Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

59

Mitteilungsblätter
August 1988
Nummer 59

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
8500 Nürnberg 50
Telefon: 09 11 / 8 55 09

Mitgliederversammlung 1988 in Neumarkt i. d. Opf.

Die Mitgliederversammlung 1988 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. fand am 29. Juni in Neumarkt i. d. Opf. statt.

An der Mitgliederversammlung und der anschließenden Bereisung der im Bau befindlichen Kanalstrecke nahmen mehr als 150 Mitglieder und Freunde des Kanalvereins teil.

Vorsitzender, Altoberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter, begrüßt die zahlreichen Mitglieder und Gäste aus dem In- und Ausland.

In einem kurzen Rückblick bringt er seine Genugtuung über das inzwischen Erreichte zum Ausdruck und verbindet damit eine optimistische Wertung der Zukunft.

Die diesjährige Mitgliederversammlung behandele insbesondere den bisher erreichten Baufortschritt und die noch anstehenden Baumaßnahmen am Main-Donau-Kanal. Zur Information diene der dankenswerterweise vom Mitglied des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG, Herrn Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel, übernommene Vortrag ‚Der Main-Donau-Kanal vor der Vollendung' sowie eine Bereisung der Baumaßnahmen am Nachmittag.

Die Stadt Neumarkt i. d. Opf. sei schon wegen ihrer zentralen Lage zu dem aktuellen Baugeschehen am Main-Donau-Kanal gerne als Veranstaltungsort gewählt worden.

Abschließend dankt Vorsitzender Dr. Urschlechter den Mitgliedern und Freunden des Kanalvereins für die bisherige Unterstützung des gemeinsamen Anliegens, die Main-Donau-Wasserstraße zügig zu vollenden.

Im Einzugsbereich der Main-Donau-Wasserstraße

Aus dem Grußwort von Kurt Romstöck, Oberbürgermeister der Stadt Neumarkt i. d. Opf.

Herr Oberbürgermeister Romstöck begrüßt im Namen der Stadt Neumarkt i. d. Opf. die Teilnehmer der Mitgliederversammlung 1988 des Kanalvereins und heißt sie herzlich willkommen.

Er führt aus, daß Neumarkt zwar nicht unmittelbar am Main-Donau-Kanal liege, aber dennoch in verschiedener Hinsicht mit diesem Jahrhundertbauwerk eng verbunden sei. Zunächst liege die Stadt zentral zu den derzeitigen Großbaustellen der Wasserstraße. Außerdem seien die Baumaßnahmen für die Stadt und ihr Einzugsgebiet von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Diese gelte auch nach der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals, der seine positiven strukturellen Wirkungen in dem Raum entfalte. Zudem stehe Neumarkt als ehemaliger Umschlagplatz am Ludwig-Donau-Main-Kanal in der Tradition dieser Schiffahrtsstraße. Deshalb habe Neumarkt die Vollendung der Main-Donau-Wasserstraße stets energisch befürwortet und unterstützt. Die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals sei nunmehr Anfang der 90er Jahre gesichert. Mit der Eröffnung dieses Kanals werde die Verbindung zwischen Rhein und Donau und damit zwischen Nordsee und Schwarzem Meer hergestellt.

Strukturverbesserungen durch den Main-Donau-Kanal

Aus dem Grußwort von Josef Werner Bauer, Landrat des Landkreises Neumarkt i. d. Opf.

Landrat Bauer begrüßt namens des Landkreises Neumarkt i. d. Opf. Persönlichkeiten, Ehrengäste und Teilnehmer der Mitgliederversammlung 1988 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins.
Er führt dann aus, daß die Reststrecke des Main-Donau-Kanals im wesentlichen im Landkreis Neumarkt i. d. Opf. zu errichten sei. Es seien Anfang der 80er Jahre große Schwierigkeiten zu überwinden gewesen. Landrat Bauer erinnert in diesem Zusammenhang an die Äußerungen des 1981 amtierenden Bundesministers für Verkehr, Dr. Volker Hauff, den Kanalbau qualifiziert zu beenden. Auf seine, Bauers, Initiative hin seien dann damals – am 5. März 1981 – in Berching die vier Kreistage der Landkreise Roth, Eichstätt, Kelheim und Neumarkt i. d. Opf. zusammengetroffen, um in einer gemeinsamen und mit ganz überwältigender Mehrheit verabschiedeten Resolution den beschleunigten Weiterbau des Main-Donau-Kanals zu fordern. Dieser Protest der vier Landkreise sei allerdings nicht nachhaltig an die Öffentlichkeit gedrungen.

Im Oktober 1982 sei dann aufgrund des Wechsels in der Bundesregierung die erhoffte Wende eingetreten und ausreichende Finanzmittel für den Weiterbau der Wasserstraße bereitgestellt worden. Diese Tatsache sei insbesondere von der Bevölkerung der direkt an der Kanaltrasse liegenden Gemeinden seines Landkreises, Freystadt, Mühlhausen, Berching und Dietfurt mit großer Erleichterung aufgenommen worden.
Insgesamt verlaufe der Main-Donau-Kanal auf einer Länge von ca. 30 km im Landkreis Neumarkt i. d. Opf.
Als sehr erfreulich erachte er es, daß viele leistungsfähige Firmen aus dem Landkreis Neumarkt an dem großen Bauprojekt beteiligt seien. Der Kanalbau helfe so in dem strukturschwachen und auch von der Bauwirtschaft abhängigen Landkreis Arbeitsplätze zu erhalten. Nach der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals erwarte er strukturverbessernde Wirkungen für seinen Landkreis. Diese seien im Hinblick auf die Arbeitslosenzahlen im Landkreis Neumarkt, aber auch in der Oberpfalz insgesamt, dringend erforderlich.
Darüber hinaus sei durch den Bau des Main-Donau-Kanals und den Ausbau der Speicherseen auch eine Steigerung des Freizeitwertes der Region zu erwarten.

Gemeinsam für den Main-Donau-Kanal

Grußwort von Dr. Heinz Zünkler, Präsident des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V., Duisburg

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. läßt die Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins herzlich grüßen und wünscht der heutigen Veranstaltung ein gutes Gelingen.

Wir teilen mit Ihnen die Genugtuung darüber, daß durch den im vergangenen Jahr erfolgten Baubeginn an der letzten, bis dahin noch fehlenden Schleuse die Realisierung des hohen Zieles, für das sich Ihr Kanalverein über viele Jahre hinweg unbeirrt eingesetzt hat, nunmehr in eine absehbare, ja greifbare Zukunft gerückt ist. Wir sind glücklich darüber, daß wir Ihnen bei der Überwindung einer letzten großen Hürde, die vor diesem Ziel aufgerichtet worden war, nämlich des unqualifizierten Vorschlages einer sogenannten qualifizierten Beendigung des Baus des Main-Donau-Kanals, ein wenig Schützenhilfe leisten konnten, indem wir als erster und damals einziger großer westeuropäischer Verkehrsverband öffentlich und eindeutig gegen diesen Vorschlag Stellung bezogen haben. Dies darf Sie nicht weiter verwundern, sind unsere beiden Vereine von ihrer jeweiligen Zielsetzung her einander doch sehr verbunden.

Diejenigen, die sich an der damaligen Diskussion beteiligt haben, werden heute wohl nicht umhin können einzugestehen, daß es ein gutes Omen ist, wenn der Anschluß der Donau an das west- und mitteleuropäische Wasserstraßensystem just in dem Augenblick erfolgt, in dem die Europäische Gemeinschaft endgültig den Binnenmarkt errichten wird. Ein gutes Omen dafür, daß diese bedeutende Verkehrsverbindung eine gedeihliche Entwicklung und Nutzung haben wird, in einem einigen Europa, das über die Gemeinschaft der Zwölf hinausreicht und in einer hoffentlich friedvollen Zeit.

Der Donauausbau schreitet voran

Grußwort von Professor Dr. Franz Pisecky, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien

Lassen Sie mich für die Einladung, die Sie dem Präsidium und der Geschäftsführung des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereines zuteil werden ließen, von ganzem Herzen danken. Es ist mir nicht nur ein ehrenvoller Auftrag, sondern auch eine mit großer Freude und gleichermaßen als selbstverständliche Freundespflicht übernommene Aufgabe, Ihnen die besten Grüße und Wünsche von der österreichischen Donau zum Ausdruck zu bringen.

Wenn im vorigen Jahr Aschaffenburg bzw. der westlichste Punkt und zugleich Ausgangsort des Ausbaus der Main-Donau-Wasserstraße der Tagungsort Ihrer Vereinigung war, so ist es heute Neumarkt – eine Stadt, die einstmals unmittelbar am Ludwig-Donau-Main-Kanal gelegen war und heute bzw. künftighin das Wirtschaftszentrum für die Entwicklung im Einzugsbereich der Scheitelstrecke der modernen Großschiffahrtsstraße zwischen Nürnberg und Kelheim ist bzw. sein wird.

Ebenso wie wir uns hier im Gebiet einer europäischen Wasserscheide befinden, auf welcher durch die Wasserstraße die Rhein- und Donauregion verkehrsmäßig und auch im wasserwirtschaftlichen Sinne miteinander verbunden werden, stellt die Transversale zwischen den beiden großen Stromsystemen des Kontinents künftig auch eine Brücke dar zwischen den übernationalen Wirtschaftsvereinigungen, dem Markt der Europäischen Gemeinschaft mit 320 Mio Menschen, 2,25 Mio km² und einem Welthandelsanteil von 1/3 mit dem Markt des COMECON, der 360 Mio Menschen einschließt, 6,6 Mio km² umfaßt und bisher am Welthandel nur zu rund 1/10 beteiligt ist. In diesem Vergleich veranschaulicht sich eine gewaltige Wirtschaftsdynamik, welche durch den neuen Binnenschiffahrtsweg erschlossen und auch die regionalen Standortverhältnisse und Strukturentwicklungen beeinflussen wird, somit auch jene im oberpfälzischen Raum.

Ebenso wie mit der Realisierung des Main-Donau-Kanals gleichzeitig auch der Main und die bayerische Donau noch als Verkehrsweg modernisiert und leistungsfähiger ausgestaltet werden, ist auch in Österreich der Ausbau des noch ausständigen Restabschnittes zwischen Greifenstein und der tschechoslowakisch-österreichischen Staatsgrenze notwendig. Unsere Anträge an die österreichische Bundesregierung haben die Antwort gefunden, daß noch 1989 die Stufe Wien in Angriff genommen werden soll und spätestens anschließend jene Variante, welche anstelle von Hainburg nunmehr die besten Aussichten auf

Realisierung hat, nämlich das Projekt Engelhartstetten.

Durch diese Stufe wird vom Naturschutz urgiertes Augebiet weitestgehend geschont, die Anlage eines Nationalparks nördlich von Hainburg ermöglicht, die Energienutzung in gleicher Weise wie bei der Stufe Hainburg gesichert und die Schiffahrtsinteressen in bester Weise gewahrt. Im gleichen Zeitpunkt, wie die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals zu erwarten ist, wird somit die österreichische Donau bis zur Bundeshauptstadt voll für den ganzjährigen Europaverkehr ausgebaut sein. Der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein hat an all diesem Geschehen durch seine Anträge und fachlichen Gutachten aktiven Anteil genommen.

1991 wird die tschechoslowakisch-ungarische Stufe Gabcikovo und ein Jahr später die ungarische Staustufe Nagymaros in Betrieb genommen werden. Und bis zur Fertigstellung des Ausbaus der letzten bayerischen Strecke Straubing-Vilshofen wird auch der österreichische Abschnitt unterhalb von Wien durch die erwähnte Stufe Engelhartstetten geschlossen sein.

Wir können immerhin mit Genugtuung feststellen, daß sich sowohl die österreichische Bundesregierung als insbesondere auch das zuständige Verkehrsministerium zur Donau und zum Wasserstraßenverkehr bekennen, und werden unermüdlich sein, daß den Worten auch entsprechende Taten folgen. Der Aufwind im touristischen Passagierverkehr wird von einer Zunahme im Güterumschlag am Strom begleitet, an welchem nicht zuletzt auch Regensburg an der bayerischen Donau partizipiert.
Somit glaube ich, daß sich unsere beiden Vereine zuversichtlich den neuen Aufgaben, die sich im Endstadium des Baus der Main-Donau-Verbindung ergeben, mit großer Kraft und mit Optimismus widmen können. Es ist hierbei zu hoffen, daß sich auch in Zukunft immer wieder Persönlichkeiten und Institutionen finden werden, welche sich für den leistungsfähigsten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger ‚Binnenschiff' einsetzen und ihm jene Entfaltungsmöglichkeiten verschaffen, die ein wirtschaftlich aufstrebendes Europa von heute und morgen für die Gesamtheit der Völker und Staaten sowie für ein daseinswertes Leben seiner Bewohner braucht.

Die Verbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer wird kommen

Grußwort von Alexandre Jésel, Präsident des Consortium pour la Modernisation et l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est et du Sud-Est, Straßburg

Im Namen Ihrer Freunde aus Frankreich, die Sie so herzlich und so regelmäßig zu Ihren Mitgliederversammlungen einladen, möchte ich zuerst ein Dankwort für Ihre treue Freundschaft aussprechen.
Mit Spannung und Bewunderung beobachten wir die Fortschritte, die hier von Jahr zu Jahr durch die Rhein-Main-Donau AG verwirklicht werden. Es wird nicht mehr lange dauern bis man von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer auf dem Wasserweg fahren kann.
Wir möchten dem Kanalverein für seine Beharrlichkeit gratulieren und uns mit ihm über die errungenen Resultate freuen.
Wir werden mit Interesse heute nachmittag die Baustellen der Rhein-Main-Donau AG besichtigen.
Auf französischer Seite müssen wir leider das Ableben von Herrn Präsident Edgar Faure bedauern. Er war eine hervorragende Persönlichkeit – Mitglied der berühmten ‚Académie Francaise', mehrmals Minister, ehemaliger Ministerpräsident. Er hatte den Vorsitz der ‚Association Mer du Nord-Mediterranée' übernommen. Ihm haben wir es zu verdanken, daß die ausscheidende Regierung von Jacques Chirac das Rhein-Rhône-Projekt aus dem Schlamm herausgezogen hat.

In dieser wichtigen Frage hatte er die Unterstützung von den Präsidenten der betreffenden Regionen bekommen, und zwar aus dem Elsaß, Burgund-Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon und Alpes-Provence-Côte d'Azur. Mit ihnen gemeinsam hatte er von der Regierung die Genehmigung errungen, daß die ‚Compagnie Nationale du Rhône', deren heutiger Präsident Herr Paul Granet ist, die nötigen Mittel erhält, um die Verbindung zwischen Rhein und Saône zu verwirklichen. Anläßlich eines Interministerial-Komitees wurden am 30. Juli 1987 die hauptsächlichsten Punkte beschlossen.
Damit können wir uns zunächst zufrieden geben. An beiden Enden der Verbindung werden sehr bald die Baustellen eingerichtet zwischen Saône und Dole einerseits und zwischen Rhein und Mühlhausen andererseits.
Inzwischen fand in Frankreich eine lange Wahlperiode statt; zuerst Präsidentenwahl und dann Ernennung der Nationalversammlung. Eine neue Regierung soll heute morgen ernannt werden. Wir hoffen, daß diese neue Regierung die Beschlüsse ihrer Vorgängerin nicht nur bestätigen, sondern noch verstärken wird.
Der neue Premierminister Michel Rocard kennt unsere Forderung gut. Wir zählen auf seine Überredungsgabe und seine Zähigkeit zugunsten unserer Sache.
Deshalb hoffen wir, daß – mit einigen Jahren Verspätung – nach Vollendung der Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer auch die Verbindung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer zustande kommen wird.

30 Jahre Vorsitzender des Kanalvereins

von geschäftsführendem Vorstandsmitglied Dr. Hartwig Hauck

Am 27. Juni 1988, also vor wenigen Tagen, hatte Herr Altoberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter 30 Jahre den Vorsitz des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins inne.

Es ist dies, sehr geehrter Herr Dr. Urschlechter, ein besonderes Ereignis für den Kanalverein, das so sicher noch für niemanden absehbar war, als Sie am 27. Juni 1958 in einer Mitgliederversammlung in Frankfurt a. M. von den damals anwesenden nur 16 Mitgliedern zum neuen Vorsitzenden gewählt wurden.

Nicht nur, daß Sie damit schon heute der Vorsitzende des Kanalvereins mit der mit Abstand längsten Amtszeit sind. In Ihrer bisherigen Zeit als Vorsitzender hatten Sie die schwierigsten Aufgaben des Vereins zu erfüllen, konnten aber auch seine größten Erfolge verzeichnen.

Um es kurz und bündig zu sagen: Während Ihrer Zeit als Vorsitzender wurde der Main-Donau-Kanal gebaut. Denn als Sie zum Vorsitzenden gewählt wurden, hatte die Main-Donau-Wasserstraße erst etwa Schweinfurt erreicht.

Sie haben, sehr geehrter Herr Dr. Urschlechter, die Main-Donau-Wasserstraße zu Ihrem besonderen Anliegen gemacht. Sie taten dies trotz Ihrer starken Arbeitsbelastung als Oberbürgermeister und Ihrer mannigfaltigen anderen Verpflichtungen und Aufgaben. Und Sie haben, wenn es um Widerstände und Angriffe gegen den Main-Donau-Kanal ging, auch die Konfrontation nicht gescheut.

Der Erfolg hat Ihnen Recht gegeben. Der Main-Donau-Kanal wird 1992 fertiggestellt. In der öffentlichen Meinung über dieses Jahrhundertbauwerk ist ein Umschwung eingetreten.

Sicher spreche ich im Namen aller Mitglieder und Freunde des Kanalvereins, wenn ich Ihnen für Ihre Leistungen, die Sie in 30jähriger Tätigkeit als Vorsitzender erbracht haben, heute herzlich danke. Ich bin zuversichtlich, daß Sie den Bau des Main-Donau-Kanals in seiner Endphase in Ihrer bewährten Weise genau so intensiv fördern wie bisher. So wird Ihnen ein langgehegter Wunsch in Erfüllung gehen – mit dem Schiff von Nürnberg nach Regensburg zu fahren.

Der Main-Donau-Kanal vor der Vollendung

Vortrag von Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel, ordentliches Mitglied des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG, München

Wenn bei der heutigen Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. ausnahmsweise einmal kein Politiker, kein hoher Ministerialbeamter und kein Wirtschaftsfachmann, sondern ein mit der Planung und Bauausführung des Main-Donau-Kanals befaßter Ingenieur zu Wort kommt, dann ist dies nicht nur ein Indiz dafür, daß es dem Kanalbau wieder besser geht als vor einigen Jahren, sondern es hat auch einen ganz speziellen Grund: Wir wollen am heutigen Nachmittag mit Ihnen gemeinsam eine Exkursion zu den zur Zeit aktuellen Kanalbaustellen unternehmen. Mir

wurde die angenehme Aufgabe übertragen, zur Vorbereitung dieser Baustellenbesichtigung einige Erläuterungen über die Bautätigkeit der Rhein-Main-Donau AG zu geben.

Zunächst möchte ich aber Ihnen, sehr geehrter Herr Altoberbürgermeister Dr. Urschlechter, dafür danken, daß Sie unserer Anregung gefolgt sind, die Mitgliederversammlung 1988 mit einer Besichtigung der Kanalbaustellen zu verbinden. Wir haben jetzt beim Kanalbau ein Stadium erreicht, das anzusehen sich lohnt. Deshalb fühlen wir uns besonders gegenüber den Mitgliedern unseres Vereins verpflichtet, unsere Baustellen nach längerer Pause wieder einmal vorzuzeigen. Bereits in etwa zwei Jahren dürften die Investitionsraten allmählich wieder zurückgehen. Das bedeutet, daß wir jetzt ungefähr den Höhepunkt unserer Bautätigkeit in der Reststrecke zwischen Roth und Kelheim erreicht haben.

Mit Neumarkt wurde ein Tagungsort gewählt, der nicht nur günstig zu unseren Baustellen liegt, sondern in dem wir Kanalbauer uns – wie in allen anderen Gemeinden und Landkreisen längs der Kanaltrasse auch – ausgesprochen wohl fühlen. Gerade in den Gemeinden und Landkreisen am Main-Donau-Kanal haben wir eine hervorragende politische Unterstützung erfahren, die sich ihrerseits auf die nahezu hundertprozentige Zustimmung der örtlichen Bevölkerung zu unserem Vorhaben stützen konnte.

Ich darf in diesem Zusammenhang an die vom Bürgermeister der Stadt Kelheim, Herrn Mathes, ins Leben gerufene Bürgerinitiative „Ja zum Main-Donau-Kanal" erinnern.

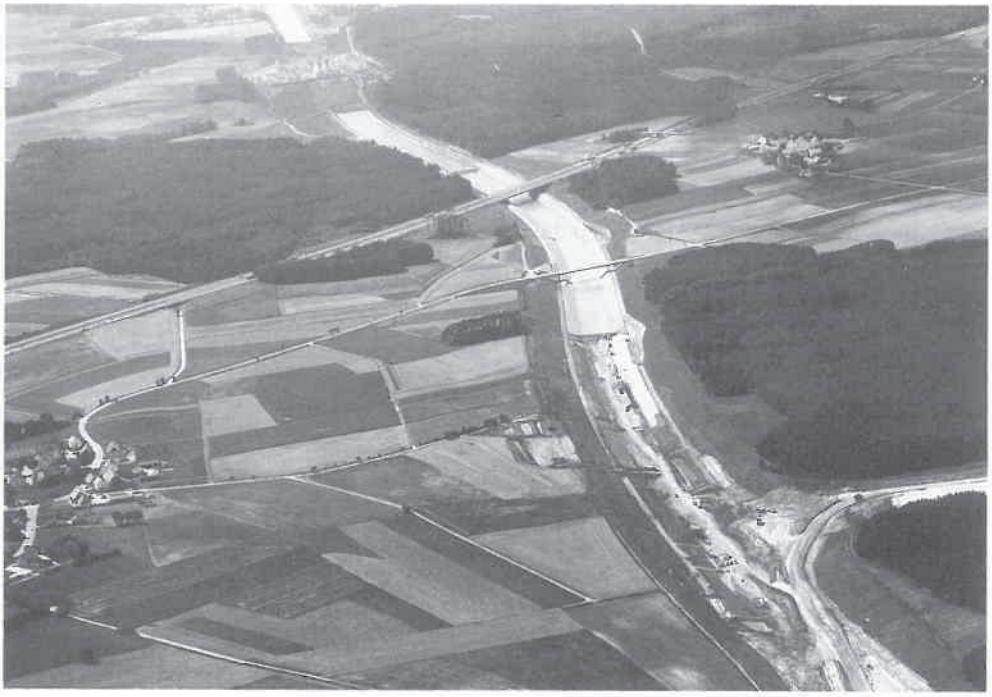
Innerhalb weniger Wochen hat diese Bürgerinitiative im Jahr 1981 allein in den Gemeinden und Landkreisen zwischen Kelheim und Hilpoltstein nahezu 50 000 Unterschriften für eine zügige Fertigstellung des Kanals gesammelt. Diese Aktion hat damals bei allen politischen Parteien Aufsehen erregt. Schließlich

ist man es ja gar nicht mehr gewohnt, daß sich eine Bürgerinitiative für, und nicht gegen ein Projekt einsetzt.
Aber auch eine andere, in der Geschichte Bayerns bisher einmalige Veranstaltung darf in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden: Am 5. März 1981 fand in Berching, wenige Kilometer südlich von Neumarkt, eine gemeinsame Sitzung der Kreistage der vier Landkreise Roth, Neumarkt, Eichstätt und Kelheim statt. Nachdem diese Landkreise vier verschiedenen Regierungsbezirken angehören, wurden nicht nur die Kreisgrenzen überschritten, sondern auch die Regierungsbezirksgrenzen von Mittelfranken, der Oberpfalz, Ober- und Niederbayerns. Mit überwältigender Mehrheit billigten die Kreistage damals eine Resolution, in der gefordert wurde, den Main-Donau-Kanal zum frühestmöglichen Termin fertigzustellen. Ich freue mich sehr, daß Herr Landrat Bauer, Neumarkt, als einer der Initiatoren dieser einmaligen grenzüberschreitenden Kreistagssitzung heute zu uns gekommen ist.
Alle diese Aktivitäten vor Ort haben in Verbindung mit der klaren Haltung der Bayerischen Staatsregierung und dem Regierungswechsel in Bonn dazu beigetragen, daß die Rhein-Main-Donau AG seit der Jahresmitte 1982 wieder unter vernünftigen äußeren Bedingungen arbeiten kann. Mitte 1982 hat bekanntlich der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages jenen Beschluß wieder aufgehoben, den er – wenn auch in etwas anderer personeller Zusammensetzung – unter der vorangegangenen Bundesregierung gefaßt hatte

und mit dem uns, ganz im Sinne einer „qualifizierten Beendigung" untersagt worden war, in der 50 Kilometer langen Kanalstrecke zwischen Hilpoltstein und Riedenburg neue Baumaßnahmen zu beginnen.

Erinnern wir uns zurück: Außer den acht Brücken, die wir in der Scheitelstrecke zwischen Hilpoltstein und Bachhausen mit der rechtlichen Absicherung eines Flurbereinigungsverfahrens gebaut hatten, gab es damals nur noch eine Brückenbaustelle bei Pollanten, eine fertige Brücke bei Ottmaring und die gerade zu etwa 50% fertiggestellte Schleuse Dietfurt in der von der „qualifizierten Beendigung" bedrohten Kanalstrecke Hilpoltstein–Riedenburg. Die Kanalgegner verkündeten damals, daß noch 50 Kilometer „unberührte Natur" gerettet werden könnten, eine Behauptung, die aber nicht stimmte, wie so vieles, was aus dieser Ecke geäußert wurde.

Immerhin konnte man zumindest in der rund 17 Kilometer langen Scheitelhaltung den Kanalverlauf damals schon sehr gut erkennen, weil neben den acht fertigen Brücken bereits die für die Schüttung der Brückenrampen benötigten Erdmassen aus der Kanaltrasse entnommen worden waren und weil sich die Landwirtschaft schon aus der Kanaltrasse zurückgezogen hatte und diese Flächen nicht mehr bestellte. Wir hatten damals mehrfach Gelegenheit, die Kanalstrecke zusammen mit unseren amerikanischen Kollegen vom



13 Scheitelhaltung.

Chorps of Engineers vom Hubschrauber aus zu besichtigen, und es war jedesmal kein Problem für den Piloten, der Trasse des Kanals zu folgen. Im übrigen klang es damals wie Musik in unseren Ohren, daß unsere Kollegen aus Übersee zu der gleichen Zeit, als in Bonn jemand vom dümmsten Bauwerk seit dem Turmbau von Babel sprach, ihr Urteil über den Main-Donau-Kanal in den Worten „the most sophisticated waterway ever seen" zusammenfaßten.

Außerhalb der Strecke Hilpoltstein-Riedenburg waren bereits viele Bauwerke fertiggestellt und weitere Abschnitte befanden sich im Bau. In der Strecke zwischen Nürnberg und Hilpoltstein bildete die Schleuse Eckersmühlen die letzte größere Baustelle, an der Altmühl zwischen Riedenburg und der Altmühlmündung unterhalb von Kelheim waren nur die beiden Stadtdurchgänge von Riedenburg und Kelheim noch nicht begonnen.

Dies alles ist inzwischen längst Vergangenheit. Die Rhein-Main-Donau AG hat jedenfalls, kaum war absehbar, daß der Kanalbau fortgesetzt werden kann, jede sich bietende Gelegenheit wahrgenommen, weitere Baumaßnahmen zu beginnen.

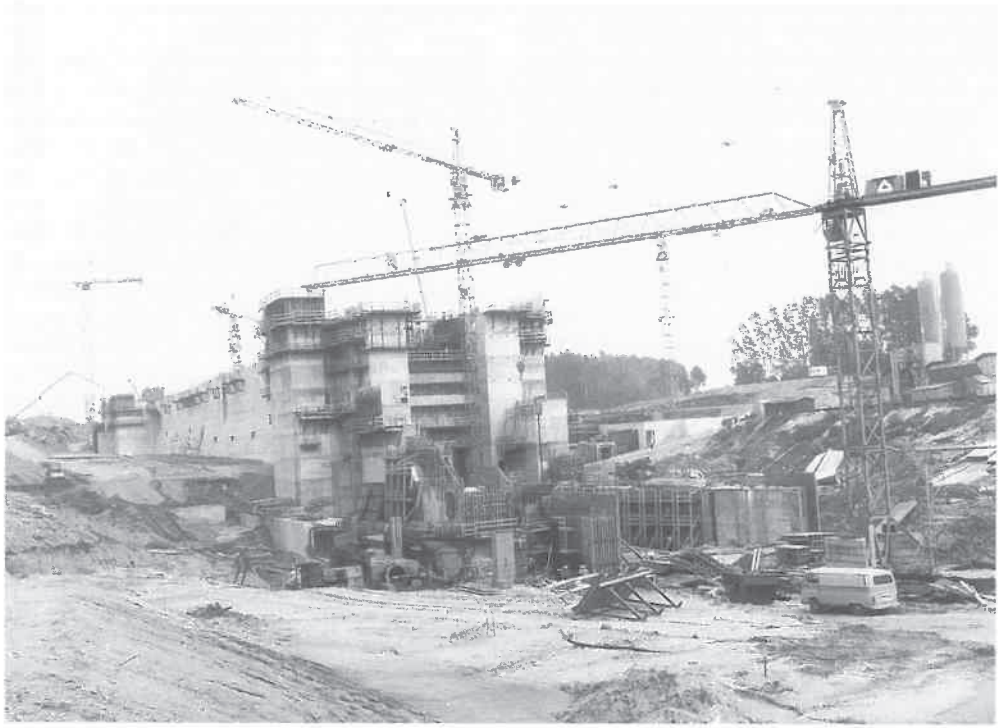
Dabei bildete die Frage der Finanzierung dieser Maßnahmen noch das kleinere Problem, zumal Bund und Bayern uns kurz nach der Bonner Wende die Darlehensbeiträge wieder in der früheren Höhe von 180 Millionen DM pro Jahr zuteilten. Neben den Darlehen, die wir von Bund und Bayern bekommen, stehen uns bekanntlich noch die Einnahmen aus dem Betrieb unserer 54 Laufwasserkraftwerke an Donau, Lech, Regnitz und Main sowie aus dem Pumpspeicherwerk Langenprozelten im Spessart zur Verfügung. Alle diese Mittel zusammen erlauben uns ein insgesamt doch recht erfreuliches Bauprogramm in einer Größenordnung von rund 250 Millionen DM pro Jahr, was natürlich auch die zur Zeit nicht gerade mit Aufträgen verwöhnte Bauindustrie sehr zu schätzen weiß. Erfreulich ist dabei, daß sich die im ostbayerischen Raum ansässigen Baufirmen im harten Wettbewerb sehr gut behaupten und nahezu die Hälfte aller Bauaufträge am Kanal bekommen konnten. Aus dem Betrag von 250 Millionen DM fließen etwa 180 Millionen DM in den Kanalbau, der Rest steht für den Donauausbau zwischen Regensburg und Straubing und für Restmaßnahmen in den bereits in Betrieb genommenen Abschnitten der Wasserstraße zur Verfügung. Im übrigen ist es für uns außerordentlich erfreulich, daß sich Bund und Bayern entschlossen haben, ihre Darlehensbeträge in den Jahren der Hauptbauzeit nochmals um bis zu 45 Millionen DM pro Jahr aufzustocken.

Erheblich größere Sorgen als die Finanzierung machen uns seit geraumer Zeit die Rechtsverfahren, die der Bauausführung vorgeschaltet sind. Während in der Anfangszeit des Kanalbaus im Bereich von Bamberg einige wenige Pläne und Berechnungen ausreichten, um innerhalb kurzer Frist einen 15 oder 20 Schreibmaschinenseiten umfassenden Planfeststellungsbescheid zu bekommen, ist heute ein enormer Aufwand an Zeit und Papier nötig, um die Rechtsverfahren über alle juristischen Hürden zu bringen. Die Ansprüche, die dabei an die Genauigkeit der in den Rechtsverfahren verwendeten Unterlagen gestellt werden, gehen inzwischen so weit, daß die Pläne, die die Bauindustrie in den Stand setzen die Bauwerke des Kanals auszuführen, nicht mehr ausreichen, ein Rechtsverfahren durchzustehen. So ist es kein Wunder, daß es heute leider schon die Regel ist, daß Planung und Planfeststellung mehr Zeit in Anspruch nehmen als die Bauausführung. Als besonders zeitraubend erwies sich dann noch die Forderung des amtlichen Naturschutzes, der Phase der Planung und Planfeststellung noch eine ökologische Bestandsaufnahme

vorzuschalten. Allein für die Erhebungen vor Ort sind dazu zwei Vegetationsperioden erforderlich. Die anschließend folgende Auswertung der Ergebnisse fließt in die Pläne der von uns beauftragten Landschaftsarchitekten ein. Anschließend müssen die Landschaftspläne und die technischen Pläne noch genauestens aufeinander abgestimmt werden, weil jede noch so kleine Differenz in den Planfeststellungsunterlagen verfahrensschädlich sein könnte. Tröstlich ist dabei nur, daß diese mit einem riesigen Aufwand erarbeiteten Unterlagen bisher allen gerichtlichen Prüfungen standgehalten haben, so daß wir – im Gegensatz zu einigen anderen – von längeren gerichtlich verhängten Zwangspausen verschont geblieben sind.

Gemessen an diesen Schwierigkeiten kann man, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, mit dem zufrieden sein, was seit 1982 erreicht wurde. Am besten erkennt man diese Fortschritte, wenn man die Bauzustände der Jahre 1982 und 1988 miteinander vergleicht. Lassen Sie mich im einzelnen dazu ausführen:

Fährt man den Main-Donau-Kanal von Norden, also vom derzeitigen Endpunkt Roth aus, entlang, so führt der Weg an der Schleuse Eckersmühlen vorbei, an der noch die Mon-



15 Schleusenbaustelle Bachhausen.

tage der Schleusentore und ihrer Antriebe in Gang ist. Die folgende rund 4 Kilometer lange Kanalstrecke bis zur Schleuse Hilpoltstein ist seit einiger Zeit fertig. An der Schleuse Hilpoltstein werden die Tiefbauarbeiten in diesem Jahr beendet, es folgt die Montage der Schleusentore und die elektrische Ausrüstung der Schleuse, die etwa im Herbst nächsten Jahres abgeschlossen wird. Die oberhalb der Schleuse Hilpoltstein gelegene rund 17 Kilometer lange Scheitelhaltung ist im Bau. Ein erstes Teilstück der Scheitelhaltung, das man von der Autobahn Nürnberg–München aus sehen kann, ist bereits mit Wasser gefüllt. Weiter östlich sind die Erd- und Dichtungsarbeiten in Gang. Wir werden diese Baustelle heute besichtigen und auch zu dem tiefen Einschnitt kommen, mit dem der Kanal einen Höhenrücken östlich von Sulzkirchen durchschneidet. An der tiefsten Stelle schneidet der Kanal hier rund 25 Meter in das Gelände ein. Am östlichen Ende der Scheitelhaltung folgt dann die Schleuse Bachhausen, die in besonderer Weise mit dem Kanalverein verbindet. Der Bauauftrag für diese Schleuse wurde nämlich am Tag der Mitgliederversammlung 1985 erteilt, und zwar am 27. September 1985. Dieser Tag wurde damals für die Mitgliederversammlung gewählt, weil am Nachmittag die Kanalstrecke Nürnberg–Roth durch Herrn Ministerpräsident Dr. Strauß und durch Herrn Staatssekretär Bayer vom Bundesverkehrsministerium eröffnet wurde. Sicher erinnern Sie sich alle noch an diesen sonnigen Herbsttag. Heute, drei Jahre danach, können Sie sehen, wie weit die Baustelle der Schleuse Bachhausen inzwischen gediehen ist, und ich bin sicher, daß Sie angenehm überrascht sein werden.

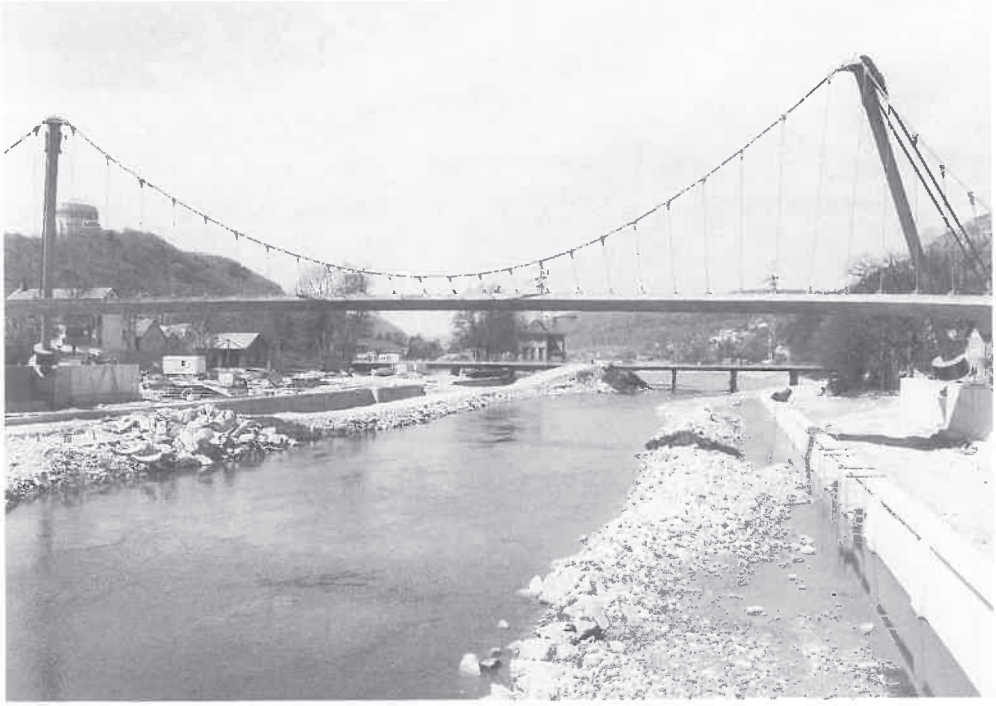
Südlich der Schleuse Bachhausen schließt das Sulztal und das Ottmaringer Tal an, und damit der Bereich, in dem wir noch intensiv mit der Planung und der Planfeststellung zu tun haben. Ich werde später nochmals auf diese Strecke zurückkommen. Als einzige Baustelle werden wir im Sulztal südlich von Berching die Baustelle der Schleuse Berching sehen. Diese Schleuse wurde als 16. und letzte Schleuse zwischen dem Main und der Donau im Frühjahr 1987 begonnen. Sie liegt in unserem Terminplan auf dem „kritischen Weg", das heißt, daß ein späterer Baubeginn als das Frühjahr des letzten Jahres unter Umständen den Fertigstellungstermin des Kanals insgesamt verzögert hätte. Insofern waren wir sehr froh, daß dieser wichtige Zwischentermin des Baubeginns pünktlich eingehalten werden konnte.

Die am Ausgang des Ottmaringer Tales zum Altmühltal gelegene Schleuse Dietfurt ist seit einigen Jahren fertiggestellt. Unterhalb dieser Schleuse folgt dann der Altmühlausbau auf rund 15 Kilometer Länge bis Riedenburg. Seit etwa eineinhalb Jahren laufen die Bauarbeiten dort auf vollen Touren. Es gilt, das Altmühlbett aufzuweiten und stellenweise auch zu verlegen, außerdem sind dort einige neue Brücken über das künftige Flußbett im Bau. Der weitere Weg führt an der tiefbaulich seit längerem fertigen Altmühlstaustufe Riedenburg vorbei zur Baustelle im Stadtdurchgang von Riedenburg, die im Herbst 1987 als letzte größere Baumaßnahme im Altmühltal begonnen wurde. Unterhalb von Riedenburg werden wir noch die seit längerem fertiggestellte Ausbaumaßnahme in der Haltung Kelheim besichtigen, um Ihnen auch Gelegenheit zu geben, sich einen Eindruck von der hervorragend gelungenen Einbindung der Wasserstraße in die empfindliche Landschaft des Altmühltales zu verschaffen. Sicherlich hat dieser Abschnitt der ausgebauten Altmühl dazu beigetragen, daß die Diskussion um den Altmühlausbau nahezu völlig verstummt ist. Eine deutsche Illustrierte hat sogar schon positiv über diese ausgebaute Strecke berichtet.

Unsere heutige Fahrt wird an der im Frühjahr des vergangenen Jahres fertiggestellten hölzernen Fußgängerbrücke bei Neuessing enden, und wir werden von dort aus wieder nach Neumarkt zurückfahren.
Unterhalb von diesem Endpunkt unserer Exkursion könnten Sie noch eine einzige Baustelle sehen, den Stadtdurchgang von Kelheim. Diese Baumaßnahme wird bis zum Jahresende 1988 bis auf kleinere Restmaßnahmen abgeschlossen. Die Ausbaumaßnahme in Kelheim ist mit einer Hochwasserfreilegung verbunden, die von der bayerischen Wasserwirtschaftsverwaltung zusammen mit unseren Bauarbeiten in Auftrag gegeben wurde. Der Hochwasserschutz in Kelheim hat beim Hochwasser im März und April dieses Jahres bereits seine erste Bewährungsprobe bestanden. Eine kleine Lücke, die dort aus Gründen des Bauablaufs noch bestand, konnte beim Ansteigen der Wasserstände von Altmühl und Donau noch rasch geschlossen werden, so daß die Stadt erstmals in ihrer Geschichte vom Hochwasser verschont blieb. Natürlich war davon in der überregionalen Presse nichts zu lesen, aber die lokale Zeitung, deren Berichterstattung sich schon seit jeher wohltuend von den übrigen Printmedien abhebt, hat das Ereignis in mehreren positiven Artikeln gewürdigt.
Ich darf nun, wie angekündigt, nochmals auf die noch fehlende, rund 19 Kilometer lange

Main-Donau-Kanal bei Essing – in die Landschaft eingebunden.

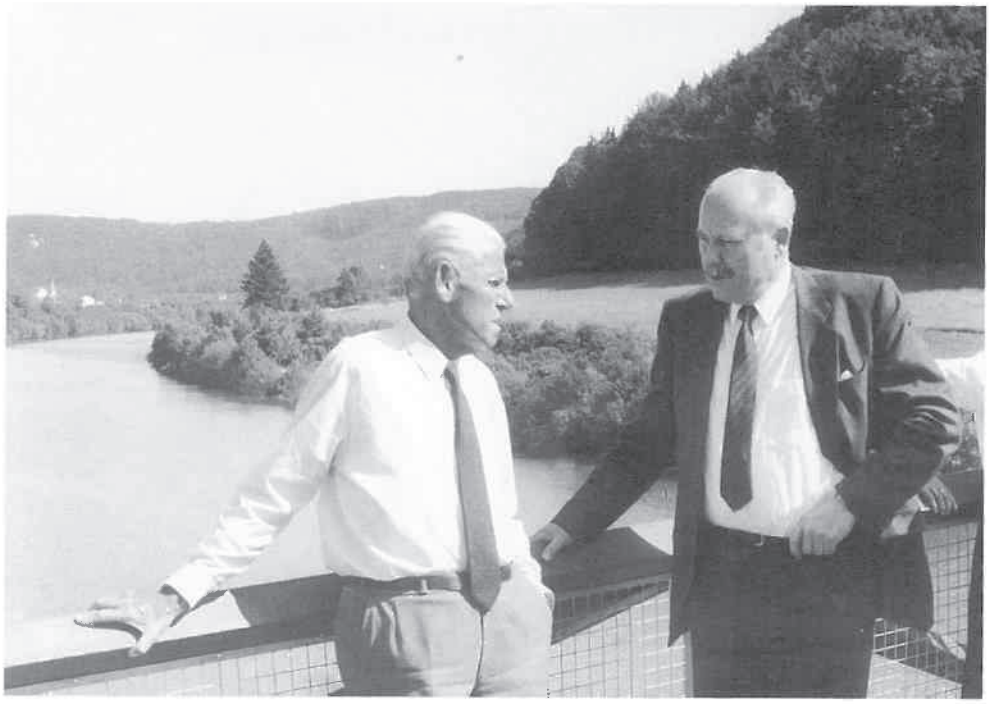
Kanalstrecke im Sulztal und im Ottmaringer Tal zurückkommen und den Stand der Bauvorbereitung in dieser Strecke schildern:
Für die Kanalstrecke zwischen den Schleusen Bachhausen und Berching wurde vor einigen Monaten das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. In diesem Abschnitt liegt die mittelalterliche Stadt Berching, an der der Main-Donau-Kanal unmittelbar vor der westlichen Stadtmauer und dem Gredinger Tor vorbeiführt. Diese Situation schien nahezu unlösbar und bildete schon im Raumordnungsverfahren 1966 den Gegenstand langwieriger Erörterungen. Die Lösung brachte schließlich ein im Zusammenwirken mit der Stadt Berching durchgeführter städtebaulicher Wettbewerb, der hervorragende Lösungen lieferte, die nun die Grundlage unserer Ausführungspläne bilden.
Im folgenden Abschnitt südlich der Schleuse Berching bis zum Eingang des Ottmaringer Tales östlich von Beilngries bildete die Nebenbahnlinie von Neumarkt nach Beilngries lange Zeit die große Unbekannte. Diese Bahnlinie konnte nicht leben, aber auch nicht sterben und war für unsere Planungen über viele Jahre ein enormer Unsicherheitsfaktor. Schließlich konnte vor wenigen Monaten in Zusammenarbeit mit der Bundesbahndirektion Nürnberg ein Kompromiß gefunden werden, die die Kunden der Bahn so stellt, „als ob" die Bahn noch bestehen würde, obwohl



Fußgängerbrücke Kelheim.

sie nun definitiv eingestellt und zurückgebaut wird. Wir hoffen, die Pläne, denen die neue Situation zugrunde liegt, in wenigen Wochen fertigstellen und in das Rechtsverfahren geben zu können.

Im letzten Abschnitt, nämlich im Ottmaringer Tal oberhalb der Schleuse Dietfurt, durchschneidet der Main-Donau-Kanal die Sattelfläche in der Talsohle des Trockentales mit einem 25 Meter tiefen Einschnitt. Hier bildete die Frage, wo das überschüssige Aushubmaterial abgelagert werden kann, das schwierigste Problem. Es stand die Forderung im Raum, etwa 5 Millionen Kubikmeter Überschußmaterial auf den Arzberg zu befördern und dort auf der Hochfläche zu deponieren. Schließlich wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, bei dem das Pro und Kontra der verschiedenen alternativen Lösungsmöglichkeiten sorgfältig abgewogen wurde. Dabei ergab sich, daß eine Ablagerungsfläche am südlichen Talrand die günstigste Lösung darstellt. Nachdem diese schwierige Frage geklärt war, konnte Anfang dieses Jahres das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Wir werden neben dem tiefen Einschnitt auf der Nordseite des Kanals eine Dichtungswand einbauen, um ein Austrocknen der dortigen Moorflächen zu verhindern. Der Bau dieser Dichtungswand wird nicht nur rund 10 Millionen DM kosten, sondern auch viel Zeit erfordern. Deshalb wollen wir mit dieser Baumaß-



 Besichtigung der neuen Holzbrücke bei Essing.

nahme beginnen, sobald der Stand des Rechtsverfahrens dies erlaubt.
Mit der Schilderung der wesentlichen Probleme in der noch vor uns liegenden Kanalstrecke wollte ich Ihnen in aller Kürze aufzeigen, daß es noch viel zu tun gibt und daß der Kanalbau alles andere als ein Selbstläufer ist, auch wenn es hinterher nach der Fertigstellung so aussieht. Bei der Vielschichtigkeit der uns gestellten Aufgaben gibt es sicher noch genügend Überraschungen auf dem weiteren Weg bis zur endgültigen Fertigstellung des Main-Donau-Kanals.

Trotzdem sind wir optimistisch, nicht nur weil sich die äußeren Rahmenbedingungen unserer Tätigkeit erfreulicherweise wieder verbessert haben, sondern weil die wesentlichen Schwierigkeiten in der noch zu beginnenden Strecke bereits im Vorfeld der Rechtsverfahren im Einvernehmen mit allen Beteiligten ausgeräumt werden konnten. Und wenn man uns vernünftig arbeiten läßt und nicht behindert, dann bin ich sicher, daß wir mit Ihnen gemeinsam im Jahre 1992 auf den ersten Schiffen von Roth nach Kelheim fahren können.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN 0177-1795
Fotos: Bischof+Broel, Nürnberg
Rhein-Main-Donau AG, München