Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

Mitteilungsblätter

73

Mitteilungsblätter
März 1993
Nummer 73

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

Hundert Jahre nach der Vereinsgründung: Main-Donau-Kanal eröffnet

Das Jahr 1992 bedeutet für den Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. die Krönung seiner 100jährigen Vereinsgeschichte.
Am 25. September 1992 wurde in einem Festakt in der Meistersingerhalle zu Nürnberg die Eröffnung des Main-Donau-Kanals gefeiert. Eine anschließende Schiffahrt auf der Scheitelhaltung des Main-Donau-Kanals führte zu der Wasserscheide zwischen Rhein- und Donauregion, wo die Verkehrsfreigabe des Kanals erfolgte.
Damit erfüllt sich eine Vision, für die der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau in den 100 Jahren seines Bestehens eingetreten ist und gearbeitet hat. Auch deshalb ist es von schöner Symbolik, daß dieses Ereignis von europäischer Dimension nur wenige Wochen vor dem 100jährigen Vereins-Jubiläum gefeiert werden konnte.

Die Jubiläums-Mitgliederversammlung am 6. November 1992 stand naturgemäß im Schatten dieses Großereignisses und war aus wirtschaftlichen Gründen schlicht aufgezogen, weil die knappen Mittel des Vereins seinen Zielen und nicht seiner Selbstdarstellung dienen sollen. Dennoch war die Mitgliederversammlung sehr gut besucht und fand große Resonanz, gerade hinsichtlich der Zukunftsaussagen des Vereins.

In diesem Mitteilungsblatt bringen wir eine ausführliche Berichterstattung über die Jubiläums-Mitgliederversammlung. Der zweite Teil ist der Eröffnung des Main-Donau-Kanals gewidmet, insbesondere den Aussagen der Eröffnungsansprachen anläßlich des Festaktes in der Meistersingerhalle.

Die Redaktion

Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins anläßlich des 100jährigen Jubiläums

Die Mitgliederversammlung zum 100jährigen Jubilum des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. fand am Freitag, dem 6. November 1992, in Nürnberg statt. An die 200 Mitglieder und Gäste nahmen an dieser Jubiläums-Veranstaltung im Messezentrum Nürnberg teil. Zahlreiche Grußadressen und Beiträge würdigten das Wirken des Kanalvereins und ermunterten zur Fortsetzung der erfolgreichen Arbeit in der Zukunft.
Gleichzeitig wurden in dieser Mitgliederversammlung die Weichen für diese Zukunft gestellt. Für den Vorsitzenden, seine Stellvertreter und den Vorstand standen turnusgemäß Neuwahlen an. Neuer Vorsitzender wurde Dr. Wilhelm Doni. Zu seinen Stellvertretern wurden Alfred Bayer, Vorstandsvorsitzender der Isar-Amperwerke AG, und Staatsminister a. D. MdL Alfred Dick gewählt.
Der langjährige Vorsitzende des Vereins, Altoberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter, wurde Ehrenvorsitzender.
An die Mitgliederversammlung schloß sich eine Schiffahrt auf der neueröffneten Kanalstrecke von Hilpoltstein bis Dietfurt an.
Nachfolgend bringen wir in chronologischer Reihenfolge die anläßlich dieser Jubiläums-Mitgliederversammlung gehaltenen Reden sowie die Namen der gewählten Vorstandsmitglieder.

Die Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße – Ein Werk für Europa

Dr. Andreas Urschlechter, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg

Heute vor 100 Jahren wurde unser Verein im Saale des Hotels „Adler" in Nürnberg gegründet.
Der Verein erhielt zunächst die Namen: „Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern". Er hat seinen Namen wiederholt verändert, bis er 1951 den endgültigen Namen: „Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V." gefunden hat.
Ungleich länger sind die Bemühungen um den Main-Donau-Kanal. Schon Karl der Große hatte 793 versucht, Donau und Rhein zu verbinden. Als Erinnerung blieb der Karlsgraben bei Weißenburg.
Es war daher Ziel unseres am 6. November 1892 gegründeten Vereins, den Bau eines durchgehend befahrbaren Großschiffahrtsweges zwischen Rhein und Donau zu propagieren.
Es war zunächst das besondere Anliegen unseres Vereins, von der Bayerischen Staatsregierung eine Projektuntersuchung für diese Wasserstraße zu fordern. Die Kammer der Abgeordneten lehnte jedoch diesen wiederholt gestellten Antrag jedesmal ab.
Der Verein resignierte nicht, sondern nahm die Projektierungsarbeiten selbst auf. Er richtete hierzu technische Vereinsämter ein, die weitgehend mit Spenden der Vereinsmitglieder finanziert wurden. Allein die Stadt Nürnberg hat hierzu 75 000 Goldmark aufgebracht.
Die Ergebnisse dieser technischen Vereinsämter waren 3 Gutachten, welche die Machbarkeit einer leistungsfähigen Wasserstraße vom Main zur Donau belegten.
Diese zähen und überzeugenden Bemühungen unseres Vereins hatten Erfolg:
Maßgeblich beeinflußt durch die Initiativen des späteren Bayerischen Ministerpräsidenten Heinrich Held gab der Bayerische Landtag am 22. Februar 1917 seine Zustimmung zur Erstellung eines Projektentwurfes für eine Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau. Planung und Bau sollten durch eine gemischt-wirtschaftliche Gesellschaft erfolgen, die vom Reich und Bayern und den Gemeinden und Wirtschaftskreisen des Einzugsgebietes gebildet werden sollte. Eine Konstruktion, die auch vom Kanalverein so gefordert wurde.
So kam es 1917 zur Gründung des Main-Donau-Stromverbandes.
Am 13. Juni 1921 wurde zwischen dem Deutschen Reich und dem Freistaat Bayern der Vertrag über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße abgeschlossen, am 31. Dezember 1921 wurde in München die RHEIN-MAIN-DONAU AG gegründet.
Es fiel dem Kanalverein zunächst nicht leicht, in diese neue Konstellation sein Wirken sinnvoll einzubringen. Dies geschah jedoch bald in

der um die richtige Linienführung der Großschiffahrtsstraße entstehenden Auseinandersetzung. Der Kanalverein vertrat die Linienführung, welche die bayerischen regionalen Wirtschaftsinteressen berücksichtigte.
In den zwanziger Jahren hat sich dann zwischen dem Kanalverein und der bauausführenden Rhein-Main-Donau AG eine fruchtbare Zusammenarbeit entwickelt, die unverändert andauert.
Unser Verein hat sodann gerade in schwierigen Phasen und zu kritischen Themen den Fortgang der Großschiffahrtsstraße durch Stellungnahmen und Gutachten gefördert.
So beauftragte der Kanalverein 1956 eine Expertengruppe unter dem Vorsitz des anerkannten Fachmanns für Verkehrspolitik und Wasserstraßen, Otto Most, mit einer Denkschrift über die Bauwürdigkeit der Kanalstrecke Bamberg–Nürnberg. Diese fand allgemeine Anerkennung und bildete eine Grundlage des im September 1958 zwischen Bayern und dem Bunde vereinbarten Weiterbaues der Wasserstraße.
So wurde schon 1962, als mit der Eröffnung des Bamberger Hafens die Mainkanalisierung praktisch abgeschlossen war, bereits an der Strecke Bamberg–Nürnberg gebaut.
Weitere Erfolge blieben nicht aus. Am 16. September 1966 wurde der Ausbauvertrag für die Strecke Nürnberg–Vilshofen durch die Bundesrepublik und den Freistaat Bayern abgeschlossen. In diesem sogenannten „Duisburger Vertrag" verpflichteten sich die Vertragspartner, die Schiffahrtsstraße von Nürnberg bis Vilshofen ab 1969 auszubauen und bis spätestens 1989 fertigzustellen.
Als Mitte der sechziger Jahre eine ruinöse Konkurrenz durch Ostblockflotten beschworen wurde, griff der Kanalverein die Fragen des völkerrechtlichen Status des Main-Donau-Kanals auf und beauftragte den Völkerrechtler Professor Günther Jaenicke mit einem völkerrechtlichen Gutachten über den Status der Main-Donau-Wasserstraße. Dieses Gutachten vom November 1973 brachte eine überzeugende Klärung der Rechtsfragen und stellte klar, daß der Main-Donau-Kanal ausschließlich der Rechtshoheit der Bundesrepublik Deutschland untersteht und seine Benutzung durch bilaterale Verträge zu regeln ist. Dies ist inzwischen geschehen.
Als sich Ende der siebziger Jahre vor dem Hintergrund von Haushaltsschwierigkeiten durch den damaligen Bundesverkehrsminister Hauff der Streit um die Forderung des Ministers nach einer sogenannten qualifizierten Beendigung des Kanalbaus entwickelte, hat der Kanalverein unverzüglich gegen die unsachliche Forderung des Ministers eingegriffen. Er hat das ifo-Institut München mit einer Studie beauftragt.
Die ifo-Studie 1982 machte deutlich, wie weit Baufortschritt und Finanzierung des Kanals bereits gediehen waren, und daß die geforderte Beendigung des Kanalprojektes lediglich die Einsparung von 3,7% der Gesamtinvestitionen bringen würde. Das ifo-Gutachten kam zu dem überzeugenden Ergebnis, daß die Wasserstraße wirtschaftlich ist. Mit diesen Feststellungen war die Studie des ifo-Institutes eine Grundlage der im Herbst 1982 nach Regierungswechsel in Bonn zwischen dem Freistaat Bayern und der Bundesrepublik Deutschland vereinbarten zügigen Fertigstellung des Main-Donau-Kanals.
So hat der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein in seiner nun 100jährigen Geschichte immer wieder die Großschiffahrtsstraße fördern können, obgleich ihm nahezu alles fehlte, was heute als Voraussetzung für einen erfolgreichen Interessenverband angesehen wird. Der Verein verfügte nie über große finanzielle Möglichkeiten und hatte keine zahlenmäßig große Mitgliedschaft. Er hatte nie andere Machtmittel, als die Überzeugungskraft seiner

Argumente. Seiner Überzeugung blieb er stets treu, auch wenn er sich immer wieder gegen den Zeitgeist stellen mußte.
Die Großschiffahrtsstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer ist mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals am 25. September 1992 Wirklichkeit geworden.
Damit hat unser Verein in seiner langjährigen Tradition, in seiner Überzeugungskraft, in seiner Aktivität, in seiner umfassenden Informations- und Werbetätigkeit im In- und Ausland viel erreicht.
Unser Verein hat auf diesem langen Wege viele Gegner, aber auch viele Freunde gehabt. Von Anfang an hat uns die Union Rheinischer Handelskammern freundschaftlich begleitet. Der Präsident der Industrie- und Handelskammer von Rotterdam, Dr. van der Mandele, und der Bürgermeister von Rotterdam, van Walsum, bleiben uns unvergessen.
Dank gebührt auch unseren Freunden aus Österreich:
Der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein unter den Präsidenten Dr. Minkus, Dr. Kotzina und Dr. Beinkofer und dem langjährigen Geschäftsführer Dr. Pisecky sind uns treue Freunde geworden. Vor allem auch Bundespräsident Dr. Kirchschläger, der als Außenminister Österreichs bei der Hafeneröffnung Nürnberg 1972 das Bekennntnis Österreichs und der Donauländer zu unserer Schiffahrtsstraße zum Ausdruck brachte. Die Hafenstadt Linz ist uns durch ihren langjährigen Bürgermeister Koreff als Wegbereiter verbunden.
Die Schweizerische Schiffahrtsvereinigung Basel, die französischen Schwestervereinigungen in Paris und Straßburg – verbunden mit den Persönlichkeiten Plimlin, Jessel, Sudreau und Schreiber, die an der Verbindung Rhone – Rhein arbeiten, und viele andere begleiteten unser Wirken mit gesundem Optimismus.
Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. steht uns mit Rat und Tat zur Seite.
In der Bundesregierung haben wir Freunde gefunden in den Bundeskanzlern Adenauer, Erhard und Kohl und in dem Verkehrsminister Seebohm.
Dank gebührt vor allem der Bayerischen Staatsregierung, die uns unmittelbar oder über die Rhein-Main-Donau AG unterstützt hat und für den Bau der Großschiffahrtsstraße nachhaltig eingetreten ist.
Der Einsatz der Ministerpräsidenten Dr. Alfons Goppel, Dr. Franz Joseph Strauß, Dr. Max Streibl und ihrer Wirtschafts- und Verkehrsminister Schedl, Jaumann, Lang wird in der Vereinsgeschichte unvergessen bleiben.
Mit der Rhein-Main-Donau AG verbindet uns eine gute und erfolgreiche Zusammenarbeit.
Der Erfolg unseres Vereins gründet sich auf der Mitarbeit und der Solidarität seiner treuen Mitglieder. Immer wieder haben wir Persönlichkeiten gewonnen, die sich mit Leidenschaft, Umsicht und gesundem Optimismus eingesetzt haben.
So danke ich allen Mitgliedern und Organen des Vereins.
Nachdem ich nach dem Tode des Oberbürgermeisters von Frankfurt am Main Dr. h. c. Walter Kolb im Juni 1958, also vor 34 Jahren, das Amt des Vereinsvorsitzenden übernommen habe, standen mir immer energievolle stellvertetende Vorsitzende zur Seite. Ich nenne die Namen Dr. Heinrich Kost, ehem. Präsident der Kammer Duisburg; Dr. Paul Beyer, Präsident des Zentralvereins für die Deutsche Binnenschiffahrt; Direktor Rainer Lienau; Staatssekretär a. D. Alfred Bayer. Ihnen und den gesamten Vorständen fühle ich mich zu großem Dank verpflichtet.
Großes Glück hatte ich, daß ich immer aktive Geschäftsführer gefunden habe: Dr. Max Seiermann aus Regensburg, Prof. Dr. Geer

aus Nürnberg, Direktor Dr. Hauck aus Nürnberg. Unser Verein kann auf seine Geschäftsführer stolz und ihnen dankbar sein.
Abschließend stelle ich fest:
Mit der Vollendung und Eröffnung des Main-Donau-Kanals am 25. September 1992 hat der Verein sein Hauptziel erreicht. Ein Beitrag für Europa in Taten und nicht nur in Worten.
Darauf sind wir alle stolz.
Aber es liegen noch viele Aufgaben vor uns. Wir haben diese Aufgaben in der Mitgliederversammlung vom 10. Juni 1991 festgelegt nach Maßgabe des § 2 unserer Vereinssatzung:

- Förderung des Ausbaues der Deutschen Donau
- Förderung des Ausbaues der Donau außerhalb der Bundesrepbulik Deutschland
- Ausbau des Mains
- Fragen der Wirtschaftsförderung an der Schiffahrtsstraße

Es sind dies Aufgaben für die nächsten Jahrzehnte, die in wesentlich kürzeren Zeiträumen als bisher den Einsatz unseres Vereins verlangen. Daher bitte ich die Mitglieder unseres Vereins, dem Verein die Treue zu halten, damit er diese Aufgaben bewältigen kann. Unser Verein wird auch im 2. Jahrhundert seines Bestehens benötigt.
Zum Schluß ein persönliches Wort:
Ich bin als Vorsitzender stolz darauf, gemeinsam mit allen Mitgliedern, dem Vorstand, dem Beirat und dem Verwaltungsrat dem Verein über 34 Jahre gedient zu haben. Ich habe damit gemeinsam mit Ihnen den Bau des Main-Donau-Kanals und seine Eröffnung erreicht.
Mein Ziel, einen erfolgreichen Beitrag für den Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland und für Europa, aber auch für meine Vaterstadt Nürnberg zu leisten, ist erreicht.
Ich wünsche unserem Verein viel Erfolg im nächsten Jahrhundert.

Wasserstraße des Friedens und der Völkerverständigung

Dr. Hartmut Frommer, Berufsm. Stadtrat der Stadt Nürnberg

Namens und im Auftrag der Bürgerschaft, des Rates und des Herrn Oberbürgermeisters Dr. Peter Schönlein, darf ich Sie hier in unserer Stadt sehr herzlich begrüßen. Es ist für uns eine große Freude und Ehre, daß Sie sich entschlossen haben, das hundertjährige Jubiläum Ihres Vereins am Ort seiner Gründung zu feiern.

„Das Werk von Kaiser Karl dem Großen begonnen/von König Ludwig von Bayern vollendet" – wir alle wissen, daß die Worte auf dem Erlanger Kanaldenkmal etwas vollmundig waren. Diese Erkenntnis war es wohl auch, die jene mutigen Männer aus dem kommunalen und wirtschaftlichen Bereich am 6. November 1892 im Saal des Hotels Adler in Nürnberg veranlaßte, das Werk nochmals – und diesmal unter zukunftsweisenderen Aspekten – in Angriff zu nehmen. Heute, hundert Jahre später, ist das Werk nun wirklich vollendet und der erste Vereinszweck erreicht. Zu diesem großen Erfolg des Vereins möchten wir Ihnen gratulieren.

Nürnberg verdankt dem Projekt zunächst vor allem den 1972 eröffneten Staatshafen. Er stellt – und zwar unabhängig von der von Herrn Altoberbürgermeister Dr. Urschlechter erwähnten Kontroverse um das 2. Hafenbekken – nicht nur einen vorzüglichen Gewerbestandort dar, sondern ist auch eines der bedeutendsten Logistik- und Umschlagszentren Süddeutschlands, um das wir allseits beneidet werden. Die Drehscheibe – im vorliegenden Zusammenhang wohl genauer: der Verkehrsstern – Nürnberg hat durch den Main-Donau-Kanal eine wichtige weitere Achse erhalten, die hoffentlich dazu beitragen wird, den drohenden Verkehrsinfarkt im mitteleuropäischen Transitland Industrieregion Mittelfranken zu verhindern.

Auch die vorherige Erwähnung von Karl dem Großen, der an Weihnachten 800 zum Herrscher des damals noch ungeteilten Abendlandes gekrönt wurde, weist auf die europäische Dimension des Kanals hin. Ich sehe es als einen Auftrag der Geschichte, daß die Vollendung Ihres Projektes mit dem Ende einer 45jährigen rigiden Teilung Europas zusammenfällt. Der Nordwesten und der Südosten Europas können durch den Kanal – als einer europäischen Wasserstraße –, können durch Nürnberg – als einer europäischen Stadt – einander wieder nahegebracht werden. Freilich: nach den großen Hoffnungen der Jahre 1989/90 stehen die südöstlichen Zeichen nun auf Sturm. An der Donau – in Preßburg, in Belgrad, in der Voivodina und in Moldavien – ist Kriegsfeuer gelegt. Am Rhein haben die Völker nach zwei Weltkriegen endlich gelernt, friedlich zusammenzuleben. Es ist unser innigster Wunsch, daß der Kanal als Wasserstraße des Friedens und der Völkerverständigung dazu mithilft, das auch in die Donauländer weiterzutragen. Wenn dies gelingt, wird das von Kaiser Karl begonnene Werk wahrhaft vollendet sein.

Der Main-Donau-Kanal – eine verkehrspolitische Notwendigkeit

Ministerialdirektor Hanns-Martin Jepsen, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr

Ich freue mich sehr, daß ich heute hier in Nürnberg an der Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrts-Vereins Rhein-Main-Donau anläßlich des 100jährigen Jubiläums dieses Vereins teilnehmen kann.
An erster Stelle möchte ich Ihnen die herzlichen Grüße der bayerischen Staatsregierung, insbesondere die des Bayerischen Ministerpräsidenten, übermitteln.
Herr Minister Lang bedauert es sehr, daß er heute verhindert ist, wie vorgesehen, selbst zu Ihnen zu sprechen.
Im Namen der Bayerischen Staatsregierung danke ich Ihnen, verehrte Mitglieder und Freunde des Vereins, stellvertretend für alle Vereinsmitglieder in den vergangenen 100 Jahren, für Ihr unermüdliches, sachkundiges und hartnäckiges Engagement im Interesse der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße.
Vor 100 Jahren wurde der Verein hier in Nürnberg gegründet. Seit dieser Zeit hat sich der Verkehr – im Zuge des Wirtschaftswachstums wie der ständig zunehmenden Arbeitsteilung – zum lebensnotwendigen Rückgrat für unsere hochindustrialisierte Wirtschaft entwickelt.
Der Europäische Binnenmarkt, die Deutsche Einheit und die Öffnung der Oststaaten werden den Güteraustausch nochmals stark erhöhen. Aber der Verkehr auf Straße und Schiene stößt an Kapazitätsgrenzen, die durch Ausbau der Infrastruktur nicht mehr beliebig erweitert werden können.
Wir sehen deshalb deutlich, vielleicht klarer als jemals zuvor, daß wir auf das wohl älteste technische Transportmittel der Menschheit, das Schiff, auch im Binnenland nicht verzichten können, ja daß die Binnenschiffahrt ein Verkehrsträger der Zukunft ist.
Die Rahmenbedingungen für die Binnenschiffahrt haben sich in den vergangenen 100 Jahren zwar ständig und oft radikal gewandelt. Trotzdem sind die Vereinsziele des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins nach wie vor gültig: ihre Verwirklichung ist sogar wichtiger denn je.
Heute ist nur die Binnenschiffahrt in der Lage, erhebliche Anteile des unvermeidlichen Transportzuwachses, gerade hier im europäischen Durchgangsland Nr. 1, umweltverträglich aufzunehmen. Vor allem der Straßengüterverkehr darf im Hinblick auf die ökologischen Konsequenzen nur noch im unvermeidlichen Umfang wachsen.
Das zentrale Ziel des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins konnte mit der Eröffnung der durchgehenden Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer vor 6 Wochen verwirklicht werden. Der Verein konnte sich sicherlich kein schöneres „Geschenk" wün-

schen zu dem runden Jubiläum, das wir heute feiern.
Die Weitsicht der Vereinsgründer von 1892 ist schon oft, vor allem in letzter Zeit, gerühmt worden. Damals war die Wasserstraße eine beeindruckende Vision. Heute ist sie Realität und zugleich verkehrspolitische Notwendigkeit. Die Chancen, die dieser Wasserweg in einem großen europäischen Wirtschaftsraum bietet, sind faszinierend und insofern bleiben uns noch immer Zukunftserwartung und Vision.
Ich weiß, Sie sind – genau wie ich – überzeugt, daß der Verein seine Existenzberechtigung noch lange nicht verloren hat. Den Verkehrswert der Wasserstraße zu steigern und bestmöglich nutzbar zu machen, ist jetzt die Aufgabe. Die nächsten bedeutenden Maßnahmen stehen unmittelbar bevor: Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen und der weitere Ausbau des Mains.
Hierfür wird die Begleitung durch die sachkundige und sorgfältige Öffentlichkeitsarbeit des Vereins weiterhin unerläßlich sein. Diese Ausbaumaßnahmen – insbesondere die an der Donau – sind nicht unumstritten. Aber wir wissen, daß in der ökologischen Bilanz einer leistungsfähigen Wasserstraße der Umweltschutz auf der Aktiv-Seite steht.
Es gilt jetzt, die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße unter möglichst optimaler Nutzung ihrer Kapazitäten in ein modernes Verkehrsinfrastruktur-Netz einzubinden. Es wurde schon viel getan – ich darf an die umfangreiche Förderung von Häfen und Güterländen durch die Bayerische Staatsregierung erinnern. Die Voraussetzungen dafür, daß die Wasserstraße einen erheblichen Verkehrszuwachs aufnimmt, sind vorhanden und werden ständig noch verbessert. Die Aktivitäten des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins werden eine wichtige Hilfe sein, damit Binnenschifffahrt, Verlader und Hafenbetreiber die Möglichkeiten, die die Wasserstraße bietet, optimal nutzen.
In diesem Sinne wünsche ich dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau – und uns allen – für die kommenden Jahrzehnte ebenso viel Erfolg wie in den vergangenen 100 Jahren.

Parallelen zu Mosel und Elbe-Seiten-Kanal

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

Der Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. gratuliert dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau, seinem Vorstand und allen Mitgliedern sehr herzlich zu seinem stolzen 100jährigen Jubiläum. Er beglückwünscht Sie zugleich dazu, daß Sie pünktlich zu Ihrem 100. Geburtstag ein Jahrhundertbauwerk einweihen konnten, den Main-Donau-Kanal, und damit Ihr höchstes Vereinsziel zu diesem Zeitpunkt erreichen konnten.

Im Namen aller Mitglieder des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., aus der öffentlichen Verkehrsverwaltung, der Verkehrswissenschaft, der verladenden Wirtschaft und der Binnenschiffahrt möchte ich Ihnen, und auch denen, die vor Ihnen in diesem Verein sich für dieses hohe Ziel eingesetzt haben, Dank sagen.

Unser gemeinsamer Dank gilt all den vielen Mitarbeitern an diesem Bauwerk, die es mit Klugheit und Erfahrung, mit Fleiß und Beharrlichkeit zu einem guten Ende gebracht haben. Es ist ja nicht nur die Tatsache, daß zwei Wasserstraßensysteme miteinander verbunden worden sind, die uns mit Freude und Dank erfüllt, sondern auch die Art und Weise, wie dieses Wasserbauwerk mit großer Rücksichtnahme und Behutsamkeit in die Landschaft eingebettet worden ist. Jeder, der diese neue Wasserstraße gesehen hat und dies nicht anerkennt, äußert sich wider besseres Wissen und hat damit seine Glaubwürdigkeit selbst aufgegeben.

Ähnliches gilt für jene Berufsopponenten, die die verkehrswirtschaftliche Zukunft der Main-Donau-Verbindung in den dunkelsten Farben malen. Diese Zeitgenossen sollten sich einmal bei ihren älteren Kollegen aus den 50er und 60er Jahren erkundigen, die gegen die Moselkanalisierung oder den Elbe-Seiten-Kanal zu Felde zogen: Die Mosel ist heute in der Bundesrepublik die Wasserstraße mit der höchsten Kapazitätsnutzung, und der Elbe-Seiten-Kanal schlechthin unentbehrlich für den Schiffsverkehr nach Magdeburg, Berlin und der Oberelbe.

Meine Damen und Herren, Ihr 100. Geburtstag kann Sie daher mit Genugtuung und Zuversicht erfüllen. Freuen Sie sich Ihres 100jährigen Jubiläums.

Gemeinsam für die Zukunft der Main-Donau-Wasserstraße

Kommerzialrat Dr. Norbert Beinkofer, Präsident des österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins

die nicht wahrhaben will, daß Wirtschaft ohne Verkehr nicht möglich ist, daß ein höherer Lebenstandard für den Osten auch mehr Verkehr erfordert und daß dieser notwendige Verkehr so umweltverträglich und effizient wie möglich stattzufinden hat. Forderungen, die für die Wasserstraße sprechen. Das alles ignorieren jene Leute, die gegen die Main-Donau-Wasserstraße mit allen Mitteln opponieren und für die der Ausspruch Anselm Feuerbachs gelten mag: „Der Unverstand ist die unbesiegbarste Macht auf Erden."

Ich sagte, der Traum ist Wirklichkeit geworden. Das gilt im Grundsatz, aber noch nicht im Detail. Noch gibt es die Schwierigkeiten bei Niedrigwasser auf der Strecke Straubing-Vilshofen, in der Wachau und auch bei Wien und die Probleme zwischen der CSFR und Ungarn, um einige zu nennen.

Hier wird es weitere Aufgabe für unsere Verbände sein, weiter abgestimmt miteinander die gleichen Ziele anzustreben.

Dabei kann der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein auf den Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein zählen, der, schon 1879 als Donauverein gegründet, sich stets um den Ausbau zur Großschiffahrtsstraße bemüht hat. Diese Ausbauziele hießen zunächst Kähne von 400 Tonnen bis 600 Tonnen, dann bis 1000 Tonnen und schließlich 1500 Tonnen nach dem Ersten Weltkrieg.

Unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter haben sich über die Jahrzehnte sehr gute freundschaftliche Beziehungen zwischen beiden Verbänden entwikkelt. Eine Freundschaft, die treffend unter die Sentenz von Salust gestellt werden kann: „Dasselbe wollen und das selbe nicht wollen, das erst ist feste Freundschaft."

Herzliche Glückwünsche dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein zum hundertjährigen Jubiläum. Das sind hundert Jahre erfolgreiche Arbeit für eine große Idee, zunächst für eine Vision, einen jahrhundertealten Traum, der nun Wirklichkeit geworden ist: die Schiffahrtstransversale von Nordsee bis zum Schwarzen Meer.

Und das in einer Zeit, die vielfach keine gültigen Maßstäbe anerkennt und an allem Zweifel hegt. Eine Vision, die verwirklicht wurde gegen alle Angriffe einer zwar zahlenmäßig beschränkten aber äußerst lautstarken Schar,

Frankreich begrüßt den Main-Donau-Kanal

Adolphe Haus, Aufsichtsrat der Häfen Straßburg und Kehl

Das Consortium pour la Modernisation et l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est et du Sud-Est gratuliert dem Deutschen Kanal- und Schiffahrtsverein zu seinem hundertjährigen Jubiläum. Mit Anteilnahme und Interesse verfolgten wir in den zurückliegenden Jahren Ihre erfolgreichen Bemühungen um die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstraße zwischen Main und Donau.
Das Konsortium verfolgt im Osten und Südosten Frankreichs ähnliche Pläne, die anläßlich dieser Grußworte kurz vorzutragen sind.
Das Konsortium ist zuständig für die Mosel von Apach bis Neuves-Maisons, für den Saarkohlen-Kanal, für den Marne-Kanal ab Nancy bis Straßburg, für den Rhein-Rhône-Kanal bis Fos und anschließend für den Canal du Rhône bis Sète.
Die Rhein-Rhône-Verbindung wurde 1962, zwei Jahre vor Abschluß der Arbeiten für die Moselkanalisierung, vom Schiffahrtsgewerbe und der Industrie in Lothringen beantragt.
Vier Projekte wurden untersucht:

- Von Straßburg über den Rhein-Rhône-Kanal und Doubs nach Chalon sur Saône und Lyon.
- Von Nancy über den Canal de l'Est Branche Sud westlich der Vogesen bis Chalon sur Saône und Lyon.
- Über die Maas und den Canal de l'Est Branche Nord bis Chalon sur Saône.
- Durch die Schweiz von Basel über den Lac de Bienne und den Lac de Neufchâtel zum Genfer See.

Die beiden letzten Projekte wurden bald vergessen, aber für keines der zwei ersten Projekte gab es ein gemeinsames Eintreten von Gewerbe, Verlader und Verwaltung. So geschah einige Jahre hier nichts.
Nach dem Ausbau des Rheins zwischen Basel und Straßburg wurden die Verhandlungen über die Rhein-Rhône-Verbindung wieder aufgenommen. Für die Umgehung der Brücke von Mâcon allein dauerte dies vier Jahre, obwohl sie bei Niedrig- oder Hochwasser die Schiffahrt bis Chalon sur Saône behinderte. Nun bleiben von Mulhausen bis Chalon sur Saône noch 229 km auszubauen.
Am 22. November 1990 hat der Staatssekretär für Binnenschiffahrt und LKW-Transporte die Vergrößerung der Schleuse von Niffer genehmigt.
Am 15. Oktober 1991 wurde der Ausbau der Saône zwischen Chalon und Saint Symphorien ebenfalls genehmigt.
Am 23. Dezember 1991 wurden beide Baustellen begonnen. Die Arbeiten sollen 1995 beendet sein.

Ein weiteres Tätigkeitsgebiet für unser Konsortium ist die Vertiefung der Mosel von Apach bis Frouard. Parallel erwarten wir, daß Deutschland die Schleusen von Koblenz bis Konz verdoppelt.

Damit wird deutlich, daß auch in Frankreich einiges für die Binnenschiffahrt geleistet wird, wobei die Main-Donau-Wasserstraße Vorbild und Ansporn für weitere Bemühungen sein wird.

Geschäftsbericht, Jahresabschluß 1991 und Haushaltsvoranschlag 1992

Die unter den Tagesordnungspunkten 3, 4 und 5 von dem geschäftsführenden Vorstand Dr. Hauck abgehandelten Regularien werden nachfolgend zusammengefaßt wiedergegeben.
Der Geschäftsbericht berücksichtigt neben dem Jahr 1991 im Hinblick auf die fortgeschrittene Zeit auch das Jahr 1992. Beide Jahre waren durch Optimismus geprägt, weil die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals absehbar und dann Wirklichkeit wurde. Gleichzeitig nahm das Interesse der Öffentlichkeit auch gegenüber dem Verein deutlich zu.
Der Kanalverein hat im Berichtszeitraum seine breite Informationstätigkeit und Öffentlichkeitsarbeit auf dieses Jahrhundertereignis abgestellt.

Bei den Mitteilungsblättern wurde mit dem Doppelheft Kunst + Kanal, das im Frühjahr 1991 in Zusammenarbeit mit der Rhein-Main-Donau AG herausgebracht wurde, Neuland betreten. Das Werk geht sowohl in Format und Gestaltung, insbesondere aber auch im Inhalt über die bisherigen Veröffentlichungen des Vereins hinaus. So wurden in dieser Dokumentation in anspruchsvoller Aufmachung die Ergebnisse eines von der Rhein-Main-Donau AG ausgelobten internationalen Ideenwettbewerbs zur Markierung der europäischen Wasserscheide dargestellt. Diese Dokumentation fand großes Interesse und starke Resonanz weit über die Mitglieder und Freunde des Kanalvereins hinaus.
Richtungsweisend war die Mitgliederversammlung 1991 in Regensburg, bei der nach Vorberatung in zwei Vorstandssitzungen die Zukunftsaufgaben des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau dargelegt wurden. Sie bilden den Hauptinhalt des Mitteilungsblattes Nr. 70. Das Mitteilungsblatt Nr. 71 ist dem Thema „Die Main-Donau-Wasserstraße vor der Vollendung" gewidmet und bringt in Form einer Bilddokumentation eine Momentaufnahme im September 1991, ein Jahr vor Vollendung des Kanals.
Im Frühjahr 1992 wurde das Mitteilungsblatt Nr. 72 dem Wassersport auf der Main-Donau-Wasserstraße gewidmet, und zwar aus doppeltem Anlaß: einmal im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung auch der Sport- und Freizeitschiffahrt auf dem Main-Donau-Kanal und zum anderen, um damit über eine Informationsschrift zu verfügen, mit der die vielen Anfragen zu diesem Themenbereich beantwortet werden können.
Eine verstärkte Nachfrage nach fast allen Mitteilungsblättern macht erhöhte Auflagen erforderlich.
Natürlich war im Berichtszeitraum die Vereinsarbeit vorrangig auf die beiden großen Ereig-

nisse des Herbstes 1992 ausgerichtet: die Eröffnung des Main-Donau-Kanals am 25. September 1992 und das 100jährige Jubiläum des Vereins am 6. November des gleichen Jahres. Pünktlich zu der Jubiläums-Mitgliederversammlung wurde die Festschrift des Kanalvereins „100 Jahre Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg" druckfrisch angeliefert. Diese Festschrift, die von einer Auswahl von Grußadressen eingeleitet wird, stellt dann in 3 Beiträgen die Geschichte der Main-Donau-Wasserstraße an Hand des Wirkens des Vereins und die Entwicklung der Schiffstechnik auf dieser Wasserstraße in den zurückliegenden 100 Jahren dar:

„Unser Beitrag für Europa" von Dr. Andreas Urschlechter aus den Erfahrungen einer nahezu 35jährigen Tätigkeit als Vorsitzender des Vereins.

„1892–1992, 100 Jahre Kanalverein" von Dr. Hartwig Hauck schildert aus der Sicht des Vereins die wichtigsten Stationen der Planung, der politischen und wirtschaftlichen Durchsetzung und des Baus der Main-Donau-Wasserstraße.

„Entwicklung der Schiffstechnik im Rhein/Main- und Donaugebiet während der vergangenen 100 Jahre" von Dr. Wilhelm Doni ist eine mit Insiderwissen und viel Engagement der Binnenschiffahrt gewidmete Skizze.

Die Festschrift macht deutlich, daß der Verein

viel bewegt und mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals auch ein Hauptziel erreicht hat, es aber noch Wichtiges zu tun gibt. Gerade eine Zäsur, wie sie die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals darstellt, darf weder Mitglieder und Freunde noch Vorstand und Gremien zu der Auffassung verleiten, nun sei alles geschafft. Im Bereich der Donau und des Mains gibt es noch wichtige Probleme zu lösen, die über den Wert der Wasserstraße entscheiden. Für das Verständnis, das die überwiegende Zahl der Beteiligten zeigt, ist auch am heutigen Tage herzlich danken.
Zum Jahresabschluß 1991 gibt Geschäftsführer Dr. Hauck einen kurzen Überblick über die Einnahmen- und Ausgabenrechnung sowie die Bilanz per 31. 12. 1991 und führt dabei unter anderem aus: „Diese Unterlagen mit Erläuterungen gingen allen Mitgliedern bereits im ersten Halbjahr zu und werden als gelesen vorausgesetzt. Auch für 1991 ist es dem Verein gelungen, nicht nur eine ausgeglichene Bilanz vorzulegen, sondern für das 100jährige Jubiläum im Jahre 1992 eine Rückstellung von DM 15 000,— zu bilden. Dazu dient auch der durch größte Sparsamkeit geplante Überschuß von DM 12 000,—."
Der Bericht der Rechnungsprüfer wird durch Herrn Dipl.-Kfm. Schieder gegeben. Beanstandungen haben sich nach diesem Bericht nicht ergeben. Die Rechnungsprüfer empfehlen den Mitgliedern die Genehmigung des Jahresabschlusses 1991 sowie die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung.
Der Jahresabschluß 1991 wird von der Mitgliederversammlung einstimmig genehmigt. Die Entlastung des Vorstandes erfolgt gleichfalls einstimmig bei Stimmenthaltung der jeweils Betroffenen. Die Entlastung des geschäftsführenden Vorstandes erfolgt gleichfalls einstimmig bei Stimmenthaltung des Betroffenen.
Anschließend gibt der Geschäftsführer einen Überblick über den Etatvoranschlag für das Geschäftsjahr 1992, der allen Mitgliedern bereits im Frühsommer 1992 zuging:
„Dieser Etatvorschlag ist durch das 100jährige Jubiläum geprägt und enthält notwendige Dotierungen von DM 55 000,— für Öffentlichkeitsarbeit sowie für Sitzungen und Mitgliederversammlung in Höhe von DM 13 000,—. Über Beiträge und Spenden hinaus ist diese einmalige finanzielle Anstrengung nur durch in früheren Jahren gebildete freie Rücklagen und Rückstellungem möglich."

Ehrenvorsitzender in die Satzung aufgenommen

Unter Tagesordnungspunkt 6 wurde die Satzung wie folgt geändert: § 13 Ehrenvorsitzender „Der Ehrenvorsitzende wird auf Vorschlag des Vorstandes durch die Mitgliederversammlung gewählt."
Die Numerierung der nachfolgenden Paragraphen ändert sich entsprechend.

Wahlen

Tagesordnungspunkt 7 bringt die im Drei-Jahres-Turnus üblichen Neuwahlen von Vorsitzendem, stellvertretenden Vorsitzenden und Vorstand.
Bei Stimmenthaltung der jeweils Betroffenen wurden einstimmig für die Jahre 1993–1995 gewählt:

Vorsitzender:

Dr. Wilhelm Doni
Hausecker Straße 11
8500 Nürnberg 30

stellvertretende Vorsitzende:

Staatssekretär a. D. Alfred Bayer
Vorsitzender des Vorstandes der Isar Amperwerk AG
Brienner Straße 40
8000 München 2

Staatsminister a. D. MdL Alfred Dick
Lilienthalstraße 8
8440 Straubing

Vorstandsmitglieder:

Dr. Günther Beckstein
Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Odeonsplatz 3
8000 München 22

Ministerialdirektor Dr. Benno Brugger
Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
8000 München 22

Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Heinz Contzen
Leiter der Abt. Binnenschiffahrt im Bundesministerium für Verkehr
Robert-Schumann-Platz 1
5300 Bonn 2

Werksdirektor Dr. Klaus Dietrich
Leiter des Werkes Kelheim der
Süd-Chemie AG
Süd-Chemie-Straße 3
8420 Kelheim

Dr. Gustl Drechsler
Präsident der IHK Nürnberg
Hauptmarkt 25–27
8500 Nürnberg 1

Ministerialdirektor a. D. Dr. Friedrich Eder
Römerweg 15
8919 Riederau

Dr. jur. Ottheinrich Frölich
Vorsitzender des Vorstandes der Bayerischen Versicherungsbank AG
Ludwigstraße 21
8000 München 22

Direktor Egon Fröhlich
Mitglied des Vorstandes der BayWa AG
Arabellastraße 4
8000 München 81

Willi Gerner
Mitglied des Vorstandes der Bayernwerk AG
Nymphenburger Str. 39
8000 München 2

Staatsminister Dr. Gebhard Glück
Bay. Staatsministerium f. Arbeit u. Sozialordnung
Winzererstraße 9
8000 München 40

Dr. Helmut Gruber
Leiter des Werkes Gendorf der Hoechst AG
8269 Burgkirchen

Dipl.-Ing. Josef Grüner
Mitglied des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG
Leopoldstraße 28
8000 München 40

Dipl.-Kfm. Helmut Heene
Präsident der IHK Regensburg
Dr.-Martin-Luther-Str. 12
8400 Regensburg

Rechtsanwalt Gerhard Hess
Hauptgeschäftsführer des Bay. Bauindustrieverbandes
Oberanger 32/V
8000 München 2

Staatminister a. D. Dr. Karl Hillermeier
Makartstraße 54
8000 München 71

Dr. Herbert Huber
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des Bayerischen Landtages
Maximilianeum
8000 München 85

Staatsminister a. D. Anton Jaumann
Nr. 37 – 8861 Belzheim

Ministerialdirektor Hanns-Martin Jepsen
Bay. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
Prinzregentenstraße 28
8000 München 22

Senator E. h. Gerhart Klamert
Bay. Bauindustrieverband e.V.
Oberanger 32
8000 München 2

Dipl.-Ing. Julius Kruip
Präsident der Wasser- u. Schiffahrtsdirektion Süd
Wörthstraße 19
8700 Würzburg 1

Dr. Utz-Ingo Küpper
berufsmäßiger Stadtrat
Referat für Stadtentwicklung, Wohnen und Wirtschaft
Hauptmarkt 18
8500 Nürnberg 1

Staatsminister August R. Lang
Bay. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr
Prinzregentenstr. 28
8000 München 22

Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. Walter H. Lechner
Direktor der Bay. Landeshafenverwaltung
Rotterdamer Straße 2
8500 Nürnberg 60

Direktor Hans Meyer
Vorsitzender des Vorstandes der Bay. Lloyd AG
Bukarester Str. 12
8400 Regensburg

Bürgermeister Dr. Hans-Jürgen Moog
Stadt Frankfurt
Rathaus Römer
6000 Frankfurt 1

Dipl.-Kfm. Wilhelm Pfeiffer
Mitinhaber des Bankhauses August Lenz & Co.
Promenadenplatz 9
8000 München 2

Staatsminister a. D. Dr. Fritz Pirkl
Mitglied des Europäischen Parlaments
Lazarettstraße 19
8000 München 19

Dr. Eberhard Rauch
Generalbevollmächtigter der Bayerischen Vereinsbank AG
Am Tucherpark 12
8000 München 22

Ministerialdirektor a. D.
Dr. Ing. E. h. Burkart Rümelin
Irminfriedstr. 18a
8032 Gräfelfing

Staatsminister a. D. Dr. Otto Schedl
Neuberghauser Str. 6
8000 München 80

Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel
Mitglied des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG
Leopoldstraße 28
8000 München 40

Staatsminister Dr. Edmund Stoiber
Bay. Staatsministerium des Innern
Odeonsplatz 3
8000 München 22

Bayerischer Ministerpräsident
Dr. h. c. Max Streibl
Prinzregentenstr. 7
8000 München 22

Staatsminister a. D. Gerold Tandler
Mitglied des Vorstandes der Linde AG
Abraham-Lincoln-Str. 21
6200 Wiesbaden

Staatsminister Dr. jur. Georg Freiherr
von Waldenfels
Bay. Staatsministerium der Finanzen
Odeonsplatz 4
8000 München 22

Dr. Konrad Weckerle
Vorsitzender des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG
Leopoldstraße 28
8000 München 40

Otto Zeitler
Staatssekretär im Bay. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
Rosenkavalierplatz 2
8000 München 81

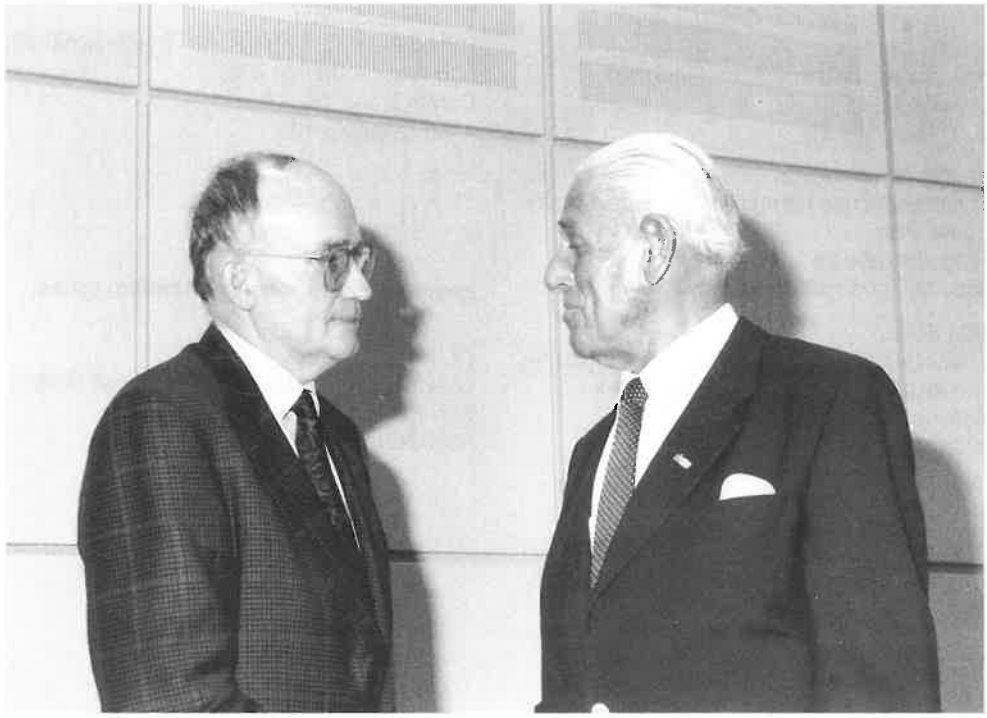
Dr. Heinz Zünkler
Präsident des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V.
Dammstraße 15–17
4100 Duisburg 13

geschäftsführendes Vorstandsmitglied:

Dr. Hartwig Hauck
Geschäftsführer der NürnbergMesse GmbH
Karl-Schönleben-Str. 65
8500 Nürnberg 50

Wahl des Ehrenvorsitzenden

Zum Ehrenvorsitzenden wurde Altoberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter per Akklamation gewählt.



Der Ehrenvorsitzende Altoberbürgermeister Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter gratuliert Dr. Wilhelm Doni zu seiner Wahl als Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. und sichert ihm seine Unterstützung zu.

Auch in Zukunft dem Kanalverein eng verbunden

Der langjährige Vorsitzende Dr. Andreas Urschlechter stellt fest, daß seine Wahl zum Ehrenvorsitzenden durch Akklamation erfolgt sei. Er bedankt sich für diese Wahl, in der das Vertrauen zu ihm und Anerkennung für die geleistete Arbeit zum Ausdruck komme. Er betont, daß er auch weiterhin zum Kanalverein stehe und als Ehrenvorsitzender mit dieser Organisation und ihren Persönlichkeiten eng verbunden bleiben wolle.

Rückblickend stellt er fest, daß seine über 34jährige Tätigkeit als Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins herrliche Jahre gewesen seien. Dieses Amt sei ihm niemals Last, sondern stets Freude gewesen.
Er sei stolz darauf, als Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins die Möglichkeit gehabt zu haben, einen Beitrag für Europa zu leisten.
Sein Dank gelte den Gremien des Vereins, seinen beiden Stellvertretern, dem gesamten Vorstand, dem Verwaltungsrat und dem Beirat sowie allen Mitgliedern und Freunden.

Einen besonderen Dank richtet Dr. Urschlechter an den geschäftsführenden Vorstand Dr. Hauck für die Jubiläumsschrift, die er als hervorragend gelungen bezeichnet. Mit dieser Schrift sei das 100jährige Wirken des Vereins dargestellt und für die Zukunft festgehalten.
Dr. Urschlechter fordert die Mitglieder und Freunde des Kanalvereins auf, das ihm vielfältig entgegengebrachte Vertrauen auf seinen Nachfolger im Vorsitz des Kanalvereins, Herrn Dr. Wilhelm Doni, zu übertragen.

„Mit der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals ist ein Hauptziel des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins erreicht. Dennoch gibt es noch wichtige Aufgaben zu erfüllen. Sowohl Strecken des Mains als auch die Donau zwischen Straubing und Vilshofen müssen dem Standard des Main-Donau-Kanals angeglichen werden, um die volle Leistungsfähigkeit der Großschiffahrtsstraße zu entfalten. Hier sind der neue Vorsitzende, seine Stellvertreter, der Vorstand, der Geschäftsführer und alle Mitglieder und Freunde des Vereins gefordert. Ich bin überzeugt, daß der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein auch in den vor ihm liegenden Jahren und Jahrzehnten seinen Aufgaben gerecht wird."

Der Binnenschiffahrt verbunden zu neuen Aufgaben

Dr. Wilhelm Doni, Nürnberg

Verehrte Ehrengäste und Freunde des Deutschen Kanal- und Schiffahrts-Vereins, meine Damen, meine Herren!
Wir haben soeben einstimmig beschlossen, Herrn Altoberbürgermeister, Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter zum Ehrenvorsitzenden des Deutschen Kanal- und Schiffahrts-Vereins Rhein-Main-Donau zu ernennen. Eine solche Ehrung erfolgt erstmalig in der hundertjährigen Geschichte des Vereins. Sie steht folgerichtig im zeitlichen Zusammenhang mit der vor wenigen Wochen gefeierten Inbetriebnahme der Schiffahrt auf dem gesamten Main-Donau-Kanal und damit der Verbindung der Stromsysteme der Donau mit Rhein und Main. Sie ist in gleicher Weise Dank anläßlich des hundertjährigen Jubiläums des Deutschen Kanal- und Schiffahrts-Vereins an

den Vorsitzenden, in dessen Amtszeit größte Schwierigkeiten und Widerstände gegen die Großschiffahrtsstraße überwunden und der entscheidende Lückenschluß über den Main-Donau-Kanal zwischen Rhein/Main und Donau fertiggestellt wurde.
Sie, Herr Ehrenvorsitzender, waren Vorsitzender unserer Organisation seit 1958 bis heute. Sie führten Ihr Amt unangefochten souverän. Sie verloren das nunmehr erreichte Ziel der Vereinsaufgabe nicht aus dem Blick.
Sie sind in der langen Zeit, in der Sie die Verantwortung des Vorsitzenden trugen, deshalb immer weitsichtig, man kann sagen mit langem Atem, vorgegangen. Sie ließen sich von der einmal als richtig erkannten Idee des europäischen Wasserwegs Rhein-Main-Donau durch wechselnde Interessenkonstellationen und Zeitströmungen nicht beirren. Sie propagierten und verteidigten überlegt und entschieden unser großes und in dieser Art wohl einmaliges Projekt, welches die so unterschiedlichen Funktionen der modernen, leistungsfähigen und zukunftssicher ausgebauten Wasserstraße, der umweltfreundlichen Energiegewinnung aus dem strömenden Fluß, der Landeskultur und der Wasserwirtschaft als Wasserüberleiter aus dem wasserreichen bayerischen Donaugebiet in das wasserarme Regnitz-Main-Gebiet, der Freizeit und Erholung für breite Kreise der Bevölkerung verbindet, und dies alles mit großer Verantwortung eingebunden in die natürlichen, ökologischen Zusammenhänge. So entstand ein Werk, das nicht gegen die Natur, sondern mit der Natur errichtet wurde.
Sie sind, wenn man dies alles recht bedenkt, auch ein glücklicher Mann, weil Sie nicht nur mit Energie und mit Geduld für dieses großartige Projekt eintraten, sondern nun die Fertigstellung und damit den Erfolg der mühevollen und oft fast hoffnungslos erscheinenden Arbeit miterleben können. Es ist Ihnen vergönnt,

die Früchte Ihrer Arbeit zu sehen. Der Main-Donau-Kanal ist vollendet!
Der Kanal ist das zur Zeit modernste und leistungsfähigste Teilstück der ganzen Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Er setzt für die noch zu verbessernden Abschnitte des Mains und für die noch auszubauenden Abschnitte der Donau das Maß. Er ist die Klammer, die das ganze Wasserstraßensystem verbindet.
Sie können mit Recht solz sein. Ich danke Ihnen im Namen aller Anwesenden, aller Mitglieder des Deutschen Kanal- und Schiffahrts-Vereins und auch im Namen der Regionen, die durch die neue Wasserstraße und durch die mit ihr verbundenen Funktionen andauernden Nutzen erfahren werden!

Sehr geehrte Damen, meine Herren!
In der Laudatio auf unseren Ehrenvorsitzenden, Herrn Altoberbürgermeister, Senator h. c. Dr. Andreas Urschlechter, habe ich zusammen mit unserem Dank und der Würdigung seiner Leistung dargelegt, welch bedeutender Abschnitt in der Arbeit unserer Organisation mit der Eröffnung der durchgehenden Fahrt auf dem Main-Donau-Kanal erreicht ist. Die Arbeit ist jedoch noch nicht vollständig getan.
Obwohl die für diese Mitgliederversammlung zur Verfügung stehende Zeit abgelaufen ist und unser Schiff für die Jubiläumsfahrt auf dem Main-Donau-Kanal wartet, will ich die Aufgaben der kommenden Jahre kurz ansprechen, denn es muß deutlich werden, daß noch große Probleme zu lösen sind.
Trotz jahrzehntelanger außerordentlicher Anstrengungen und hervorragender wasserbaulicher und wasserwirtschaftlicher Maßnahmen erreichen gegenwärtig bestimmte Abschnitte der Donau und des Mains noch nicht den Ausbaustandard der Kanalstrecke zwischen Bamberg und Kelheim/Regensburg. Es ist jedoch für die gesamte Wasserstraße zwischen Mainz und Wien von ausschlaggebender Bedeutung, daß sie für den Schiffsverkehr die gleiche Tauchtiefe von mindestens 2,80 m bietet. Diese muß während des ganzen Schifffahrtsjahres uneingeschränkt und unabhängig von den Schwankungen der natürlichen Wasserführung der Flüsse zur Verfügung stehen. Nur dann kann die großräumig, auf langen Strecken agierende Schiffahrt ihre Vorteile ausspielen und der Volkswirtschaft langfristig zuverlässige und berechenbare Dienste bieten. Nur so kommt die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsystems voll zum Tragen. Diese gleichmäßige und zeitlich gleichbleibende Leistungsbereitschaft des Wasserweges ist außerdem unbedingt notwendig, um über das traditionelle, klassische Massengutgeschäft der Binnenschiffahrt hinaus, hochwertige, die Landstraße entlastende Transportdienste, wie zum Beispiel Ro-Ro-Verkehre, Containertransporte und Schwerst- und sperrige Güter, eingebunden in Transportketten mit der Schiene und/oder Straße, wettbewerbsfähig anbieten zu können.
Deshalb muß die notwendige Vertiefung des Mains vor allem zwischen Aschaffenburg und Würzburg und teilweise auch zwischen Würzburg und Bamberg schnellstmöglich vorangebracht werden. Dies ist, wie die Erfahrung bereits jetzt zeigt, ohne jeden weiteren ökologischen Eingriff möglich. Im Gegenteil: Zusammen mit der Vertiefung läßt sich die ökologische Situation und die Renaturierung des Mains deutlich verbessern.
Besonders wichtig ist sodann die Stauregelung der Donau zwischen Vilshofen und Straubing. Wir fordern, daß die notwendigen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren entschieden vorangetrieben werden mit dem Ziel, diesen Stromabschnitt in ökologisch verträglicher Weise an den Standard der bereits staugeregelten Strecken des deutschen Ab-

Gemeinsam für die Zukunft des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Vorsitzender Dr. Wilhelm Doni, Nürnberg (rechts), und stellvertretender Vorsitzender Staatsminister a. D. MdL Alfred Dick.

schnitts der Donau anzugleichen. Dabei darf nicht, wie leider immer wieder in der Vergangenheit, nur der örtliche Eingriff in die Natur durch die Baustellen gesehen werden. Es müssen vielmehr mit gleichem Gewicht die positiven Wirkungen des voll nutzbaren Schiffsverkehrs und der umweltfreundlichen Energiegewinnung aus Wasserkraft in die Öko-Bilanzen eingehen. Wir beanstanden, daß dies bisher nicht oder nicht ausreichend geschehen ist und fordern nachhaltig dies zu tun. Umweltschutz darf nicht zu bloßer Verhinderungspolitik denaturieren! Würde dies im Falle der anstehenden Planungen für die Donau praktiziert, dann würden die Verbände der Umweltschützer das genaue Gegenteil ihrer Bemühungen erreichen. Sie würden bessere zukünftige Umweltbedingungen auf Dauer verhindern.

Unsere Organisation ist aufgerufen, dies fundiert, überzeugend und mit allem Nachdruck der Öffentlichkeit, den Politikern und den sonst zuständigen Akteuren deutlich zu machen.

In diesen und darüber hinaus in allen Fragen, die mit den komplizierten Zusammenhängen und den verschiedenen miteinander verknüpften Funktionen der Main-Donau-Wasserstraße in Verbindung stehen, ergibt sich immer deutlicher die grundsätzliche und anspruchsvolle Aufgabe für den Deutschen Kanal- und Schiffahrts-Verein als Forum zu wirken, welches die unterschiedlichen Aufgaben, Ansprüche und auch Einzelinteressen an der Wasserstraße dem übergeordneten, gemeinsamen Interessenausgleich einzugliedern sich bemüht. Herr Dr. Hauck formulierte diese Aufgabe bereits in der Mitgliederversammlung 1991 in Regensburg. Der Verein müsse sich als ausgleichender Generalist unter einer Vielzahl fordernder Spezialisten verstehen. Sein Anliegen sei der Ausgleich zunächst widersprüchlicher Interessen.

Aufgabe eines solchen Forums des Vereins wird es auch sein, die bisher mehr oder weniger getrennten Akteure im Bereich der Donau einerseits und des Rhein/Maingebietes andererseits immer wieder zusammenzubringen mit dem Ziel, die gemeinsamen Interessen besser zu sehen und die Fachverbände und Unternehmen in ihrem Bemühen um die dringend notwendige Angleichung der unterschiedlichen ökonomischen und technischen Systeme zu unterstützen.

Meine Damen und Herrn!

Es ist in den kommenden Jahren also noch vieles und entscheidendes zu tun. Ich werde mich dafür mit aller Kraft, zusammen mit Herrn Dr. Hauck und den Organen des Vereins, einsetzen. Ich bitte Sie um Ihre Mithilfe.

Das Mitglied des Vorstandes der Rhein-Main-Donau AG, Dipl.-Ing. Hans Peter Seidel, überreicht dem scheidenden Vorsitzenden, Dr. Andreas Urschlechter, eine frühere Originalaktie der Rhein-Main-Donau AG mit der symbolträchtigen Auflage, diese nicht zu verkaufen.

Vorher gab Dipl.-Ing. Seidel eine technische und wirtschaftliche Einführung in der anschließenden Bereisung des Main-Donau-Kanals. Er weist darauf hin, daß die Strecke vor wenigen Monaten noch Baustelle war, heute bereits als Wasserstraße voll genutzt werden kann und in wenigen Jahren in die Landschaft und Natur eingewachsen sein wird.

Die Eröffnung des Main-Donau-Kanals

Am 25. September 1992 wurde der Main-Donau-Kanal in einer von der Rhein-Main-Donau AG ausgerichteten eindrucksvollen Veranstaltungsfolge offiziell eröffnet und dem Verkehr übergeben.
Bereits am Vortag begannen die Eröffnungsfeierlichkeiten mit einem Empfang in der Frankenhalle im Messezentrum Nürnberg. Dort wurde vom Bayerischen Rundfunk die Unterhaltungssendung „Von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer" produziert und live übertragen.
In dieser Fernseh-Live-Sendung wurde der Weg der Großschiffahrtsstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer in bunten Szenen dargestellt. Rotterdam, das Rheinland, Nürnberg, das Altmühltal, die Oberpfalz, Niederbayern, Oberösterreich, Linz, Wien, die Slowakei, Ungarn, Bulgarien und Rumänien waren die durch Künstler und folkloristische Gruppen skizzierten Stationen.
Der eigentliche Festakt zur Eröffnung der Main-Donau-Wasserstraße fand dann am 25. September 1992 in der Meistersingerhalle statt. Musikalisch umrahmt von Darbietungen der Bamberger Symphoniker sprachen hohe Vertreter aus Politik und Wirtschaft zu der Festversammlung. Diese Ansprachen geben wir nachfolgend in ihren wesentlichen Inhalten wieder.
An diesen Festakt schloß sich eine Schiffahrt von der Schleuse Hilpoltstein zu der Wasserscheide von Rhein und Donau an, an der auch Bundespräsident von Weizsäcker teilnahm. Dort erfolgte die offizielle Verkehrsfreigabe des Main-Donau-Kanals durch den Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Max Streibl und Bundesverkehrsminister Dr. Krause unter Mitwirkung der Geistlichkeit. Anschließend fuhr der Schiffskonvoi nach Berching, wo die Eröffnungsfeierlichkeiten in einem großen Festzelt ihren Ausklang fanden.
Eine Dokumentation der Eröffnungsfeierlichkeiten erfolgt durch die Rhein-Main-Donau AG in „RMD INTERN Sonderausgabe Kanaleröffnung".

Ein europäischer Traum ist Wirklichkeit

Dr. Konrad Weckerle, Vorstand der Rhein-Main-Donau AG, München

„Ein europäischer Traum ist heute Wirklicheit. Seit Karl dem Großen hat die Vision einer europäischen Verbindung von Rhein und Donau die Gedanken derer beschäftigt, die über den Tag hinaus dachten.
Doch was war das für ein Traum?
War es die Faszination einer gewaltigen technischen Herausforderung, die Überwindung natürlicher Hindernisse durch den menschlichen Erfindungsgeist?
War es wirklich der Traum von der Nordsee ins Schwarze Meer fahren zu können?
Diese beiden Aspekte hätten es sicher nicht gerechtfertigt, über 70 Jahre an einem Projekt zu planen, über 30 Jahre daran zu bauen und 4,7 Mrd. DM in seine Verwirklichung zu investieren.
Wäre es nur um diesen Traum gegangen, so wäre er besser unerfüllt geblieben.
Unsere Zeit kennt nicht mehr die Faszination der Technik, die über der Lösung die Frage nach dem Ursprung des Problems vergißt. Die technischen Möglichkeiten müssen einem Ziel dienen, das als sinnvoll anerkannt ist, sonst bleiben sie ungenutzt. Dies trifft auch für den Main-Donau-Kanal zu. Auch hier wurde die Technik nur eingesetzt, um ein Projekt zu realisieren, dessen Bedeutung nicht im technischen Bereich liegt."
Im Herzen Bayerns sei eine Wasserstraße von 171 km Länge entstanden, so fährt Dr. Wekkerle fort, die eine Brücke zwischen dem Rhein/Main-Gebiet und dem Donauraum schlage. Die Frage nach dem Sinn des Main-Donau-Kanals, nach den damit verbundenen Erwartungen, werde unterschiedlich beantwortet. Aus der Summe der Antworten aber ergebe sich ein klares Bild, warum man heute von der Verwirklichung eines europäischen Traumes spreche.
Nach dieser Einführung begrüßt Herr Dr. Weckerle die anwesenden hochrangigen Persönlichkeiten:

Ministerpräsident Dr. Max Streibl, der besonders eng mit dem Main-Donau-Kanal verbunden sei; als Bayerischer Umweltminister schon 1974 durch den Landschaftsplan Altmühltal, als Bayerischer Finanzminister durch die Bereitstellung von Mitteln für den Fortgang der Bauarbeiten und heute nun als Ministerpräsident und Aufsichtsratsvorsitzender der Rhein-Main-Donau AG.

Ebenso herzlich begrüßt er den Bundesminister für Verkehr, Prof. Dr. Krause, dem schon heute das Verdienst zukomme, die Binnenschiffahrt als Verkehrsmittel der Zukunft wiederentdeckt zu haben, indem er mit seinem Eintreten für den kombinierten Verkehr die Fixierung auf Straße oder Schiene aufgehoben habe.

Für die Europäische Gemeinschaft wird EG-Kommissar van Miert der Gruß entboten, der durch seine Anwesenheit unterstreiche, daß Verkehrsprobleme längst keine nationale Frage mehr sind.

Willkommen geheißen wird auch der Ministerpräsident der Republik Ungarn, Dr. Josef Antall, der mit seiner Anwesenheit genauso wie Ministerpräsident der Republik Moldawien, Sangheli, Ministerpräsident der Slowakischen Republik, Dr. Meciar, und die anwesenden Verkehrsminister vieler Anliegerstaaten die Erwartungen an diese Wasserstraße nicht nur für Osteuropa zum Ausdruck bringe.

Weiter führt Dr. Weckerle aus, daß der Blick der Regierenden in Bonn nicht immer über die Rheinufer hinaus zur Donau reichte, jedoch die Namen Dr. Werner Dollinger, Dr. Jürgen Warnke und Dr. Friedrich Zimmermann für eine in die Zukunft gerichtete Verkehrspolitik standen. Dies gelte auch für die Mitglieder der Bayerischen Staatsregierung, die es möglich machten, daß der Main-Donau-Kanal nicht wie die Fossa Carolina als unvollendeter Versuch zur gigantischen Bauruine geworden sei.

Stellvertretend für die Damen und Herren Abgeordneten des Europäischen Parlaments, des Deutschen Bundestages und des Bayerischen Landtages begrüßt er Dr. Otto von Habsburg, den Vizepräsidenten des Deutschen Bundestages, Hans Klein, und den Präsidenten des Bayerischen Landtages, Dr. Wilhelm Vorndran.

Den anwesenden Vertretern der Geistlichkeit, Weihbischof Gutting und Kreisdekan von Loewenich dankt er für ihre Bereitschaft, dem Main-Donau-Kanal die kirchliche Weihe zu geben.

Er begrüßt die Damen und Herren von der Schiffahrt, den Häfen und aus der Wirtschaft, die alle zusammen den Main-Donau-Kanal zu einer pulsierenden Ader des Verkehrs entwickeln würden.

Als Freund bezeichnet er Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, der als Oberbürgermeister und als Präsident des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins über 30 Jahre lang mit Passion die Verwirklichung dieses Traumes engagiert vorangetrieben habe.

Rhein und Donau bilden, so betont Dr. Wekkerle, ein einzigartiges Wasserstraßensystem. Der Main-Donau-Kanal verbinde zwei Räume, die sich bislang fast getrennt voneinander entwickelt hätten. Er sei gebaute Logik und habe dennoch viel Kritik erfahren. Eine Kritik, die teilweise mithalf, das Projekt noch besser zu gestalten; häufig aber auch unsachliche und einzig auf Verhinderung gerichtete Kritik. Dies seien Standpunkte, wo Überzeugung nicht mehr möglich erscheine, sondern nur die Widerlegung durch Tatsachen erfolgen könne.

„Der Main-Donau-Kanal wird seine Kritiker widerlegen. Er wird seine Leistungsfähigkeit genauso unter Beweis stellen, wie er schon unter Beweis gestellt hat, daß die Vorwürfe, er habe die Landschaft zerstört, nicht haltbar sind.

Unser Kanal vereint ökonomische Vernunft und ökologische Verantwortung."

Politik über den Tag hinaus

Dr. h. c. Max Streibl, Ministerpräsident des Freistaates Bayern

„Was lange währt, wird endlich gut, weiß der Volksmund. Das ist ein gutes Omen für die Einweihung dieses Kanals. Denn mit der Eröffnung der Wasserstraße zwischen Main und Donau verwirklichen wir eine Idee, an der Karl der Große vor 1200 Jahren scheiterte und die auch Ludwig I. im vergangenen Jahrhundert nicht wirklich erfolgreich umsetzen konnte.
Zu Recht können wir deshalb heute feststellen, daß ein europäischer Traum in Erfüllung geht. Diese kühne Idee, Europa durch eine Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer zu verbinden, steht in einer Reihe mit den Jahrhundertprojekten eines Kanaltunnels zwischen England und Frankreich und einer Brücke in Dänemark für einen Landweg nach Schweden. Europa wächst zusammen – Visionen werden Wirklichkeit."
Gewiß wäre dieses Ereignis ebenso wie die Eröffnung des Suezkanals eine Oper wert gewesen, stellt Ministerpräsident Dr. Streibl fest. Aber die Ausdrucksmittel unserer Zeit seien andere, moderner und schneller. So freue er sich, daß Zuschauer und Hörer aus vielen Ländern dieses europäische Ereignis miterleben könnten. Die internationale Dimension unterstreiche eindrucksvoll die Anwesenheit führender Repräsentanten europäischer Staaten.
Nur dank klarer Worte und beherztem Eintreten habe man sich gegen alle Widerstände durchgesetzt. Der Unterschied zu denen, die den Kanal für das dümmste Bauwerk seit dem Turmbau zu Babel hielten, bestehe darin, in welcher zeitlichen Perspektive man Politik gestalte. Dieses Projekt müsse in historischen Dimensionen gesehen werden. Wer nicht über den Tag hinaus zu denken vermöge, könne auch nichts schaffen, was über den Tag hinausreiche.
Dieser Kanal unterstreiche Bayerns Rolle in und für Europa. Er sei ein Zeichen für Optimismus, Fortschritt und Zuversicht. Er sei ein Zeichen für Bayerns Offenheit gegenüber Europa. Damit werde ein neues Kapitel der europäischen Zusammenarbeit aufgeschlagen.
Der Kanal werde eröffnet in dem historischen Augenblick, da Deutschland wiedervereinigt sei, die Vollendung des europäischen Wirtschaftsraumes von Nordkap bis Sizilien erfolge und Europa durch die Öffnung nach Osten eine neue geopolitische Dimension gewinne.

Der Kanal werde in einem dramatischen Abschnitt der Geschichte des europäischen Kontinents vollendet. Er sei ein Symbol für den Aufbruch Europas zu neuen Ufern vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee.

Es sei ein Zeichen unserer Zeit, daß die wirtschaftlichen Verflechtungen international immer mehr zunehmen würden. Die nun vollendete Wasserstraße habe nicht nur durch ihre Länge von über 3500 km europäische Dimensionen, sie sei gleichzeitig ein Meilenstein in der Entwicklung eines europäischen Verkehrsnetzes für die Binnenschiffahrt, das einmal Antlantik, Mittelmeer, Nordsee und Schwarzes Meer verbinden werde. Der Ausbau dieser Binnenschiffahrtswege sei eine zukunftsweisende Antwort auf den wachsenden internationalen Güteraustausch. Besonders die östlichen Nachbarn und sogar die Ukraine richteten hohe Erwartungen an diesen europäischen Verkehrsweg, den sie für ihre Exporte von Massengütern nach ganz Westeuropa nutzen wollten. Der Main-Donau-Kanal könne so einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, daß diese Länder schneller den wirtschaftlichen Anschluß finden würden, denn Flüsse hätten schon immer die Völker wirtschaftlich und kulturell eng verbunden. Dies sei eine Lebensader für ganz Europa.

Der Main-Donau-Kanal bedeute auch ein Plus für Bayern im europäischen Wettbewerb. Auch in Zukunft würden leistungsfähige Ver-

kehrswege die wirtschaftliche Entwicklung einer Region begünstigen.

Deshalb sei er stolz darauf, in diesem Jahr gleich drei Jahrhundertprojekte in Betrieb nehmen zu können: den Münchner Flughafen, den Containerbahnhof München und diesen Main-Donau-Kanal.

Für Bayern sei der Kanal auch Regionalpolitik im besten Sinne. Mit ihm erhielten große Teile der bayerischen Wirtschaft günstige Anschlüsse an Rhein und Ruhr oder nach Österreich und Ungarn. Nürnberg und Regensburg, aber auch die anderen Staatshäfen und Güterländen müßten ihre Entwicklungschance nutzen. Mit dem Kanal seien die Voraussetzungen geschaffen, nun sei es an der Wirtschaft, daraus das Beste zu machen. Die Anstrengungen zur Vollendung des Kanals unterstrichen auch die Bestrebungen, den Verkehr umweltfreundlich zu machen. Denn das Binnenschiff sei in bezug auf Wirtschaftlichkeit, Umweltschonung, Ladevermögen und Entwicklungspotential unübertroffen. Dies gelte umso mehr, als im Ost-West-Verkehr leistungsfähige Alternativen noch weitgehend fehlten. Er erwarte, daß der Kanal entscheidende Impulse auslöse, auch für kombinierte Verkehre. Dazu müßten sich die Häfen zu leistungsfähigen Umschlags- und Dienstleistungszentren entwickeln. Schon bisher habe Bayern dafür Fördermittel von mehr als 60 Mio. DM bereitgestellt.

Rechtzeitig habe Bayern auch vorgesorgt, daß die Binnenschiffahrt aufgrund bilateraler Verträge mit den Donauanliegern unter fairen Wettbewerbsbedingungen stattfinden könne. Dies dürfe sich auch durch die Liberalisierung des Verkehrs im Rahmen der EG nicht ändern. Der Bund als Eigner von Bundesbahn und dieser Bundeswasserstraße müsse das sensible Tarifgefüge zwischen den Verkehrsträgern genau beobachten.

Die Bedeutung des Kanals sei aber mit dem Gütertransport bei weitem nicht erschöpft. Gleichzeitig würden Wasserkraftwerke an Main und Donau ausgebaut und vom Donauraum die im wasserarmen Regnitz/Main-Gebiete benötigten Wassermengen übergeleitet. An der dabei entstandenen sogenannten fränkischen Seenplatte erziele der Fremdenverkehr bereits jetzt erhebliche Zuwächse. Auch der Kanal sei für Freizeitmöglichkeiten geschätzt. Allein zwischen Riedenburg und Kelheim seien in den vergangenen beiden Jahren 110 000 Personen auf Personenschiffen befördert worden. Nach dem wirtschaftlichen Nutzen vermittle der Kanal viel Freude und Spaß. So bewahrheite sich einmal mehr der Satz „Ein Wasser treibt viele Mühlen an".

Die mit dem Main-Donau-Kanal entstandenen Bauwerke setzten auch architektonische und landschaftsgestalterische Akzente. So freue er sich über das Urteil eines Kunstführers, der diesen Kanal als den schönsten aller Zeiten bezeichne. Das zeige, daß die Ingenieure und Techniker es verstünden, Ökologie und Ökonomie miteinander zu verbinden.

Schon während der Planung habe Ökologie und Landschaftspflege hohe Priorität genossen. Bereits als bayerischer Umweltminister habe er darauf gedrängt, die landschaftlichen Eingriffe und Veränderungen durch den Kanalbau auf das Unvermeidliche zu beschränken. Durch die Anlage von Altwassern und Biotopen sei viel für den Naturschutz erreicht. So sei eine vorbildiche ökologische Verträglichkeit dieses großen Projektes gelungen.

Diese Anstrengungen seien weltweit einmalig, und man sei stolz darauf, nicht nur in der Technik, sondern auch beim Natur- und Landschaftsschutz Maßstäbe gesetzt zu haben. Dafür möchte er allen Beteiligten, sei es den Planern der Rhein-Main-Donau AG, den beteiligten Fachleuten und den ausführenden Unternehmen sehr herzlich danken. Er meine,

wenn es den Bibern gefalle, sollten auch die Naturschützer zufrieden sein. Den Kritikern aber, die trotz dieser enormen Anstrengungen jedes Projekt ablehnten, sei gesagt, eine moderne Industriegesellschaft, die nicht mehr bereit ist, für ihre Zukunftssicherung einen Preis zu bezahlen, habe keine wirtschaftliche Zukunft. Deshalb müsse auch der notwendige Ausbau an Donau und Main, zwischen Straubing und Vilshofen sowie zwischen Bamberg und Würzburg fortgesetzt werden.

„Die Main-Donau-Wasserstraße ist eine Investition in die Zukunft. Ein Sprichwort sagt: „Ein friedlicher Strom hat blühende Ufer." In diesem Sinne wünsche ich Bayern, Deutschland und Europa Frieden und Wohlstand."

Europäische Dimensionen des Main-Donau-Kanals

Prof. Dr. Günther Krause, Bundesminister für Verkehr

„Ein europäischer Traum ist Wirklichkeit. Wer hätte vor drei Jahren geglaubt, daß unter uns auch der russische Verkehrsminister ist, und dies mittlerweile selbstverständlich geworden ist. Eine Politik des offenen Europas, eine Politik, zu der diese Bundesregierung seit 10 Jahren steht. Die deutsche Einheit, ist dies nicht eigentlich der Traum, der sich gegenwärtig verwirklicht?"

Wenn man eine solche Politik als Vision gestalte, so fährt Bundesverkehrsminister Dr. Krause fort, dann müsse man wissen, daß dies auch beinhalte, die europäischen Verkehrswege an dieser Vision zu orientieren. Deshalb sei für ihn der Main-Donau-Kanal nicht Zufall, sondern selbstverständlich für eine kluge Politik, die über Vorgärten und Tellerränder hinaus eine Vision für die Menschen in Europa biete.

Deshalb habe er volles Verständnis für diejenigen, die an die Aufgaben, die mit der deutschen Einheit in Deutschland und mit der europäischen Einigung mit den Partnerländern in Ungarn, in der Tschechoslowakei und in Rußland einhergingen, beherzt herangingen und sich nicht darüber beklagten, daß man endlich die Chance habe, in Europa ein friedliches Europa auf Dauer zu schaffen. Deshalb wünsche er sich, daß die Aufbruchstimmung und das Durchstehen von wichtigen und notwendigen Visionen weitaus mehr unter historischem Aspekt gesehen würden, als nur an den Tag danach zu denken.

So sei es ihm unverständlich, daß ein Verkehrsminister der Bundesrepublik, und hier denke er nicht an seine hochverehrten Kollegen Dollinger, Warnke und Zimmermann, die Forderung einer qualifizierten Beendigung des Main-Donau-Kanals erhoben habe. Auch wenn dies dem Minister damals einige positive Schlagzeilen in Presse-Erzeugnissen gebracht habe, werde nunmehr deutlich, wie disqualifizierend diese politische Aussage gewesen sei.

Die unbedingte Notwendigkeit des Main-Donau-Kanals sei ganz nüchtern und fast unpolitisch, aber dafür naturwissenschaftlich zu begründen. Die Bundesrepublik wolle bis zum Jahr 2005 bis zu 30% CO^2 einsparen. Jeder naturwissenschaftlich Vorgebildete wisse, daß ein Binnenschiff für die gleiche Transportmenge mit etwa 1/20 des Energieaufkommens eines LKW auskomme und immer noch mit nur etwa 1/8 des Energieaufkommens der Eisenbahn. Deshalb sei die Schiffahrt seit Jahrhunderten ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, der, weil zudem leise, in Vergessenheit geraten sei. Zum zweiten sei richtig, daß Deutschland als Transitland Nummer 1 in Europa gegenwärtig nur im Bereich der Wasserinfrastruktur noch Platz habe. Obwohl in Westdeutschland mit diesem leisen, sicheren und sanften Verkehrsträger Binnenschiffahrt in der öffentlichen Diskussion keineswegs sanft, leise und vernünftig umgegangen werde, trotz eines Anteils am Güterverkehr von mindestens 25%.

Wenn die Visionen Freiheit, Demokratie und Gerechtigkeit ernst gemeint seien, dann bedeuten diese auch Mobilität, und zwar nicht nur von Nord nach Süd, sondern auch einen revolutionären Zuwachs des Verkehrs von Ost nach West in und durch Deutschland. Dieser müsse vernünftig und ohne große Umweltbelastung abgewickelt werden können.

Die Bundesregierung sei fest entschlossen, eine Politik der Mobilität, aber nicht nur Automobilität umzusetzen. Das bedeute in den nächsten Jahren einen riesigen Aufwand, um die Schieneninfrastruktur wieder aufzubauen, die in den 70er Jahren rückgebaut worden sei. Beim Verkehr müsse der Weg der Integration gegangen werden. Es gebe nicht **den** umweltfreundlichen und **den** umweltfeindlichen Verkehrsträger, sondern es gebe Verkehrsträ-

ger mit spezifischen Vor- und Nachteilen. Und durch die Integration und Kombination der Verkehrsträger könne man deren Vorteile und Nachteile entsprechend maximieren bzw. minimieren.
Deshalb sei er glücklich darüber, daß es in der klugen Politik der Einigung Europas auch gelungen sei, den Verkehrsweg, der dieser Politik im besonderen entspreche, heute gemeinsam einzuweihen. Dabei dürfe nicht verschwiegen werden, daß auch bei der Main-Donau-Wasserstraße noch große Aufgaben zu bewältigen seien. Besonders dringlich seien die Verbesserungen der Fahrverhältnisse auf der Donau bei Niedrigwasser. Der Ausbau Geisling – Straubing habe sich durch überzogene Einwendungen und Forderungen leider verzögert. Die Fertigstellung sei hier erst in 2–3 Jahren zu erwarten. Bei diesen Einwendungen müsse man sich fragen, ob es umweltfreundlich sei, über drei, vier oder fünf Jahre die CO^2-Einsparungen hinauszuzögern. Auch fehle noch der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit einer Ausbaulänge von rund 70 km. Auch hier stehe er persönlich dahinter. Denn er gehe davon aus, daß die Ingenieure in Deutschland eine besondere Verantwortung für die Natur tragen, weil sie mit Geist und Vernunft diese so gestalten, daß das verkehrspolitisch Notwendige mit den Bedürfnissen der Natur in Übereinstimmung gebracht werde. Hierbei sei auch die Diskussion, in welcher Form gebaut werde, notwendig.
Allerdings sei die Bundesregierung fest entschlossen, für Deutschland ein Planungsrecht zu entwickeln, bei dem die Entscheidung, wie und ob gebaut werde, nicht durchschnittlich 15 Jahre erfordere. Dies sei auch ein Grund, warum die deutsche Einheit so teuer werde. Neben der Beschleunigung müßten als zweite entscheidende Komponente europäische Elemente in dieses Planungsrecht Eingang finden.
Man sei sich in Europa noch nicht voll bewußt, daß sich mit dem Untergang des Kommunismus eine historische Situation der Veränderung von Gesellschaftsformen vollziehe. Und wenn man in der Geschichte sehe, welche Spuren Diktaturen bei ihrem Untergang hinterließen, sei man in Deutschland an der Schnittstelle zwischen den beiden Systemen gut beraten, die Politik künftig über den Vorgarten hinaus in historischen Dimensionen für das Jahr 2000 und danach in Verantwortung für Kinder und Enkel zu gestalten.

Bedeutung für die Europäische Gemeinschaft

Karel van Miert, Präsident der EG-Kommission

„Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals geht ein langgehegter Traum unserer Völker in Erfüllung. Nämlich eine Verbindung zu schaffen zwischen dem westeuropäischen Wasserstraßennetz und dem der Donau bis hinunter an das Schwarze Meer. Ich möchte die Bundesrepublik Deutschland und den Freistaat Bayern zu diesem sehr gelungenen historischen Bauwerk beglückwünschen, das in seiner technischen Konzeption und baufachlichen Ausführung in Europas Wasserstraßensystem einmalig ist. Für die europäische Gemeinschaft und für Gesamteuropa und ihre Binnenschiffahrt ist der heutige Tag von sehr großer Bedeutung."

Im Rahmen der weltpolitischen Umwälzungen komme die Eröffnung des Kanals zur rechten Zeit. Denn die Völker Ost- und Mitteleuropas könnten nun wieder aufeinander zugehen und engere wirtschaftliche Beziehungen pflegen.

Vor diesem Hintergrund werde der Main-Donau-Kanal zu einem wichtigen Verkehrsband zwischen Deutschland und der Europäischen Gemeinschaft einerseits und den Ländern des Donauraums andererseits. Er füge sich als wichtiges Element in die Gesamtkonzeption der Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft, denn es sei eine entscheidende Aufgabe, überfüllte Straßen zugunsten anderer Verkehrsträger mit noch freien Kapazitäten zu entlasten. Insbesondere der kombinierte Verkehr eröffne hier neue Entwicklungschancen. Schon heute seien die Rheinschiffahrt richtungsweisend im Containerverkehr und die Donauschiffahrt im Roll-off-Verkehr tätig. In Ergänzung zu Straße und Schiene komme der Binnenschiffahrt in Zukunft eine wichtige Rolle zu, vor allem auch, weil sie ein energiesparendes und umweltverträgliches Verkehrsmittel ist.

Die Kommission habe vor kurzem Leitlinien für die Modernisierung und Weiterentwicklung der europäischen Wasserstraßen entwickelt. Dabei sei die Absicht der französischen Regierung bestätigt worden, in Zukunft auch die Rhône mit dem Rhein zu verbinden.

Im letzten Jahr habe er die Ehre gehabt, am Durchstoß des Ärmelkanals teilzunehmen. Heute habe er die große Freude, bei der Einweihung des Main-Donau-Kanals dabeizusein. Allen, die an der Verwirklichung dieses Projekts mitgewirkt haben, den Politikern, den Ingenieuren, den Bauarbeitern, möchte er herzlich danken und gleichzeitig seinen Wunsch zum Ausdruck bringen, daß die Main-Donau-Wasserstraße eine Straße des Friedens sein werde, welche die Völker im Osten und Westen Europas nach Jahrzehnten der Trennung wieder zusammenführe.

Hoffnung für Süd-Ost-Europa

Dr. Josef Antall, Ministerpräsident der Republik Ungarn

Ministerpräsident Dr. Antall dankt für die beehrende Einladung und das Vertrauen, an dieser Stelle für die Donauländer sprechen und den Erbauern des Kanals den gemeinsamen Dank der Donauanlieger überbringen zu können. Er verbinde damit die Hoffnung, daß diese Wasserstraße zu einem Bindeglied zwischen den Völkern Europas werde. Mit dem Zusammenbruch des kommunistischen Regimes betrete die Donauregion nun neue Wege, doch seien drohende Gefahren noch nicht endgültig überwunden. Die zerbrechlichen neuen politischen Regime würden unter schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen um die Fortsetzung dieses Strukturwandels ringen. In unmittelbarer Nachbarschaft wüte der Bürgerkrieg, unkontrollierte Armeen und Politiker alter Gesinnung könnten die Region jederzeit in Gefahr bringen. Deshalb sei es heute nötiger denn je, Extreme zu vermeiden und die Integration Europas und der atlantischen Solidarität zu festigen.

Es sei für ihn eine besondere Freude, hier in Bayern und dann wiederum in Nürnberg, dieser altehrwürdigen Stadt, zusammenzutreffen, die zu den Donauländern immer enge wirtschaftliche, politische und kulturelle Beziehungen gepflegt habe.

Als großer Strom habe die Donau einen hohen Stellenwert für die zivilisatorische Entwicklung Mittel- und Südeuropas. Die ältesten Kulturdenkmäler und auch die späteren Meisterstücke des Handwerks zeugten von der verbindenden Rolle der Donau. Dieser Geist sei trotz der Heimsuchung durch Kriege und neue Grenzen stets das verbindende des historischen Europas gewesen.

Der Kanal verbinde heute zwei Regionen und Völkerkulturen unterschiedlicher wirtschaftlicher Entwicklung. Während auf der Donau gegenwärtig jährlich 80 Mio. t Waren transportiert würden, erreiche der Güterverkehr auf dem Rhein nahezu 200 Mio. t im Jahr. Dieser Unterschied in der Größenordnung falle noch markanter ins Auge, wenn man bedenke, daß die Donau eine dreimal so lange schiffbare Strecke habe wie der Rhein.

In Deutschland, Österreich, Ungarn, der tschechisch-slowakischen Bundesrepublik und dem heutigen Kroatien, dem Staatenbund von Serbien, Montenegro und Rumänien würde die wahre Konkurrenzfähigkeit der Schiffahrt durch zahlreiche schwer schiffbare Donaustrecken gehemmt. Im Verkehrswesen müsse in Zukunft die Wirtschaftlichkeit und der Umweltschutz gleichermaßen entscheiden, welches Transportsystem am zweckmäßigsten sei. Dies sei eine der grundsätzlichen verkehrspolitischen Aufgaben jeden Landes. Er sei überzeugt, daß die Sicherung einer optimalen Schiffahrtsstraße, die den internationalen Verträgen sowie den ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung trage, sich als gemeinsamer Wille formulieren lasse. Dabei dürfe die Natur nicht mit Zwangslösungen verletzt werden.

Dr. Antall geht dann auf den Konflikt zwischen Ungarn und der CSFR ein, um dann fortzufahren:

Er sei überzeugt, daß das heutige Fest in mehrfacher Hinsicht symbolischen Wert habe. Es sei die gemeinsame Aufgabe, alle Hürden und Hindernisse aus dem Weg zu räumen, um gute Beziehungen zwischen den Völkern Europas herzustellen.

Er wünsche den deutschen Freunden viel Erfolg und empfinde es als großartig, daß bei allen Schwierigkeiten die deutsche Einheit verwirklicht werden konnte, ohne die die Einheit Europas nicht zu verwirklichen sei. Trotz der Bitternis des gegenwärtigen Alltags, Not und Ärger vieler Mitbürger würde dieses Zeitalter der deutschen Geschichte für die Nachwelt mit goldenen Buchstaben aufgezeichnet.

Unser Beitrag für Europa

Dr. Andreas Urschlechter, Vorsitzender des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg

„Mit Dank und Stolz überbringe ich die herzlichen Glückwünsche des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau.
Mit Dank an die Deutsche Bundesregierung und an die Bayerische Staatsregierung für den Vollzug des Staatsvertrages vom 13. Juni 1921 über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße nach Maßgabe der Duisburger Verträge vom 16. September 1966.
Mit Dank an die Rhein-Main-Donau AG, die Bauträgerin dieser Wasserstraße. Ihre Energie für die Vollendung dieses Jahrhundertbauwerks verdient unsere herzliche Anerkennung.
Mit Dank an die zahlreichen Mitglieder meiner Vereinigung, die vor hundert Jahren, im Jahre 1892, in Nürnberg gegründet wurde."
Mit dieser großen Gemeinschaft, so fährt Dr. Urschlechter fort, hätten zahlreiche Handelskammern, Unternehmen der Industrie und des Handels, Städte und Gemeinden ein breites Forum geschaffen, das den historischen Gedanken der Verbindung von Main und Donau in die Öffentlichkeit getragen habe. Dies sei mit zahlreichen Denkschriften ab 1903 erfolgt und mit vielen Informationsgesprächen der Sympathiewerbung im Inland und im Ausland von den Niederlanden, Belgien, Frankreich über die Schweiz, Österreich, Slowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien bis zur Sowjetunion.
Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein habe mit der Herbeiführung der völkerrechtlichen Untersuchung über den rechtlichen Status dieser Großschiffahrtsstraße durch den Völkerrechtler Professor Dr. Jaenicke im November 1973 einen wertvollen Beitrag geleistet.
Das gleiche gelte für die Initiierung der ifo-Studie im Jahre 1982 über die wirtschaftliche Bedeutung und künftige Auslastung des Main-Donau-Kanals.
Er sei stolz darauf, daß seine Vereinigung als Werbeträger, Sympathieträger und als ständiger Mahner in Deutschland und in Europa den gewünschten Erfolg hatte.
Gesunder Optimismus trotz vieler Rückschläge, wirtschaftliche Weitsicht, Verantwortung für Europa, hätten die Aktionen begleitet und zum Erfolg geführt.
Der Main-Donau-Kanal sei ein Beitrag für Europa mit Taten und nicht nur in Worten.
Die Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer sei Wirklichkeit.
„Daraus ergibt sich die Verpflichtung, alles zu tun, um den Schiffahrtsverkehr in allen technischen, also nicht nur in völkerrechtlichen Bereichen ungehindert zu ermöglichen, also den weiteren Ausbau der Donau zu gewährleisten: Eine Verpflichtung für Deutschland und alle anderen Anliegerstaaten der Donau und der Europäischen Gemeinschaft.
Möge Europa dieses völkerverbindende Band zwischen Nordsee und Schwarzem Meer nutzen zum Wohle seiner Bürgerinnen und Bürger!"

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN 0177-1795
Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch