbunden.

Sie hat im Laufe ihrer Geschichte katastrophale Hochwasser erlebt (1954 standen über 1000 Wohnungen unter Wasser), sie hat aber auch vom Handel auf der Donau und auf dem Inn gelebt. Als dieses Rathaus entstand, war Passau eine verhältnismäßig rührige, reiche Handelsstadt. Die verschiedensten Handelsgüter wurden vom Westen über Passau bis nach Konstantinopel gebracht und von dort wieder zurück, hinüber nach Spanien und hinunter nach Venedig. Das Salz wurde aus den Salzorten innabwärts nach Passau gebracht, hier mußten Mautgebühren bezahlt werden und von hier gelangte es über den Goldenen Steig hinein nach Böhmen, nach Prag. Passau fühlte sich schon immer der Schiffahrt verbunden, und es war für unsere Stadt ein historisches Ereignis, als am 4. Oktober 1837 das erste Dampfschiff „König Ludwig" auf seiner Fahrt von Regensburg nach Linz in Passau anlegte.

Und wie ist es heute? Drei Passagierschiffe der DDSG, acht Schiffe der Passauer Firma Köck-Wurm, drei der sowjetischen Donauschiffahrt, ein bulgarisches Passagierschiff und neuerdings ein Kreuzfahrschiff, die deutsche ‚Donauprinzessin', verkehren hier in Passau oder laufen Passau regelmäßig an. Nahezu 500 000 Personen haben im Jahr 1983 in Passau eine Rundfahrt oder einen Schiffsausflug angetreten, sei es in das nahe gelegene österreichische Donautal, sei es nach Wien, Budapest, Bulgarien oder zum Schwarzen Meer.

Und wie schaut es beim Güterverkehr auf der Donau aus? Nach einer längeren Stagnation bzw. einem Rückgang beim Warenumschlag hat dieser im Jahr 1983 im Vergleich zu 1982 fast das Dreifache zugelegt, was nicht zuletzt auf den Ro-Ro-Schiffsverkehr zurückzuführen ist, der zwischen der bulgarischen Stadt Vidin und Passau eingerichtet worden ist.

Ich brauche nicht besonders zu betonen, daß wir voll und ganz hinter dem Ausbau des Main-Donau-Kanals stehen. Gott sei Dank wird nach langen Diskussionen wieder weitergebaut. Sicherlich hat hierzu auch der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein

Rhein-Main-Donau e. V. einen wesentlichen Beitrag geleistet. Dafür möchte ich sehr herzlich danken.
Ich wünsche Ihnen abschließend einen angenehmen Aufenthalt in unserer Stadt, und ich wünsche dieser Mitgliederversammlung einen vollen Erfolg.
Gestatten Sie mir noch einige wenige Worte. Zwei säkulare Ereignisse hat diese Stadt im Jahr 1972 erlebt: Einmal die Gebietsreform, bei der die Bevölkerungszahl von 31 000 auf über 50 000 Einwohner gestiegen und die Fläche von rund 20 qkm auf 70 qkm angewachsen ist. Zum anderen aber die Gründung der Universität Passau, an der zur Zeit 3300 junge Menschen studieren. Sie, Herr Staatsminister Dr. Pirkl, haben bei diesen Entscheidungen mitgewirkt. Nachdem Sie aus dem bayerischen Kabinett ausscheiden und sich in Zukunft europäischen Aufgaben zuwenden, möchte ich die Gelegenheit nützen und Ihnen sehr herzlich danken, besonders auch dafür, daß wir noch in den Krankenhausbedarfsplan hineingekommen sind und im letzten Jahr mit der Erweiterung und Sanierung unseres Krankenhauses begonnen werden konnte. Deshalb möchte ich Ihnen gerne unseren Universitätstaler überreichen.

Die deutsche Binnenschiffahrt freut sich über finanzielle Impulse

Grußworte des Präsidenten des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V., Duisburg, Dipl.-Kfm. Dietz Willers

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. in Duisburg, und mit ihm alle seine Mitglieder in Westeuropa, die sich zur Förderung des Binnenschiffahrtsgedankens zusammengefunden haben, fühlen sich mit Ihrem Verein seit vielen Jahren eng verbunden. Er hat sich — auch in der Vergangenheit, als es vielleicht nicht politisch genehm und oportun war — zu den von Ihnen vertretenen Zielen bekannt und sich für einen zügigen Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße ausgesprochen. Ich spreche von der Main-Donau-Wasserstraße, wissend, daß ich mich dabei nicht des von manchem gewünschten oder auch offiziell benutzten Sprachgebrauches bediene. Aber ich meine, daß ‚Main-Donau-Verbindung' diesem großartigen Jahrhundertbauwerk nicht gerecht wird, ja, es irgendwie sogar abwertet. Aber auch hier wird sich die normative Kraft des Praktischen auf die Dauer durchsetzen.

Wir alle freuen uns, daß die finanziellen Mittel zum Weiterbau der Wasserstraße in 1984 und 1985 im Vergleich zu 1982 kräftig erhöht, ja nahezu verdoppelt wurden. Jedes Jahr des zügigen Weiterbaues macht eine nochmalige Infragestellung oder Diskussion um die Fertigstellung des Kanals unmöglich oder zur Farce. Die deutsche Binnenschiffahrt freut sich über die finanziellen Impulse, die für die Fertigstellung dieses Bauwerkes gegeben wurden, liegen sie doch auf der gleichen Linie, die das Bundesministerium für Verkehr und sein Minister jetzt vertritt und welche der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Verkehrsstraße ‚Binnenschiffahrt' zukommt. Auch im übrigen Wasserstraßennetz der Bundesrepublik tut sich einiges. So wurden im Frühjahr 1984 DM 500 Millionen für die Erhaltung des westdeutschen Kanalnetzes vertraglich zwischen der Bundesregierung und dem Land Nordrhein-Westfalen bereitgestellt, um die Schwierigkeiten, die sich durch den Substanzverkehr des Kanalnetzes für die Schiffahrt ergeben haben, zu mildern. Ich denke dabei an Beschränkungen der Abladetiefe, Beschränkungen durch Schleusenabmessungen und Drosselung der Fahrgeschwindigkeit.

Ich wünsche Ihrem Verein weiterhin vollen Erfolg bei der Verfolgung seiner Ziele und der Main-Donau-Wasserstraße, die dem nationalen und internationalen Binnenschiffahrtsverkehr hoffentlich reichen Nutzen bringt, einen zügigen Weiterbau und baldige Fertigstellung.

Varianten des kombinierten Verkehrs bieten zusätzliche Chancen

Das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien, Professor Dr. Franz Pisecky, äußert sich zum Main-Donau-Kanal

Gestatten Sie mir, zunächst für die an den Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein gerichtete Einladung, an Ihrer heutigen Generalversammlung in Passau teilzunehmen, herzlichst zu danken. Mit diesem Dank seien nicht nur die besten Wünsche für die Veranstaltung, sondern auch für das kommende Jahr Ihres Wirkens verbunden, zugleich aber auch die Gratulation zu den in der jüngsten Vergangenheit erreichten Erfolgen.

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau hat durch seine vielfältigen Bemühungen wesentlich dazu beigetragen, daß aufgrund der nunmehrigen Beschlüsse der deutschen Bundesregierung und auch des Bundestages die Vollendung der Main-Donau-Wasserstraße endgültig gesichert erscheint. Unsere beiden Vereinigungen haben sich in diesen Bestrebungen immer wieder gegenseitig in freundschaftlicher Weise ergänzt. Im Zeichen dieses Einvernehmens war es dem Präsidium des Österreichischen Wasserstraßenvereines vor wenigen Wochen gegönnt, Herrn Präsidenten Oberbürgermeister Dr. Urschlechter und seine Gattin in Wien empfangen zu dürfen. Bei diesem Zusammensein konnten wir Herrn Dr. Urschlechter auch zu seinen persönlichen Jubiläen beglückwünschen. Er hat ja nicht nur kürzlich seinen 65. Geburtstag begehen können, sondern ist das heute wohl dienstälteste Oberhaupt einer deutschen Großstadt und Vorsitzender einer Vereinigung, in der er auf bisher die längste Funktionsperiode in diesem Amt Rückschau halten kann. Dr. Urschlechter ist für uns ein Anwalt zukunftsorientierter Wirtschafts- und Kommunalpolitik von wahrhaft europäischem Format. Wir hoffen, ihn in dieser Eigenschaft noch lange als unseren Freund und Partner zu sehen.

Über die europäischen Aspekte der Rhein-Main-Donau-Verbindung wird heute noch von berufener Seite gesprochen werden. Gestatten Sie mir nur einige Anmerkungen aus österreichischer Sicht. Ebenso wie eine Wasserstraße an sich eine Mehrzweckanlage darstellt, ist auch die Binnenschiffahrt ein Verkehrsträger mit überaus vielfältigen Funktionen als Gütertransporteur, als Mittler des Personenverkehrs und des Tourismus, als Transporteur mit dem höchsten Grad der Umweltfreundlichkeit, als völkerverbindendes Element, aber nicht zuletzt auch als das universellste Glied in der Kette des kombinierten Verkehrsgeschehens, wie es in jüngster Zeit immer stärker zwischen Schiene und Straße, zwischen Landverkehr und Binnenschiff Platz greift.

Lash-Verkehr, Containertransport und Ro-Ro-Kombinationen spielen im europäischen Wasserstraßenverkehr eine immer größere Rolle. Dabei ist die Binnenschiffahrt jener Sektor, der auch in der Zeit der Depression eine relativ hohe Stabilität bewahrt hat und nunmehr wieder im Zunehmen ist. Ohne das lang andauernde Niederwasser hätten wir an der österreichischen Donau 1983 trotz der Rückschläge im Massengutverkehr der Schwerindustrie wieder ein Rekordvolumen im Gütertransport verzeichnen können. Im ersten Quartal des heurigen Jahres trat sowohl im Westverkehr via Regensburg wie auch in den Ostrelationen wieder eine erhebliche Steigerung des Transportvolumens ein.

Die Varianten des kombinierten Verkehrs deuten zusätzliche Chancen für den künftigen Rhein-Main-Donau-Weg an. In der Praxis sind hierbei schon manche Erwartungen und Möglichkeiten, die von den offiziellen Institutionen noch organisatorisch und rechtstheoretisch erörtert werden, durch die gegebenen Tatsachen überholt worden. So kann man etwa auch an der unteren und mittleren Donau Küstenmotorschiffe aus der Rheinregion sehen, die unter deutscher Flagge bis

Budapest fahren. Hier gibt es bereits Kooperationen, die erkennen lassen, daß Rhein-Main-Donau nicht nur, wie gelegentlich behauptet wird, der westlichen Schiffahrt Probleme bringen wird, sondern auch bedeutsame Chancen, die mehr oder minder im Stillen auch bereits gewahrt werden.

Man mag sich heute verschiedentlich fragen, ob nunmehr nach weitgehender Sicherstellung einer Vollendung der Wasserstraße Main-Donau die Aufgabe unserer beiden Vereinigungen erschöpft ist. Die mit den sogenannten Grünen entflammten Diskussionen um den Wasserstraßenausbau und sonderbarerweise auch um die umweltfreundlichste Art der Energiegewinnung durch Wasserkraft läßt jedoch erkennen, daß es verfehlt, ja geradezu gefährlich wäre, in unserem Engagement nachzulassen. Die letztlich oberste Zielsetzung, welche uns hierbei vorangestellt ist, wurde beim ersten großen West-Ost-Treffen der Binnenschiffahrt nach dem Kriege im Jahr 1962 formuliert. Es war dies eine Tagung, welche der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein zu seinem zehnjährigen Nachkriegs-Bestand in Linz durchführte und an der auch Sie, sehr verehrter Herr Oberbürgermeister, bereits ein prominenter Teilnehmer waren. Der damalige österreichische Bundeskanzler Dr. Gorbach brachte in seiner Rede den Wunsch zum Ausdruck, es möge aus den Völkerfamilien an Donau und Rhein einmal eine große Rhein-Main-Donau-Familie erstehen.

Sorgen um die Rhein-Rhône-Verbindung

Generalsekretär Dr. Marc Schreiber, Association Mer du Nord-Méditerranée, Paris, beklagt die geringen Fortschritte

Ich muß zugeben: Ich weiß nicht, was ich sagen soll. Natürlich freue ich mich, wieder einmal Ihre Mitgliederversammlung im Namen der Association Mer du Nord-Méditerranée, welche mit großem Interesse Ihre Arbeit verfolgt, grüßen zu dürfen. Aber wie kann ich die Lage in Frankreich beschreiben? Seit einem Jahr macht unser Projekt ‚Rhein-Rhône' keinen richtigen Fortschritt. Trotzdem haben wir noch Hoffnungen.

Am 18. April dieses Jahres hat unsere Regierung die ‚Schéma Directeur des Voies Navigables' angenommen. Und die Rhein-Rhône-Verbindung ist in diesem ‚Schéma Directeur' enthalten. Am 10. Mai 1984 hat der Europäische Ministerrat große Fortschritte für die Union der Europäischen Infrastrukturen gemacht. Voriges Jahr war ich optimistischer: Ein Jahr Verzögerung ist schade, aber nicht unheilbar.

Die Zielgerade zur Fertigstellung ist erreicht

Präsident Alexandre Jésel, Consortium pour la Modernisation et l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est et du Sud-Est, Straßburg, erblickt ein Beispiel für Beharrlichkeit

Es ist für mich eine große Freude, Sie in der schönen Donaustadt Passau wiederzufinden, um mit ihnen feststellen zu können, daß Ihre Sache Fortschritte macht im Hinblick auf die Verbindung des großen europäischen Stromes Donau mit dem anderen großen europäischen Strom Rhein.

In der Tat, durch die Veröffentlichungen Ihres Vereins sowie durch die offiziellen Dokumente der Rhein-Main-Donau AG, die wir regelmäßig erhalten, und durch die Presseechos, können wir in Frankreich mit großem Interesse die Fortschritte des Main-Donau-Kanals verfolgen. Wir sind überzeugt, daß die Arbeiten so weit fortgeschritten sind, daß sie jetzt die letzte gerade Linie vor dem Endziel erreicht haben. Wir freuen uns mit Ihnen über dieses Ergebnis.

Wir können leider nicht dasselbe sagen, was die andere große europäische Verbindung anbelangt, und zwar die Verbindung zwischen Rhein und Rhône zum Mittelmeer.

Gewiß, das Prinzip dieser Verbindung steht nicht mehr zur Diskussion. Im Gegenteil: die Gesamtkonzeption der Wasserstraßen, das sogenannte ‚Schéma Directeur des Voies Navigables', die französische Regierung hat es am 18. April 1984 offiziell genehmigt, nachdem sich alle betroffenen Regionen einstimmig dafür ausgesprochen hatten, enthält klar den Beschluß zur Verwirklichung. Das gilt aber auch für die Verbindung zwischen Seine und Nordfrankreich (und Belgien) und noch für eine weitere Verbindung zwischen Seine und Ostfrankreich (und Deutschland durch die Mosel). Dieses ‚Schéma Directeur' zieht vorrangig die Modernisierung des hundertjährigen Kanalnetzes im kleinen Ausmaß vor, die beträchtlicher Mittel bedarf.

Da jedoch in den kommenden Jahren nur beschränkte finanzielle Mittel für die Wasserstraßen zur Verfügung stehen werden, kann zunächst nicht mehr erwartet werden als eine Verbesserung der Verbindungsmöglichkeiten mit den Häfen Marseille und Sète und der Schiffbarkeit der Flüsse wie der Doubs. Es ist ausgeschlossen, daß im Rahmen des nächsten Modernisierungsplanes auch die Überwindung der Wasserscheide an der Burgundischen Schwelle verwirklicht werden kann.

Wir hoffen aber, daß Ihr Beispiel und Ihre Beharrlichkeit ansteckend wirken werden und daß auch wir bald bessere Zeiten erleben dürfen mit der Verwirklichung unserer beiden Vorhaben für Europa.

Eine Stadt mit 2000jähriger Geschichte

Passau bot den Mitgliedern des Kanalvereins unvergeßliche Eindrücke

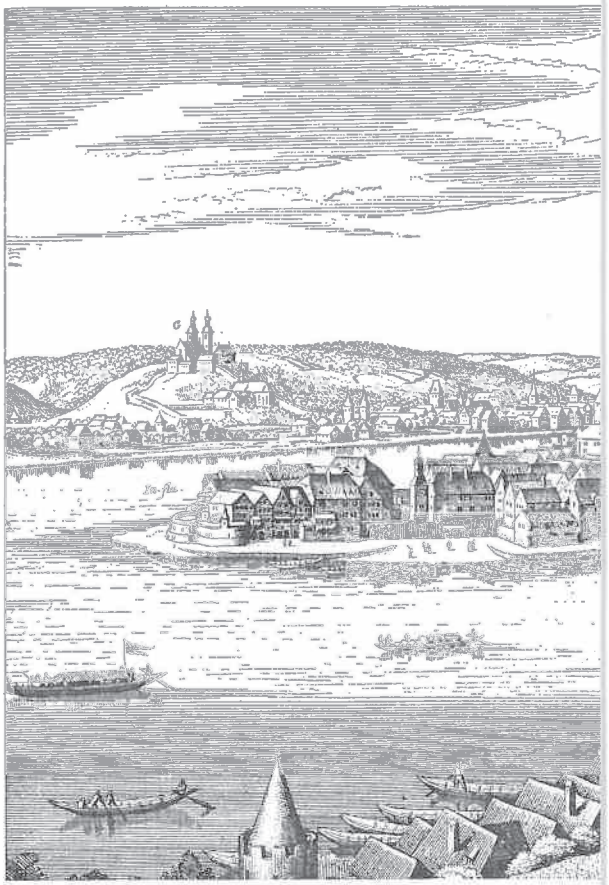
Passau — das ist harmonischer Zusammenklang von zweitausendjähriger Kultur, von Flüssen, Grün und Hügeln.

Die Stadt ist aus keltischer Wurzel erwachsen, ihre Stadttradition reicht kontinuierlich bis in die mittlere La-Tene-Zeit zurück. Keltische Ansiedler aus dem Stamm der Bojer umgaben vor über 2000 Jahren den heutigen Domberg mit einer Festungsmauer und nannten ihre Stadtburg „Bojodurum". Die Römer brachen um die Zeitenwende ein und zerstörten die Keltenfeste, legten aber zum Schutz des strategisch wichtigen Handelsplatzes an Donau und Inn ein Cohortenlager an.

Um das Jahr 300 gaben sie das Kastell auf und verlegten ihre Lagerfestung runde 800 Meter innaufwärts. Dort sind die Reste dieser stark bewehrten Befestigung vor wenigen Jahren ausgegraben und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden.

Eine zweite römische Stadt mit zugehörendem Kastell war wohl im 3. Jahrhundert n. Chr. auf Domberg und Altstadthügel, in der Provinz Raetia, über den Trümmern der Keltenfeste, entstanden. Nach der hier garnisonierenden, aus Batavern rekrutierten Truppeneinheit erhielt sie den Namen „Batavis" (= bei den Batavern), woraus über mehrere Zwischenstufen der heutige Name „Passau" entstand.

Die Herrschaftsübernahme durch das fränkische Herzogsgeschlecht der Agilolfinger über den sich konsolidierenden Stamm der Baiern erhob Passau im 6. Jahrhundert zur agilolfingischen Nebenresidenz. Deshalb wurde die Stadt auch 739 durch St. Bonifatius zum kanonischen Bischofssitz erhoben und ihm ein weites, den ganzen christlichen Donauosten umfassendes Bistumsgebiet unterstellt. 200 Jahre später lagen die Grenzen seiner Diözese im Osten an March und Leitha: Passau hatte das flächenmäßig größte aller Bistümer



des „Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation" zu betreuen.

Aus der Reihe der Passauer Kirchenfürsten des hohen Mittelalters ragt eine Schar politisch, religionskämpferisch und kulturell bedeutsamer Männer hervor, die tatkräftig in die Speichen des Rades der europäischen Geschichte griff.

Die wirtschaftliche Prosperität der Stadt rührte von einem blühenden Handel und Ge-

werbe her. Der Güterumschlag war etwa 1399 dreimal so groß wie der am ganzen Mittelrhein. Passauer Handwerker und Händler trugen zum Wohlstand bei.
Mit Rathaus, Stadtkirchen und Salzstadel, Zeughaus, Wehrtürmen und Stadttoren hatte der bürgerliche Bauwille Akzente in der mittelalterlichen Stadt gesetzt. Den Fürstbischöfen und den geistlichen Orden oblag es, das Antlitz von Passau künstlerisch und geistig zu prägen.

Als im Jahr 1662 ein verheerender Brand die mittelalterliche Stadt in Schutt und Asche legte, dem 1680 ein zweiter, nicht minder schwerer folgen sollte, kommen fast ausschließlich italienische Künstler in die Stadt, um den Wiederaufbau zu bewerkstelligen.
Die aus der Brandasche emporgewachsene italienisierende Barockstadt, die österreichisch orientierte Fürstenstadt, prägt noch heute den Charakter Passaus.

Noch fast ein Jahrzehnt vergeht bis zur Vollendung

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V., Dr. Hartwig Hauck, ruft die Mitglieder zu Engagement und Einsatzbereitschaft auf

Der Schwerpunkt der Tätigkeit des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. lag im Jahr 1983 in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Vereins bei der Öffentlichkeitsarbeit. In Veröffentlichungen, Interviews und zahlreichen Einzelgesprächen wurde für die zügige Fertigstellung des Main-Donau-Kanals plädiert.
Dabei ergeben sich für die Öffentlichkeitsarbeit wie für das Wirken des Kanalvereins ganz spezielle Bedingungen: Der Kanalverein baut nicht selbst, und er trifft über den Kanal auch keine eigenen Entscheidungen. Seine Öffentlichkeitsarbeit und sein Wirken haben bei diesen Aufgaben und Entscheidungen nur flankierenden Charakter. Sie ordnen sich den Trägern von Entscheidungen und Bauarbeiten unter und sind nicht Selbstzweck. Damit hängt die Effizienz der Arbeit des Kanalvereins entscheidend von geeignetem Informationsmaterial und der Unterstützung der Institutionen ab, die über den Kanal entscheiden, die ihn bauen und ihn nutzen. So ist es für die Öffentlichkeitsarbeit des Kanalvereins oft zwangsläufig, nur zu reagieren — zum Beispiel auf Angriffe der Kanalgegner. In Phasen eines ruhigen und zügigen Weiterbaues kann es für den Kanalverein richtiger sein, Zurückhaltung zu üben, um nicht unnötig eine erneute Diskussion über die Wasserstraße anzuheizen.
Gegenwärtig ist eine solche Phase des ruhigen und zügigen Weiterbaues gegeben. Zu dieser Entwicklung hat der Kanalverein mit dem von ihm in Auftrag gegebenen Ifo-Gutachten seinen Beitrag geleistet. Anfang 1983 hob das Bundeskabinett den faktischen Baustopp für den Main-Donau-Kanal auf, denn bis dahin durften bekanntlich keine neuen Baumaßnahmen begonnen werden. Der Haushaltsausschuß des Bundestages folgte mit einem entsprechenden Beschluß im Sommer 1983, so daß nunmehr mit neuen Bauarbeiten an der Kanalstrecke begonnen werden konnte. Der Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau AG genehmigte ein zusätzliches Bauprogramm mit Bauarbeiten bei Hilpoltstein, Kelheim und Straubing. Noch im Herbst 1983 konnten die Aufträge für die Schleuse Hilpoltstein vergeben und die vorbereitenden Arbeiten begonnen werden.
Nachdem im Jahr 1982 nur DM 120 Millionen investiert werden konnten, wurden die Finanzmittel 1983 auf DM 178,0 Millionen erhöht. Davon entfielen DM 124,5 Millionen auf Neubaumaßnahmen an der Kanalstrecke Nürnberg/Kelheim und DM 48,0 Millionen auf den Donauausbau Regensburg/Straubing. Für 1984 sind DM 222,5 Millionen bereitgestellt, von denen DM 127,0 Millionen für Bauarbeiten an der Kanalstrecke Nürnberg/Kelheim und DM 68,5 Millionen für den Donauausbau Regensburg/Straubing bestimmt sind. Für 1985 werden Mittel in gleicher Größenordnung wie 1984 zur Verfügung stehen.
Bleiben die vorgesehene Mittelausstattung und das gegenwärtige Bautempo erhalten, so ist mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 zu rechnen. Diese positive Situation darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß es noch fast ein Jahrzehnt dauern wird, bis der Kanal endgültig fertiggestellt ist und daß es bis dahin sicher noch häufig des Engagements und der Einsatzbereitschaft des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins bedarf, um für die zügige Vollendung der Main-Donau-Wasserstraße zu plädieren.
Das zeigt auch die Diskussion der Jahre 1979 bis 1983 um Weiterbau und Fertigstellung des Main-Donau-Kanals. Die Main-Donau-Wasserstraße war in diesem Zeitpunkt zum Symbol einer generellen Auseinandersetzung um die künftige Verkehrs- und Umweltpolitik geworden. Dieser symbolische Cha-

rakter der Diskussion überdeckte weitgehend die Fakten, die eindeutig für den Weiterbau dieses zu über 85% fertiggestellten Verkehrsweges sprachen. Weil dies damals so war, ist nicht auszuschließen, daß mit einer veränderten politischen Gesamtsituation der Kanal aufs Neue in Frage gestellt werden könnte. Der Main-Donau-Kanal ist deshalb erst mit seiner Fertigstellung auch endgültig gesichert.

Für dieses Ziel treten Vorstand und Geschäftsführung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins ein. Sie bedürfen hierzu auch in den kommenden Jahren der ständigen Unterstützung durch die Mitglieder und Freunde des Kanalvereins. Für die zukünftige und schon bisher zuteil gewordene vielfältige Hilfe ist zum heutigen Anlaß allen Mitgliedern und Freunden des Vereins besonderer Dank zu sagen.

Der Main-Donau-Kanal: Ein Zeichen für das Zusammenwachsen Europas

Festrede des Bayerischen Staatsministers für Arbeit und Sozialordnung, Dr. Fritz Pirkl, im ‚Großen Rathaussaal' zu Passau

Die Einladung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. habe ich gerne angenommen, gibt sie mir doch Gelegenheit auf einige wirtschafts- und europapolitische Aspekte des Main-Donau-Kanals einzugehen.

Ich bin der Bundesregierung und dem Verkehrsminister Dr. Werner Dollinger sehr dankbar dafür, daß sie bereits im November 1982 — also unmittelbar nach dem Amtsantritt — die endgültige und planmäßige Fertigstellung des Main-Donau-Kanals beschlossen haben. Damit ist eine über Jahre andauernde Zeit der Verunsicherung zu Ende gegangen. Die Bayerische Staatsregierung und insbesondere Ministerpräsident Dr. Franz Josef Strauß haben sich stets für den Weiterbau des Kanalprojekts eingesetzt und die vom damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Volker Hauff geforderte „qualifizierte Beendigung" aus struktur-, wirtschafts- und europapolitischen Gesichtspunkten entschieden abgelehnt. Durch die Entscheidung der neuen Bundesregierung und der stetigen Vertragstreue Bayerns wird nach dem Stand der gegenwärtigen Arbeiten bis Anfang der 90er Jahre der Main-Donau-Kanal durchgehend vollendet sein. Ein Jahrhunderte alter europäischer Traum einer Großschiffahrtsstraße vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer mit 3500 km Länge wird damit Wirklichkeit. Die europäische Dimension dieser Wasserstraße wurde schon von Kaiser Karl dem Großen erkannt, doch eine Durchführung dieses gigantischen Bauprojekts scheiterte an den damals unzulänglichen wasserbautechnischen Voraussetzungen. Auch der von König Ludwig I. von Bayern vor etwa 150 Jahren erbaute Ludwigs-Kanal zwischen Main und Donau konnte wegen der bescheidenen Dimension keine allzu große ökonomische Bedeutung erlangen.

Die zwischenzeitlich eingetretene technische Entwicklung ermöglicht es uns heute, den Main-Donau-Kanal zu einer transkontinentalen Großschiffahrtsstraße auszubauen und dadurch die Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen West- und Osteuropa nachhaltig zu intensivieren. Durch diese europäische Großschiffahrtsstraße rückt Europa nicht nur wirtschaftlich näher, sondern der Main-Donau-Kanal erhält auch eine Art Brükkenfunktion zwischen den freien Völkern Westeuropas und den Staatshandelsländern Osteuropas. Diese transkontinentale Wasserstraße wird zwar keine Änderung in den gesellschaftspolitischen Systemen Osteuropas bewirken, doch durch eine Intensivierung des Handels- und Warenaustausches sowie des Reiseverkehrs besteht die echte Chance, daß auch der nach wie vor bestehende Eiserne Vorhang sich etwas auflockert und durchlässiger wird. Ich bin der festen Überzeugung, daß durch einen verstärkten Handel mit den Osteuropäischen Ländern sich allmählich auch ein positiver politischer Wandel einstellen wird.

Wirtschafts- und regionalstrukturelle Aspekte für Bayern

Neben der europäischen Dimension und der Brückenfunktion zwischen Ost und West ist der Main-Donau-Kanal für Bayern von erheblicher wirtschafts- und regionalstruktureller Bedeutung. Ich möchte hier nicht auf die vielfach angestellten Kosten-Nutzen-Berechnungen eingehen, sondern nur generell feststellen, daß Bayern durch den Kanal einen leistungsfähigen und kostengünstigen Verkehrsträger mit Anbindung an die Weltmeere erhält. Dadurch eröffnen sich speziell für Mittelfranken, die Oberpfalz und für Niederbayern die Möglichkeiten preisgünstiger Massenguttransporte und davon ausgehend posi-

tive und dauerhafte regionalwirtschaftliche Impulse. Der Main-Donau-Kanal bewirkt vor allem eine Standortaufwertung des Einzugsgebietes, insbesondere für Verbraucher und Hersteller von Massengütern mit hohen Transportkosten, aber auch für Hersteller von übergroßen und überschweren Gütern, insbesondere des Maschinen- und Apparatebaus. Diese Verbesserung der Standortlage ist gerade für Nord- und Ostbayern von wesentlicher regionalwirtschaftlicher Bedeutung, denn gegenwärtig liegen diese Gebiete verkehrsmäßig unzureichend erschlossen am Rande des Wirtschaftsraumes der Europäischen Gemeinschaft sowie der großen Wirtschaftszentren. Durch den Kanal können sowohl die bestehende Revierferne abgeschwächt und die Standortvoraussetzungen zur Ansiedlung neuer Betriebe wesentlich verbessert werden.

Ich bin optimistisch, daß mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals sich unmittelbar an der Kanalstrecke und in seinem Einzugsgebiet eine Vielzahl neuer Unternehmen ansiedeln wird und damit neben der Sicherung bestehender Arbeitsplätze auch neue krisensichere Arbeitsplätze geschaffen werden. Mein Optimismus gründet sich auf die Beispiele der Schiffbarmachung des Mains und des Baus des Main-Donau-Kanals bis Nürnberg. In der Zeit von 1945 bis 1974 haben sich zwischen Frankfurt und Nürnberg als Folge der Schiffbarmachung des Mains rund 450 Betriebe mit einigen Tausend Arbeitsplätzen neu niedergelassen. Im Hafen Nürnberg, der 1972 eröffnet worden ist, haben sich bis heute 39 Betriebe als Hauptmieter und weitere 140 Betriebe als Zweigniederlassungen mit zusammen 2500 Arbeitsplätzen neu angesiedelt. Diese Beispiele zeigen, daß eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur die entscheidende Voraussetzung einer positiven regionalwirtschaftlichen Entwicklung ist. Weitere positive regionalwirtschaftliche Impulse für Nordostbayern sind von der Fertigstellung der Autobahnstrecken Regensburg—Linz und München—Deggendorf zu erwarten. Die Bayerische Staatsregierung mißt deshalb diesen Bauprojekten ebenfalls vorrangige Priorität bei.

Positive wasserwirtschaftliche Nebeneffekte

Aus Anlaß Ihrer Mitgliederversammlung möchte ich auch auf einige positive Nebeneffekte hinweisen, die durch den Bau der Main-Donau-Schiffahrtsstraße für Bayern von wesentlicher Bedeutung sind. Der Kanal ist auch Teil eines groß angelegten wasserwirtschaftlichen Systems, für das Bayern bereits erhebliche Investitionen vorgenommen hat. Während das Donaugebiet über Wasser im Überfluß verfügt, leidet das Maingebiet unter Wasserarmut. Durch eine Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet soll dem wasserarmen Norden Bayerns auf diese Weise geholfen werden

— die Trinkwasserversorgung zu sichern,
— den Verschmutzungsgrad von Regnitz und Main zu vermindern,
— mehr Betriebswasser für Landwirtschaft und Gewerbe bereitzustellen,
— die Leistung der vorhandenen Wasserkraftanlagen zu verbessern und
— Kühlwasser für die Energiegewinnung bereitzustellen.

Die Kanalüberleitung und das sogenannte Brombach-Speichersystem bilden zusammen ein wasserwirtschaftliches Ganzes. Aus dem Speicherraum der Brombach-Talsperre kann nach Bedarf Zusatzwasser an Regnitz und Main abgegeben werden. Durch das Überleiten von Altmühl-Hochwasser wird das Tal der mittleren Altmühl weitgehend vor

Hochwasser geschützt und gleichzeitig entstehen durch diese Wasserüberleitung südlich von Nürnberg drei neue Stauseen, die an Größe den Tegernsee, den Schliersee und den Spitzingsee übertreffen werden. Das neu entstehende Drei-Seen-Gebiet wird auf den Fremdenverkehr eine große Anziehungskraft ausüben und ein attraktives Naherholungsgebiet für die Menschen des Ballungsraumes Nürnberg-Fürth-Erlangen schaffen. Auch wegen dieser positiven wasserwirtschaftlichen Nebeneffekte bleibt die Vollendung des Main-Donau-Kanals für die Bayerische Staatsregierung eine vordringliche Aufgabe im Wasserstraßenbau. Mit der Schaffung dieses Naherholungsraumes werden gleichzeitig auch die Lebens- und Freizeitbedingungen der Menschen im Großraum Nürnberg entscheidend verbessert. Dadurch kann auch eine gewisse Gleichwertigkeit mit anderen von der Natur besser begünstigten Gebieten erreicht werden.

Dem Landschafts- und Naturschutz wird weitestgehend Rechnung getragen

Weder ich persönlich noch die Bayerische Staatsregierung verkennen, daß mit dem Bau des Main-Donau-Kanals, insbesondere im Bereich des Altmühltales, erhebliche Eingriffe in die natürliche Landschaft erfolgen. Es war und ist jedoch das Bestreben aller Beteiligten am Kanalbau, die Wasserstraße so in die Landschaft und insbesondere in das Altmühltal einzubinden, daß der für die Natur und die Umwelt zu befürchtende Schaden möglichst klein bleibt. Es wurde bisher und wird auch künftig alles getan werden, daß räumliche und ökologische Einheiten nicht zerstört werden und das Gleichgewicht der Umwelt im Kanalbereich erhalten bleibt.
Für die noch zu bauenden ca. 50 km Kanalstrecke ist ein guter Kompromiß zwischen den Belangen des Wasserstraßenbaus einerseits und den Vorstellungen des Bundes Naturschutz andererseits gefunden worden. Dieser Kompromiß konnte deshalb erreicht werden, weil die Planungsträger stets darauf geachtet haben, daß die bestmögliche landschaftliche Eingliederung der neuen Wasserstraße erfolgt und der notwendige Aufbau einer neuen Landschaft in einigen Bereichen so gestaltet werden soll, daß die vorhandenen Biotope weitestgehend erhalten werden können. Bei der Baumaßnahme des Main-Donau-Kanals wurde erstmals die Zusage gemacht, daß 5% der Bausumme in Maßnahmen des Naturschutzes und der Sanierung des Naturhaushalts im Altmühltal zur Verfügung gestellt werden. Damit ist der Main-Donau-Kanal das beste Beispiel dafür, daß es bei gutem Willen aller Beteiligten möglich ist, großtechnische Anlagen so landschaftsgerecht in die natürliche Umwelt einzupassen, daß den berechtigten Belangen des Landschafts- und Umweltschutzes Rechnung getragen werden kann.

Keine verkehrswirtschaftliche Alternative zum Kanal

Die europäische Dimension des Main-Donau-Kanals als transkontinentale Großschiffahrtsstraße vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer, die verkehrsinfrastrukturellen Vorteile sowie die positiven wirtschafts-, arbeitsmarkt- und regionalstrukturellen Aspekte bestärken die Bayerische Staatsregierung in ihrer Haltung, daß es weder gegenwärtig noch in Zukunft eine akzeptierbare verkehrswirtschaftliche Alternative zum Main-Donau-Kanal gibt. Mit diesem Kanal eröffnet sich auch die historische Chance, daß sich eine verkehrsgeographische Gewichtsverlagerung zugunsten der Beziehungen zwischen Mittel- und Osteuropa entwickelt. Dies könnte vor allem dann eintre-

ten, wenn sich die gegenwärtig noch recht engen Bindungen der östlichen Donaustaaten im Comecon lockern oder sich die osteuropäischen Staatshandelsländer stärker marktwirtschaftlich orientieren. Dann könnte der Warenaustausch zwischen Mittel- und Südosteuropa aufgrund der relativ kurzen Entfernung und der erheblichen Marktpotentiale in noch ganz andere Dimensionen hineinwachsen. All diese Überlegungen muß man mit ins Kalkül ziehen, wenn man dem Main-Donau-Kanal in seiner Gesamtbedeutung gerecht werden will.

Mit meinem besonderen Dank für Ihr stets engagiertes Wirken wünsche ich der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. hier in Passau viel Erfolg und einen guten Verlauf.

Der erste Schritt auf dem Weg zur Wasserstraße zwischen Rhein und Donau

Dipl.-Ing. Anton Schweiger, ordentliches Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG, München, begrüßt die Mitglieder und Gäste des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. bei ihrem Besuch im Kraftwerk Kachlet

Das Kachletwerk und der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein dienen im Grunde genommen dem gleichen Ziel, nämlich der Erstellung der Main-Donau-Verbindung. Das Kachletwerk wurde im Rahmen der Main-Donau-Staatsverträge gebaut, und es hilft, wie alle anderen Kraftwerke der Rhein-Main-Donau AG, den Bau der Main-Donau-Wasserstraße zu finanzieren.

Der Bau einer Staustufe mit Kraftwerk am bayerischen Donaukachlet war der erste Schritt, den die Rhein-Main-Donau AG zur Herstellung der Schiffahrtsverbindung zwischen Rhein und Donau unternommen hat. Kurz nach Gründung unserer Gesellschaft im Jahre 1921 wurde im Sommer des darauffolgenden Jahres mit dem Bau begonnen. Im Jahre 1927 wurde das Wehr, die Schleuse und ein Teil der Maschinensätze in Betrieb genommen. Im April 1928 lief der letzte der acht Maschinensätze an.

Das „bayerische Kachlet" ist eine etwa 20 km lange Felsenstrecke in der Donau zwischen Passau und Vilshofen, in der in geringer Tiefe unter dem natürlichen Wasserspiegel zahlreiche Klippen vorhanden sind, die vor allem bei geringer Wasserführung eine große Gefahr für die Schiffahrt bilden. Zur Beseitigung dieser Hindernisse wurde etwa vier km oberhalb Passau eine Wehranlage errichtet, die den

Anziehungspunkt für die Teilnehmer nach der Mitgliederversammlung: Das Kraftwerk Kachlet.

Wasserspiegel der Donau bei Niedrigwasser um rund neun Meter aufstaut. Dadurch werden die Felsklippen so weit überflutet, daß eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m entsteht, die für den gefahrlosen Verkehr von Schiffen ausreicht. Der untere Teil des Stauraumes ist auf etwa 11 km Länge links und rechts der Donau von Dämmen begrenzt. Das Gelände hinter den Staudämmen wird durch acht Pumpwerke entwässert, die vom Kraftwerk mit Energie versorgt werden.
Für die Energieerzeugung sind Turbinen mit senkrechter Welle und direkt gekuppelten Drehstromgeneratoren eingebaut worden. Da zur Zeit des Baues die Kaplanturbinen noch am Anfang ihrer Entwicklung standen, wurden damals Propellerturbinen mit feststehenden Laufradschaufeln verwendet. Diese wurden in den Jahren 1961 bis 1964 gegen Kaplanlaufräder ausgetauscht. Dadurch erhielten die Turbinen einen besseren Wirkungsgrad und eine höhere Schluckfähigkeit.
Das Kachletwerk war das erste Kraftwerk, das von unserer Gesellschaft in Betrieb genommen wurde. Diesem Kraftwerk folgten in der Folge 52 weitere. Heute betreibt die Rhein-Main-Donau AG 51 Laufwasserkraftwerke und 1 Pumpspeicherkraftwerk. Außerdem sind wir am Donaukraftwerk Jochenstein zur Hälfte beteiligt. Von diesen insgesamt 52 Laufwasserkraftwerken speisen 48 in das öffentliche Netz, die restlichen und das Pumpspeicherwerk beliefern die Deutsche Bundesbahn. Der Anteil an elektrischer Energie aus Wasserkraft in Bayern betrug im Durchschnitt der letzten Jahre ein Viertel des gesamten Stromverbrauchs. Davon lieferte die RMD wiederum rund 25%. Der Anteil unserer Kraftwerke an der Bahnstromerzeugung in Süddeutschland ist noch höher. Weitere Kraftwerke befinden sich derzeit in Geisling und Straubing sowie an der mittleren Donau in Donauwörth im Bau. Alle unsere Kraftwerke tragen dazu bei, den Bau der Main-Donau-Verbindung zu finanzieren. Strom aus Wasserkraft ist nicht nur eine umweltfreundliche und heimische, sondern auf die gesamte Betriebsdauer der Kraftwerke gesehen, auch sehr kostengünstige Energie. Die Tatsache, daß rund ein Drittel unseres Umsatzes Gewinn ist, beweist dies.
Die Erfahrungen, die unser Unternehmen aus dem Bau und Betrieb von Wasserkraftwerken in den letzten 60 Jahren sammeln konnte, sind übrigens heute auch weltweit gefragt. Im Rahmen unserer Arbeitsgemeinschaft Energy Engineering International bauen wir zur Zeit ein kleines Laufwasserkraftwerk in Ruanda.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Fotos: K. H. Roider, Passau
Druck und Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch