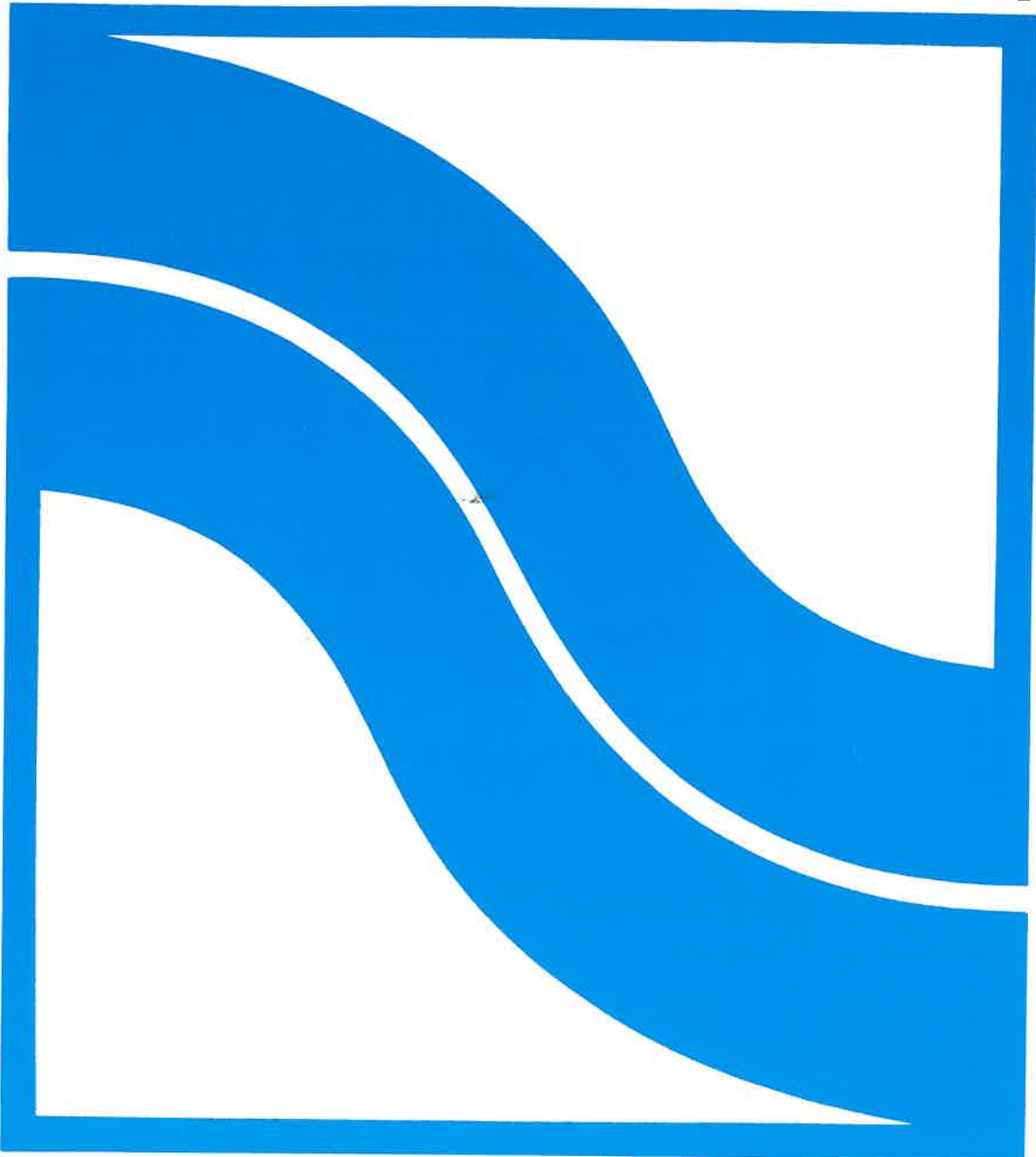


**90 JAHRE**

**1892 – 1982**

**DEUTSCHER KANAL-  
UND  
SCHIFFFAHRTSVEREIN  
RHEIN-MAIN-DONAU**



# Der lange Weg zu einem großen Ziel

**Der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. arbeitet seit 90 Jahren für die Verbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer**

Der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. begeht sein 90jähriges Bestehen in einer Zeit heftigster Auseinandersetzungen um den Wasserweg zwischen zwei großen Stromgebieten. Seine Mitglieder stehen heute aber ebenso wie die Gründer damals unverbrüchlich hinter der Idee, die Nordsee mit dem Schwarzen Meer zu verbinden und damit der Schifffahrt in 13 europäischen Staaten an Rhein, Main und Donau neue Chancen zu eröffnen. Das Ziel ist nahegerückt, muß aber gerade jetzt entschlossener denn je angestrebt werden. Der Kanalverein wird für seine Aufgabe mit sachlichen Argumenten eintreten, bis das Projekt vollendet ist, das seit den Zeiten Karls des Großen zu den realistischen Träumen der Menschheit zählt.

Die Geburtsstunde der heutigen Organisation schlug, als am 6. November 1892 im Saal der Hotels 'Adler' in Nürnberg der „Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern“ gegründet wurde. Die Mitgliedschaft erwarben 29 Städte und Gemeinden, 13 Handelskammern und andere kaufmännische Korporationen und 286 Firmen oder Einzelpersonen. Damit war ein breites Forum geschaffen, das den alten Gedanken einer Verbindung von Main und Donau in die Öffentlichkeit trug.

Kaiser Karl der Große hatte bereits 793 versucht, „die Donau und den Rhein zusammenzugraben“; an seine Anstrengungen – sie scheiterten vor allem an ungünstigen Witterungsverhältnissen – erinnert der Karlsgraben bei Weißenburg. Der zweite Anlauf führte im vorigen Jahrhundert zum ‚Ludwig-Donau-Main-Kanal‘, der am 25. August 1846 in voller Länge zwischen Bamberg und Kelheim für den Verkehr freigegeben werden konnte. Vielfach wird die Ansicht vertreten, der Wasserweg sei zum Scheitern verurteilt gewesen, weil er mit der technisch fortschrittlicheren Eisenbahn nicht konkurrieren konnte. Diese Auffassung ist jedoch nur die halbe Wahrheit; denn der Ludwigskanal blieb in seiner Entfaltung gehemmt, weil er durch den Zustand der Flüsse, in die er mündete (Main und Donau), daran gehindert wurde. Von diesen drei Wasserstraßen war nur der Kanal selbst mit einer Wassertiefe von 1,46 Meter ausgebaut, die anderen beiden machten bei abweichenden Wassertiefen einen durchgehenden Verkehr unmöglich.

Aus diesen Erfahrungen und Lehren zog der „Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern“ seine Konsequenzen, als er mit Sitz in Nürnberg seine Arbeit aufnahm. Vor allem erachtete er den Bau eines neuen Kanals zwischen Bamberg und Kelheim nur dann als sinnvoll, wenn vorher der Unterrhein über Frankfurt hinaus bis Aschaffenburg kanalisiert worden war. Unterstützt von der bayerischen Staatsregierung ging der Verein von der Jahrhundertwende an daran, die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine künftige Verbindung von Rhein, Main und Donau zu schaffen. Aber es war noch ein langer Weg, bis den Plänen auch Taten folgten. Der ‚Main-Donau-Vertrag‘ vom 13. Juni 1921 zwischen dem Deutschen Reich und Bayern führte aber schließlich zur Gründung der Rhein-Main-Donau AG, die bis zum heutigen Tag als Bauherr das Projekt der großen Wasserstraße vorantreibt.

So oft sich der Name „Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern“ auch änderte, so wenig haben sich seine Ziele und seine Aufgaben gewandelt. Als „Bayerischer Kanalverein“ ab 1914, als „Bayerischer Kanal- und Schifffahrtsverein e. V.“ ab 1922, als „Verein zur Wahrung der Main- und Donauschifffahrtsinteressen“ ab 1934 und als „Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V.“ seit 1951 ist er stets dafür eingetreten, den Gedanken einer Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer in der Öffentlichkeit wachzuhalten und zu fördern. Als geistiger Wegbereiter des schwierigen und langwierigen Projektes mußte er immer wieder Kritikern entgegentreten und Angriffe gegen das Vorhaben mit sachlichen Argumenten abwehren. In der Gegenwart stellt sich diese Aufgabe mehr noch als in der Geschichte, denn kurz vor Vollendung der Kanalstrecke zwischen Nürnberg und Kelheim hat die Auseinandersetzung einen nie gekannten Höhepunkt erreicht.

Waren es in der Anfangsphase der Vereinsgeschichte die vom Kanalverein vorangetriebenen technischen Planungen, so sind für sein jetziges Wirken insbesondere zwei von ihm initiierte und maßgeblich finanzierte Gutachten kennzeichnend.

Als sich Ende der 60er Jahre im In- und Ausland eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich des zukünftigen Rechtsstatus des Main-Donau-Kanals bemerkbar machte, beauftragte der Kanalverein den Völkerrechtler Professor Dr. Günther Jaenicke mit dem Gutachten „Die neue Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau — Eine völkerrechtliche Untersuchung über den rechtlichen Status der künftigen Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße“.

Das Ergebnis dieser Untersuchung, nämlich daß der Main-Donau-Kanal eine nationale Wasserstraße ist, wird inzwischen allgemein anerkannt.

Die babylonische Sprachverwirrung, welche Anfang der 80er Jahre zwischen den Befürwortern und Gegnern des Main-Donau-Kanals eingetreten war, veranlaßte den Kanalverein, das Ifo-Institut in München zu beauftragen, Argumente und Gegenargumente auf ihren tatsächlichen Gehalt zu untersuchen, zu gewichten und zu bilanzieren.

Die „Studie über den Main-Donau-Kanal“ wurde in diesen Tagen vorgelegt und wird durch ihre unparteiische und überzeugende Aussage entscheidend zur Versachlichung der Diskussion beitragen.

Aber der Kanalverein konnte in den neun Jahrzehnten seines Bestehens unter dem Vorsitz der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg (mit nur einer Ausnahme) auch an der Realisierung der Wasserstraße teilhaben. Die zielstrebige Arbeit der Rhein-Main-Donau AG führte in den Jahren 1922 bis 1962 auf 297 Kilometern zum Ausbau des Mains zwischen Aschaffenburg und Bamberg (Kosten 490 Millionen DM/RM), von 1959 bis 1972 zum Bau der 72 Kilometer langen Strecke zwischen Bamberg und Nürnberg (Kosten 910 Millionen DM), in den Jahren 1972 bis 1978 zum Bau des 33 Kilometer langen Abschnittes zwischen Kelheim und Regensburg (Kosten 273 Millionen DM).

An der 99 Kilometer langen Strecke Nürnberg-Kelheim, die 2 118 Millionen Deutsche Mark kosten wird, von denen bis Ende 1981 bereits 848 Millionen Deutsche Mark investiert wurden, wird seit 1972 gearbeitet. Die Donau zwischen Regensburg und Straubing wird im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland weiter ausgebaut; die Restkosten hierfür belaufen sich auf 370 Millionen Deutsche Mark.

Als der Main-Donau-Kanal im Herbst 1972 die mittelfränkische Metropole Nürnberg erreichte, schien der große Durchbruch gelungen. Doch auf dem ‚weiten‘ Weg nach Kelheim türmten sich neue Hindernisse auf. Der Bund geriet in finanzielle Schwierigkeiten, der Bundesminister für Verkehr, Dr. Volker Hauff, setzte einseitig auf die Bundesbahn, und die Vertreter des Naturschutzes starteten vor diesem Hintergrund eine Kampagne gegen die Arbeiten im Altmühltal. Aber die Fakten widersprechen all diesen

Bestrebungen: Auf der Strecke Nürnberg-Kelheim sind zwischen Nürnberg und Hilpoltstein 26,7 Kilometer und im Altmühltal 11,0 Kilometer fertiggestellt. Im Bau befinden sich die Schleusen Eckersmühlen und Dietfurt und 7,0 Kilometer Strecke im Altmühltal. Auf 17,3 Kilometern sind die Kreuzungsbauwerke und Durchlässe vollendet. Der Kanal ist also überwiegend fertiggestellt. Es wäre ein Schildbürgerstreich, wolle man ihn nicht vollenden.

Der Main-Donau-Kanal strebt seinem Ziel entgegen. Der Deutsche Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e. V. und seine Schwesterorganisationen in den europäischen Nachbarländern begleiten die weiteren Arbeiten mit Hoffnung und Zuversicht. Der Erste Vorsitzende, Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, sagt daher zum Jubiläum: „Für uns gibt es kein Halt oder Zurück; für uns gibt es nur ein Vorwärts - das Vorwärts zur endgültigen Verbindung von der Nordsee und dem Schwarzen Meer!“

# Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg

## Zielsetzung - Organisation - Veröffentlichungen

### Zielsetzung

Der Vereinszweck ist gemäß Satzung:

„Der Verein verfolgt unmittelbar und ausschließlich den gemeinnützigen Zweck, den Wasserstraßenverkehr des Rhein-Main-Donaustromgebietes zu fördern, insbesondere

- a) für den Bau einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau einzutreten,
- b) die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, die Schifffahrt, den Verkehr, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur in den Stromgebieten des Mains und der Donau zu fördern,
- c) das Verständnis für den Wert einer leistungsfähigen Schifffahrt auf gut ausgebauten Wasserwegen im allgemeinen und der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu wecken.“

Besondere Anliegen des Kanalvereins sind heute:

- Die zügige Vollendung des Main-Donau-Kanals,
- die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung entlang der Kanalstrecke,
- die Erhaltung und Ausgestaltung der Landschaft am Wasserweg,
- die Belebung des Fremdenverkehrs im Kanalgebiet.

## **Organisation**

### **Mitgliederkreis (gemäß Satzung):**

„Als Mitglieder können dem Verein angehören natürliche und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts des In- und Auslandes.

Die Mitgliederversammlung kann auf Vorschlag des Vorstandes Persönlichkeiten, die sich um die Förderung des Vereinszwecks besonders verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.“

Der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. hat heute rund 400 Mitglieder. Der Mitgliederkreis setzt sich zusammen aus dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Gebietskörperschaften (Bezirke, Landkreise, Städte und Gemeinden) weit über den engeren Einzugsbereich der Wasserstraße hinaus, Selbstverwaltungskörperschaften der Wirtschaft (Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern etc.), Wirtschaftsunternehmen, Verbänden und Vereinen sowie Einzelpersonlichkeiten.

Organe des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e. V. : Vorstand; Beirat; Verwaltungsrat; Mitgliederversammlung

Vorsitzender des Vorstandes : Oberbürgermeister Senator Dr. Andreas Urschlechter, Nürnberg

Stellvertretende Vorsitzende : Dipl.-Chem. Rainer Lienau, Vorstandsmitglied der Süd-Chemie AG, München; Ministerialdirektor Alfred Bayer, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, München

Geschäftsstelle : D-8500 Nürnberg 1, Marienplatz 4/2  
Telefon: 09 11/226646  
Geschäftsführer (nebenamtlich):  
Dr. Hartwig Hauck  
Vereinssekretärin: Karin Memminger  
Öffentlichkeitsarbeit: Walter Schatz

## Veröffentlichungen

In den zurückliegenden zehn Jahren wurden vom Deutschen Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. folgende Gutachten veranlaßt:

- „Die neue Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau - Eine völkerrechtliche Untersuchung über den rechtlichen Status der künftigen Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße“  
von Professor Dr. Günther Jaenicke; Athenäum-Verlag, Frankfurt; 1973.
- „Studie über den Main-Donau-Kanal im Hinblick auf die Fertigstellung der Wasserstraße“  
vom Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, D-8000 München 86, Poschinger Straße 5; 1982.

An Informationsmaterial wurde herausgegeben:

- Kurzprospekt : Der Europakanal Rhein-Main-Donau
- Prospekt : Der Europakanal Rhein-Main-Donau
- Informationsschrift : Das Tor zum größeren Markt - Darstellung der Strecke Bamberg - Nürnberg mit Standortkatalog
- Informationsschrift : Entwicklungsachse Donau - Darstellung der Strecke Kelheim - Passau mit Standortkatalog

In den Mitteilungsblättern wurden seit 1972 unter anderem folgende Themen behandelt:

„Verkehrsrechte in der Binnenschifffahrt“

„Die deutsche Donauschifffahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft“

„Die wirtschaftliche Bedeutung des Europakanals für Bayern“

„Der Freizeitwert des Europakanals Rhein-Main-Donau“

„Die Fahrgastschifffahrt auf Main und Europakanal“

„Die Fahrgastschifffahrt auf der Donau“

„Probleme der internationalen Schifffahrt auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal“



„Explosionsunglück im Staatshafen Nürnberg“

Darstellung der Häfen und Länden am Main-Donau-Kanal:  
„Staatshafen Bamberg“ - „Schiffslände Forchheim“ - „Hafen Erlangen“ - „Lände Kraftwerk Franken II“ - „Hafen Fürth“ - „Staatshafen Nürnberg“

„Der Landschaftsplan Altmühltal“

„Die Kraftwasserstraße österreichische Donau“

„Kraftwerke finanzieren die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße“

„Aktuelle Perspektiven des Rhein-Rhône-Projektes“

„Die zukünftige Regelung des Schifffahrtsregimes und der Tarifpolitik für den Main-Donau-Kanal“

„Die Rhein-Main-Donau-Verbindung und die Rheinschifffahrt“

„Landschaftsgestaltung beim Ausbau der Donau-Strecke Kelheim-Regensburg“

„Der Ausbau der Donau unterhalb von Regensburg“

„Der Hafen Kelheim: Ein wichtiger Knotenpunkt“

„Fünf Jahrzehnte Kraftwerksbau der Rhein-Main-Donau AG am Main“

„Wasserwirtschaftliches System zur Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Maingebiet“

„Landschaftssicherung und Ökologie beim Ausbau des Main-Donau-Kanals im unteren Altmühltal“

„Donau-Ausbau und Scheitelhaltung“

„Die Schifffahrtsabgabenpolitik des Bundes: Zweck und Inhalt des ‚Aufgabengesetzes‘“

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

„Die Auswirkungen des Baues der Main-Donau-Wasserstraße auf die deutsche Binnenschifffahrt“

**Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffsverein  
Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg**

**Druck und  
Klischees: Schuster-Druck GmbH, Nürnberg**

