

Mitteilungsblätter
März 1982
Nummer 39

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



Vorwort

Plädoyer für den Main-Donau-Kanal

Die gegenwärtige Diskussion um den Main-Donau-Kanal bringt zwar eine Fülle unterschiedlicher Beiträge zu diesem Thema, freilich nicht immer sachkundige.

Deshalb halten wir es für wesentlich, unseren Mitgliedern und Freunden in diesem Mitteilungsblatt den Vortrag eines hervorragenden Kenners der Donauschifffahrt, Herrn Direktor Hans Mayer, Vorstandsmitglied des Bayerischen Lloyd AG bringen zu können.

In seinen Ausführungen anlässlich des F.D.P.-Hearings am 12. und 13. Januar 1982 in München geht Direktor Mayer auf die Struktur der Binnenschifffahrt auf der Donau und den notwendigen Inhalt bilate-

raler Verträge mit den COMECON-Ländern ein. Außerdem gibt er eine Prognose über die für den Main-Donau-Kanal zu erwartenden Verkehrsmengen, aufgegliedert nach Relationen und Güterarten.

Der zweite Beitrag gibt ausschnittsweise einen Festvortrag des Präsidenten der Industrie- und Handelskammer Nürnberg, Konsul Senator Walter Braun, anlässlich der Einweihung des Kraftfutterwerkes der Bayerischen Raiffeisenzentrale im Hafen Nürnberg am 8. Februar 1982 wieder. Auch diese Ausführungen stellen ein wohlbe-gründetes Plädoyer für den Main-Donau-Kanal dar.

Die Geschäftsführung

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

Vortrag von Direktor Hans Mayer, Vorstandsmitglied der Bayerischen Lloyd AG, anlässlich der Anhörung der F.D.P.-Fraktion im Bayerischen Landtag am 12. und 13. Januar 1982.

Bei der Diskussion um die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals spielt natürlich die auf die westlichen Reeder zukommende Konkurrenz durch die Staatshandelsreedereien der Donauanliegerstaaten eine entscheidende Rolle. So war es auch bei diesem Hearing der F.D.P. Der Punkt 7 der Tagesordnung lautete:

Bedingungen für die Ost-Schifffahrt, Auswirkungen auf die deutsche Binnenschifffahrt.

Dazu hat sich der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt, als dessen Vorstandsmitglied ich die Interessen der deutschen Reeder anlässlich des Hearings zu vertreten hatte, aber auch mein Unternehmen, die Bayerischer Lloyd AG, in den zurückliegenden Jahren eingehend mit der Materie befaßt und mit den auf uns zukommenden Problemen intensiv beschäftigt.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, daß die vorhandene Infrastruktur an Wasserstraßen, Schienen und Straßen nicht überall den Anforderungen der verladenden Wirtschaft genügt, und insbesondere der Ausbau der Wasserstraßen dringend notwendig wird. Dies gilt ganz besonders für die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals, nicht zuletzt schon wegen des fortgeschrittenen Bauzustandes.

Bevor ich auf das eigentliche Thema näher eingehe, möchte ich einen ganz kurzen Zahlenvergleich zwischen der Rhein- und der Donauschifffahrt geben:

Laut Statistik des Jahres 1980 stellt die internationale Rheinflotte einen Gesamtfrachtraum von 9.773.563 to

die internationalen Donauplotten dagegen bringen nur 3.592.419 to Frachtraum auf die Donau.

Die deutschen Binnenflotten stellen einen Frachtraum von 3.912.710 to im Vergleich dazu die Sowjetische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft als größte Reederei auf der Donau einen Frachtraum von 930.950 to

Aus diesem Vergleich wird sehr deutlich, daß auf dem rund 900 km langen Rhein fast dreimal mehr Schiffe verkehren und Güter befördern als auf der 2.400 km langen Donau. Dies spiegelt sich auch wieder, wenn man die Tonnagestatistik vergleicht.

Auf dem Rhein wurden 1980 rund 283 Mio. to transportiert, auf der Donau im Vergleichsjahr nur rund 110 Mio. to wovon rund 60 Mio. to reiner Inlandsverkehr in den Staatshandelsländern ist, so daß lediglich 50 Mio. to

für den internationalen Donauverkehr übrig bleiben.

Interessant ist nun festzustellen, daß von diesen rund 50 Millionen Tonnen, die im internationalen Donauverkehr abgewickelt werden, nur rund 3 Millionen Tonnen über die deutsche Grenze Passau abgefertigt werden, wovon der größte Anteil, nämlich rund 2,2 Millionen Tonnen, also rund 73%, auf die deutsche Schifffahrtsgesellschaft, die Bayerischer Lloyd AG und die österreichische Schifffahrtsgesellschaft DDSG entfallen. So befördern die gesamten Ostschifffahrten lediglich rund 800 000 Tonnen = 27% im Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland. Auf die Sowjetische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft entfallen davon rund 130 000 Tonnen = 4%.

Bei der Betrachtung der Verkehrsströme über die Grenze Passau muß man wissen,

daß von den rund 3 Millionen Tonnen nur etwa die Hälfte bilateraler Warenaustausch mit den Donauanliegerstaaten darstellt, die andere Hälfte von rund 1,5 Millionen Tonnen ist Transitgut, das durch die Bundesrepublik Deutschland transportiert wird, insbesondere Kohle und Erz für Österreich. Wenn man nun in Vergleich zieht, welche großen Tonnagen mit anderen Verkehrsträgern im Ost-West-Handel abgefahren werden, kann man durchaus zu dem Schluß kommen, daß mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals eine Verlagerung der Verkehrsströme zugunsten der Wasserstraße eintreten wird. Wobei dies nicht unbedingt zum Nachteil der Deutschen Bundesbahn sein muß, sondern sich durchaus in einer engen Kooperation zum beiderseitigen Nutzen entwickeln kann. Aus meiner Sicht ist es zum Beispiel für die Deutsche Bundesbahn nicht lukrativ ihren hochwertigen und teuren Wagenpark im Warenaustausch mit den COMECON-Staaten nur für eine kurze deutsche Inlandsstrecke, wie zum Beispiel von Hamburg nach Lauenburg, zur Verfügung zu stellen und für den eigentlichen Hauptlauf durch die DDR und Tschechoslowakei nach Ungarn dann lediglich die unauskömmlichen Auslandsmieten zu vereinbaren. Der Transport, um bei diesem Beispiel zu bleiben, von Hamburg nach Süden zum Kanal ist aufgrund der längeren deutschen Strecke sehr viel interessanter und im kombinierten Verkehr kann die Ware dann wahlweise in Würzburg oder Nürnberg in das Binnenschiff zur Weiterbeförderung in die COMECON-Staaten umgeschlagen werden, so wie wir es ja heute bereits erfolgreich im Verkehr mit Österreich praktizieren.

Wichtig erscheint mir auch darauf hinzuweisen, daß mit der durchgehenden Wasserstraße echte Neuverkehre ausgelöst

werden, und der Kanal damit die Handelsbeziehungen zwischen West und Ost verbessert.

Die Regionen im Einzugsbereich der Wasserstraße wie zum Beispiel Bayern, Österreich, Tschechoslowakei und Ungarn werden mit dem zusätzlichen Verkehrsweg wettbewerbsfähiger. Produktion und Handel sowohl bei uns als auch in den östlichen Nachbarstaaten werden dadurch belebt und ausgebaut.

Meine Prognose für die zu erwartenden Verkehrsmengen über den Main-Donau-Kanal lautet deshalb 6 bis 8 Mio. t pro Jahr (siehe Tabelle), und dies ohne allzugroßen und zu harten Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern Schiene und Straße, sondern in enger Abstimmung, Kooperation und Kombination. Und gerade im Bereich der kombinierten Verkehre zwischen Schiene und Wasserstraße erwarte ich enorme Vorteile.

Nun zu den Bedingungen für die Ostblock-Schifffahrt. Dreh- und Angelpunkt für die weitere Betrachtung ist der Rechtsstatus des Kanals. Die Bundesregierung hat entschieden und festgelegt, daß der Main-Donau-Kanal eine nationale Wasserstraße ist, die ausschließlich auf ihrem Territorium gebaut und von ihr und dem Freistaat Bayern finanziert wird. Damit unterliegt der Kanal voll der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland und nur sie kann bestimmen, unter welchen Bedingungen ausländische Schiffe den Kanal befahren dürfen.

Dieser Rechtsstatus — Main-Donau-Kanal ist eine nationale Wasserstraße — wurde in den zurückliegenden Jahren immer wieder herausgestellt und in allen Veröffentlichungen dokumentiert. Wir als deutsche Binnenschiffer unterstellen, daß es der Bundesregierung möglich sein wird, an diesem

Erwartete Verkehrsmengen über den Main-Donau-Kanal

Relation	Güterart	Tonnage in 1.000 to	
innerdeutsch	Kies	300	950
	Kohle	500	
	Eisenwaren	100	
	übrige Güter	50	
<hr/>			
Bundesrepublik Deutschland			
— mit Österreich oder umgekehrt	Erze	500	2.300
	Kohle	1.000	
	Eisen und Stahl	300	
	Düngemittel	200	
	Futtermittel	100	
	übrige Güter	200	
<hr/>			
— mit CSR oder umgekehrt	Mineralölerzeugnisse	150	425
	Eisen und Stahl	75	
	forstwirtschaftliche Erzeugnisse	100	
	übrige Güter	100	
<hr/>			
— mit Ungarn oder umgekehrt	Futtermittel	300	950
	Kohle	100	
	Mineralölerzeugnisse	200	
	Eisen und Stahl	200	
	Düngemittel	100	
	übrige Güter	50	
<hr/>			
— mit Jugoslawien oder umgekehrt	Eisen und Stahl	100	475
	Düngemittel	100	
	Steine und Erden	150	
	land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	75	
	übrige Güter	50	
	<hr/>		

Relation	Güterart	Tonnage in 1.000 to	
Bundesrepublik Deutschland			
— mit Rumänien oder umgekehrt	Kohle	100	
	Steine und Erden	100	
	Mineralölerzeugnisse	150	
	Soda/PVC	100	
	Eisen und Stahl	50	
	übrige Güter	50	
	Transit im Donau-See-Verkehr	50	600
— mit Bulgarien oder umgekehrt	Soda	100	
	Konserven	50	
	Nahrungs- und Futtermittel	50	
	Eisen und Stahl	50	
	übrige Güter	50	300
— mit UdSSR oder umgekehrt	Schwefelkies	150	
	Halb-u. Fertigwaren, Maschinen	50	
	übrige Güter	100	
	Transit im Donau-See-Verkehr	100	400
Gesamt-Verkehrsaufkommen			6.400

Standpunkt festzuhalten und auch gegenüber den COMECON-Staaten durchzusetzen. Das ist die wichtigste Voraussetzung für alle weiteren Verhandlungen mit den Donauanliegerstaaten. Auf dieser Festlegung bauen wir auf und entwickeln unsere Gedanken für eine vernünftige Zusammenarbeit mit den Reedereien der Ostblockstaaten.

Ein wichtiger Schritt zur Absicherung der Transportinteressen der internationalen Rheinreeder und somit automatisch der deutschen Binnenschifffahrt, ist die Ände-

rung der Mannheimer Akte. Damit ist nur den Rheinuferstaaten die Beteiligung am Rheinverkehr möglich, die roten Flotten sind dadurch aus der Transportführung und der Beteiligung am Rheinverkehr ausgeschlossen.

Die Bundesregierung hat nun in den zurückliegenden Jahren allen interessierten Staaten Verkehrsverhandlungen zur Festlegung der Vereinbarungen für die Durchfahrt durch das westdeutsche Kanalsystem angeboten; insbesondere natürlich den Donauanliegerstaaten. Es wird angestrebt,

die zukünftige Zusammenarbeit auf der Basis von bilateralen Binnenschiffahrtsverträgen zwischen den Staaten zu regeln. Verhandlungen mit Österreich konnten zwischenzeitlich positiv abgeschlossen werden. Die Gespräche mit der Tschechoslowakei und mit Ungarn befinden sich in der Endphase. Vertragsentwürfe und erste Gesprächsrunden wurden mit Bulgarien, Rumänien und der UdSSR ausgetauscht bzw. geführt. Mit Jugoslawien gibt es seit 1954 einen Vorvertrag, der die Zusammenarbeit in der angestrebten Form regelt.

Bereits an dem kurzen Kanalstück zwischen Regensburg und Kelheim, das Ende 1979 eröffnet wurde, zeigt sich die unterschiedliche Haltung der Donaureedereien. Österreich, Jugoslawien und Rumänien waren in den zurückliegenden Monaten bereit, dieses Stück als nationale Wasserstraße anzuerkennen und Genehmigungen für die Fahrt nach Kelheim einzuholen. Die Reedereien der Tschechoslowakei, Ungarns, Bulgariens und der UdSSR weigerten sich bislang Genehmigungen zu beantragen und haben die Strecke noch nicht befahren.

Die wichtigsten Punkte, die wir bei den Verhandlungen zu den bilateralen Binnenschiffahrtsverträgen berücksichtigen und einarbeiten müssen sind folgende:

- Paritätische Ladungsaufteilung zwischen den Schiffahrtsgesellschaften beider Seiten, unabhängig von der Einkaufs- oder Verkaufsklausel (fob, cif).
- Kostendeckende Frachten, die auch westlichen Reedern eine angemessene Rendite zulassen.
- Ein paritätisch besetzter, gemischter Ausschuß, der die Frachten und Nebenbedingungen festzulegen hat, aber auch als Kontrollorgan die Zusammenarbeit überwachen muß.

- Regelung des Kabotageverkehrs; an diesem Verkehr dürfen nur die heimischen Schiffahrtsgesellschaften beteiligt sein.
- Regelung des Transitverkehrs, der nur mit Genehmigung möglich sein darf.
- Festlegung, daß eine Anschlußkabotage nicht möglich ist.
- Regelung des Drittlandverkehrs.
- Festlegung der Sicherheits- und Verkehrsregeln (ADNR).

Dies sind nur einige wichtige Positionen, auf die wir zu achten haben. Wir müssen aber insgesamt berücksichtigen, daß aufgrund der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme eine Vielzahl von klaren Regelungen und Absprachen notwendig ist.

Als weiteres Stichwort, das den westlichen Reedern große Probleme bereiten kann, möchte ich die „Niederlassungsfreiheit“ ansprechen. Es ist sicherzustellen, daß die geforderten Einschränkungen, Verteilungs- und Gegenseitigkeitsbestimmungen bei den Verkehrsträgern mit Hilfe der Gründung von Zweigniederlassungen und Tochtergesellschaften durch COMECON-Staaten und deren Angehörige nicht umgangen werden können.

All dies gilt es zu berücksichtigen und in den vorgesehenen bilateralen Binnenschiffahrtsverträgen klarzulegen und dadurch die Position der deutschen Binnenschiffahrt abzusichern. Nur wenn dies möglich ist, ist es sinnvoll, den Donauanliegerstaaten die Fahrt auf den nationalen Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland zu gestatten.

Ich unterstelle, daß die vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, und die Verträge auf Regierungsebene der deutschen Binnenschiffahrt die Sicherheit geben, daß nach Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung keine negativen Auswirkungen zu

befürchten sind. Ich bin sicher, daß die neuen Güterströme, die neuen Verkehrsrelationen und die intensivere Zusammenarbeit mit den Reedereien der Donaustaaten eine Vielzahl von positiven Aspekten bringen werden. Die deutsche Binnenschiffahrt, die heute nur durch die Bayerischer Lloyd AG am Warenaustausch mit den

Donauanliegerstaaten beteiligt ist, kann nichts verlieren, sondern wird auf Basis der Verträge gewinnen. Ich bin deshalb der Meinung, daß es im jetzigen Stadium vernünftigerweise keinen Baustopp, sondern ein zügiges Fertigstellen des Main-Donau-Kanals geben muß.

Die wirtschaftliche Bedeutung des mittelfränkischen Raumes und seine Entwicklung unter Berücksichtigung des Main-Donau-Kanals

Festvortrag von Konsul Senator Walter Braun, Präsident der Industrie- und Handelskammer Nürnberg, anlässlich der Einweihung des Kraftfutterwerkes der Bayerischen Raiffeisenzentrale im Hafen Nürnberg am 8. Februar 1982.

„Unseren Gastgebern bei der heutigen Veranstaltung, insbesondere Herrn Generaldirektor Professor Dr. Wasmer, danke ich für die freundliche Einladung, hier über die Bedeutung der mittelfränkischen Wirtschaft und über unsere mittelfränkischen Aspekte für den Weiterbau des Main-Donau-Kanals zu sprechen.

Denn das Ereignis dieses Tages, die Einweihung des neuen Kraftfutterwerkes, hat zu beiden Teilen meines Vortrages eine direkte Beziehung:

- Einmal stärkt die hier getätigte Investition in zweistelliger Millionenhöhe die Nürnberger und die mittelfränkische Wirtschaft gerade in einer Zeit, in der wir hart mit den Problemen des Strukturwandels, des konjunkturellen Einbruchs und der Arbeitslosigkeit zu kämpfen haben. Diese Investition ist für uns deshalb ein Lichtblick, ein Signal gegen Mutlosigkeit und Apathie, ein Signal für überlegte und kraftvolle Entscheidungen zur Gestaltung einer besseren Zukunft.
- Zum andern, damit schließt sich der Bogen des Themas, ist das neue Werk sogar eine Folge unserer bayerischen Wasserstraße für die Binnenschifffahrt. Denn die hier aufgebauten 120 000 Tonnen Jahreskapazität der Futtermittelverarbeitung beruhen wesentlich auf Überseeimporten: Das Rohmaterial, wie zum Beispiel Getreide und Sojaschrot, kommt mit der Transportleistung und durch die Tarifkraft des Main-Donau-Kanals zu uns. In verarbeitetem Zustand wird das Produkt, wie wir gehört haben, dank der ausgezeichneten Anbindung des Hafens an Schiene und Fernstraßen, über Mittelfranken hinaus nach Süden gebracht, selbst bis in entlegene Teile Oberbay-

erns, zur Förderung der bayerischen Viehhaltung und Fleischerzeugung.“

Präsident Braun führt dann weiter aus, daß die mittelfränkische Industrieregion mit dem Zentrum Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach zu den industriellen Schwerpunkten in der Bundesrepublik gehöre, insbesondere im Hinblick auf ihre Exportleistung. Rund 85 000 Arbeitsplätze der der Industrie würden hier unmittelbar vom Auslandsgeschäft abhängen.

In einem anschließenden Exkurs in die Vergangenheit zeigt er auf, daß die Wirtschaftsstruktur Mittelfrankens nicht aus Zufälligkeiten wie natürlichen Bodenschätzen, sondern als Frucht der historischen Entwicklung und des Fleißes von vielen Generationen über fast ein Jahrtausend hinweg, entstanden sei.

Nürnberg, das sich seinen kühnen unternehmerischen Wagemut bewahrt habe, sei schon immer eine Stadt des weltweiten Handels und der Kaufherren gewesen. Die später in Bayern neugestellte Aufgabe habe die Wirtschaft rasch angenommen. Neue Betriebe seien zu den überlieferten hinzugekommen; die Elektrotechnik, der Maschinenbau sowie die typische Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie hätten an Bedeutung gewonnen, um heute mehr als die Hälfte der gesamten Industrie zu umfassen. Eine Monostruktur lasse sich hieraus jedoch nicht ableiten, weil diese Gruppen mit einer breiten Palette von Fertigungen vertreten seien: Von Großkraftwerken über Elektromotoren und Generatoren bis zu Transistoren, von Haushalts-, medizinischen- und nachrichtentechnischen Geräten bis hin zur Radio- und Videotechnik, vom Anlagenbau, der Zahnradgetriebe- und Kugellagerfertigung bis zu Verbrennungsmotoren und Spezialmaschinen, um nur die Wesentlichsten zu nennen.

Nach einer Darstellung der Branchenvielfalt der mittelfränkischen Wirtschaft und der Aufgliederung der hier Beschäftigten fährt Präsident Braun dann wörtlich fort, „daß immer wieder der Main-Donau-Kanal in das Blickfeld rückt“.

Durch einen Bezieher von Massengut hier, einen Exporteur von größten Transformatoren dort oder einen Empfänger von Aluminiumbarren zur weiteren Verarbeitung, durch Betriebe, die den Kanal als eine Standortvoraussetzung angenommen haben. Es sind Betriebe mit einigen hundert oder mit Tausenden von Arbeitsplätzen, die zu halten oder nicht halten zu können, für die Region und die darin lebenden Menschen existentielle Bedeutung hat: hier so gut, wie morgen drüben in der Oberpfalz. Andere Betriebe — wie dieses Kraftfutterwerk — kommen überhaupt erst durch den Wasserweg zu uns. Und neben den Verkehren, die vorhanden sind, die man deshalb zählen und wägen kann, gibt es solche, die unter bestimmten Voraussetzungen überhaupt erst entstehen und sich deshalb nicht vorausberechnen lassen.

Es ist ja heute auch schwierig, die künftige Entwicklung Südosteuropas vorzusehen. Aber die Interessen Österreichs liegen uns sicher nicht ferner als die der DDR. Ungarn und Jugoslawien sind nicht weniger wichtig als Polen. Und wenn man hier an der Infrastruktur für diesen beschriebenen Raum an der Donau baut, ist die Frage nach der direkten Rentabilität ebenso wie in anderen Fällen in einen größeren Zusammenhang einzuordnen, den man heute beim Kanal zu Unrecht leugnet.

Aber auch zu den Zahlen ist einiges zu sagen. Das Hauptargument von Bundesverkehrsminister Volker Hauff gegen den Weiterbau des Kanals ist eine angebliche Rentabilität des Projektes von 0,5. Dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis ist das Ergebnis

einer Studie, die von seinem Ministerium 1975 im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes erstellt wurde. Den Stellenwert dieser Untersuchung verdeutlicht die Aussage der Bundesregierung mit Kabinettsbeschluß vom 7. November 1979 im Bundesverkehrswegeplan 80, wonach alle dort genannten Vorhaben — also auch die Main-Donau-Wasserstraße — gesamtwirtschaftlich positiv zu bewerten sind. Zwischenzeitlich wurde vom Ministerium eine weitere Untersuchung in Auftrag gegeben (Planco Consulting GmbH), die — wie nicht anders zu erwarten war — dem Ergebnis von 1975 entspricht.

Die Erklärung für die geringe rechnerische Rentabilität des Kanals liegt in zwei entscheidenden Fehlern dieser Modellrechnungen begründet: Zum einen wird eine unzulässige Verkürzung der Nutzungsseite vorgenommen, indem mit Schwerpunkt die verkehrlichen Aspekte der Beurteilung zugrunde gelegt werden. Das gesamte Projekt — und hier muß nicht nur die fränkische Seenlandschaft zusätzlich mit einbezogen werden — weist aber ein wesentlich breitetes Nutzenspektrum auf, bei dem die verkehrswirtschaftliche Bedeutung einen Teilaspekt unter vielen anderen darstellt. Der zweite Grund liegt darin, daß ein extrem niedriges Transportaufkommen für den Kanal prognostiziert wird. Die BMV-Untersuchung unterstellt ein durchschnittliches Gesamtaufkommen für die Kanalstrecke im ganzen in Höhe von 2,7 Millionen Tonnen pro Jahr, von dem in Zukunft auf den Nord-Süd-Verkehr 1,3 Millionen Tonnen entfallen sollen. Als Prognosezeitpunkt wurde das Jahr 1990 gewählt, ein Zeitpunkt also, zu dem der Kanal voraussichtlich nicht fertiggestellt ist; geschweige denn, daß damit seine Nutzungsdauer berücksichtigt wird.

Die Fragwürdigkeit dieser Prognose wird deutlich, wenn man sich vor Augen hält, daß allein der Binnenschiffumschlag Mittelfrankens nach Ermittlungen unserer Kammer im letzten Jahr mit 1289710 Tonnen schon annähernd den Prognosewert erreicht, obwohl der Kanal noch nicht einmal zur Hälfte schiffbar ist. Rechnet man lediglich die zukünftige Schiffstonnage für das neue Raiffeisen-Kraftfutterwerk hinzu, das wir hier und heute einweihen, so wird bereits 1982, da es sich entscheidend um Nord-Süd-Verkehr handelt, die im Gutachten angenommene Gesamttonnage von 1,3 Millionen Tonnen bei weitem überschritten. Die Zuwachsraten im Schiffsverkehr, die für Mittelfranken im Vergleich der Jahre 1980 und 1981 bei 8,6 Prozent liegen, sind um so erstaunlicher, wenn man bedenkt, daß aufgrund der konjunkturellen Situation im Bundesgebiet bei allen Verkehrsträgern das Transportaufkommen sank.

Tatsache ist, daß das Schiff das umweltfreundlichste und am meisten energiesparende Transportmittel darstellt. Gerade mit Blick auf die Preisentwicklungen bei Energie muß daher von einer auch weiterhin wachsenden Bedeutung der Binnenschifffahrt ausgegangen werden, und das in zweierlei Hinsicht:

- Zum einen ergibt sich eine zunehmende Transportverlagerung auf das kostengünstigere Verkehrsmittel Schiff. Das ist der Substitutionseffekt.
- Zum anderen gewinnt — wie bereits zu beobachten ist — das Massengut Kohle, das vorwiegend auf dem Wasserweg transportiert wird, wieder an Bedeutung, ein echter Wachstumseffekt.

Beides sind längerfristige Wirkungen; aber an ein Infrastrukturprojekt, das eine Lebensdauer von rund 100 Jahren aufweist,

mit kurzfristigen Überlegungen heranzugehen, ist nicht sinnvoll.

Ein weiterer sehr wesentlicher Aspekt des Main-Donau-Kanals liegt in der Verbesserung der verkehrlichen Anbindung Nordbayerns. Mit der Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg wurde dieser Raum in eine doppelte Randlage gedrängt, innerhalb Deutschlands und innerhalb der EG. Um so wichtiger ist daher die Bereitstellung kostengünstiger Transportmittel, die dazu beitragen, die Wettbewerbsnachteile der Randlage zumindest zu mildern. Daß derartige Transportkostensparnisse im beträchtlichen Umfange entstehen, zeigt folgendes Beispiel:

Nach Eröffnung des Hafens Nürnberg sanken die Eisenbahnfrachttarife für Hartweizen auf der Strecke Hamburg-Nürnberg um 50 Prozent. Wie dies in einer marktwirtschaftlichen Ordnung als Argument gegen den billigeren Verkehrsträger verwendet werden kann, ist mir unverständlich. Die exportorientierten nord- und ostbayerischen Gebiete weisen traditionsgemäß enge Handelsbeziehungen zum südosteuropäischen Raum auf. Für die Verbesserung dieser wirtschaftlichen Wechselbeziehungen stellt die zügige Fertigstellung der Main-Donau-Verbindung eine wichtige Voraussetzung dar. Das wird auch durch das nachhaltige Interesse Österreichs am Kanalprojekt unterstrichen, wo ebenfalls schon viele Milliarden DM in die Wasserstraße investiert worden sind. Die Bundesregierung steht Österreich gegenüber im Wort.

Über die verkehrswirtschaftliche Betrachtung hinaus, also neben der Anbindung des ostbayerischen Raumes an das europäische Wasserstraßennetz und der tarifbildenden Funktion eines zusätzlichen Verkehrsweges, liegen weitere wesentliche Aufgaben des Gesamtprojektes in der was-

serwirtschaftlichen Sanierung Mittelfrankens, in der Verbesserung der energiewirtschaftlichen Situation und in regionalen Entwicklungsimpulsen, insbesondere auch in der Fremdenverkehrswirtschaft.

Ich meine, daß diese Bereiche bei der bisherigen Diskussion um den Main-Donau-Kanal zu kurz gekommen sind.

Mit der Fertigstellung des Kanals werden jährlich rd. 155 Millionen Kubikmeter Altmühl- und Donauwasser in den wasserarmen mittelfränkischen Raum übergeleitet. Dieser interregionale Wasserausgleich kann nur im Zusammenspiel von Kanal und Überleitungssystem bewerkstelligt werden, wobei etwa ein Drittel der Wassermenge über das Speichersystem der Regnitz zugeführt wird.

Neben der Verhinderung von Hochwasserschäden durch Altmühl und Donau dient das Gesamtprojekt — hier kann man sicher von einem wasserwirtschaftlichen Jahrhundertwerk sprechen — dadurch insbesondere der Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse im Regnitz-Main-Gebiet. Mit der geplanten Überleitung erweitern sich die Möglichkeiten für Industrieansiedlungen im mittelfränkischen Verdichtungsraum ganz erheblich. Dies gilt sowohl für die Versorgung der Betriebe mit Brauchwasser als auch für die Aufnahmefähigkeit der Regnitz. Damit wird ein Engpaß beseitigt, der bisher die Neuansiedlung bzw. Expansion bestimmter Branchen verhinderte, die in größerem Umfange auf Wasser angewiesen sind. Gleiches gilt für den Kühlwasserbedarf der Energiewirtschaft. So ist der für eine gesicherte Energieversorgung des Raumes dringend benötigte Ausbau des Großkraftwerks Franken II in Erlangen um 750 MW nur im Zuge der verbesserten Wasserführung der Regnitz möglich.

Man sollte in diesem Zusammenhang nicht vergessen, daß die Niedrigwasseraufhöhung der Regnitz von 10 auf 25 Kubikmeter in der Sekunde einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Gewässergüte der stark belasteten Regnitz liefert und daher auch unter ökologischen Gesichtspunkten zu begrüßen ist. Bis vor kurzem wurde von seiten des Naturschutzes erklärt, daß die Einbindung des Kanals in das Altmühltal eine für den „Naturfreund akzeptable Lösung“ (Hubert Weinzierl) darstellt. Der für das untere Altmühltal aufgestellte Landschaftsrahmenplan galt als beispielhaft. Welche Überlegungen nun zu der genau entgegengesetzten Meinung geführt haben, bleibt unerfindlich — an den Planungen hat sich zwischenzeitlich nichts geändert.

Die im Zuge des Überleitungsprojektes z. T. schon vorbereiteten drei größeren Speicher Brombachtalsperre, Ausgleichsbecken Altmühltal und Talsperre Kleine Roth, werden eine Wasserfläche von insgesamt 2000 ha schaffen. Allein der Brombachspeicher wird mit rund 12 Quadratkilometer größer als der Tegernsee sein, der neun Quadratkilometer Fläche besitzt. Diese Seenlandschaft befindet sich in unmittelbarer Nähe des mittelfränkischen Verdichtungsraumes. Es bedarf keiner prophetischen Gaben, zu ermessen, welche Bedeutung dieses Naherholungsgebiet mit seinen wasserorientierten Möglichkeiten aufweist.

Insbesondere kommen die wirtschaftlichen Impulse durch Fremdenverkehr und Naherholung dem südwestlichen Teil Mittelfrankens zugute, das zu den strukturschwachen Räumen im Bundesgebiet zählt. Beachtliche Vorleistungen von kommunaler und privater Seite zeigen, welche berechtigten Erwartungen man an die fremdenverkehrswirtschaftliche Entwick-

lung knüpft. Weitere Bauverzögerungen sind schon im Hinblick auf den privaten Unternehmer, der sich auf die Planungsvorgaben der öffentlichen Hand verlassen hat, zu vermeiden. Ganz zu schweigen von den zusätzlichen Kosten, die jeder Tag einer weiteren Bauverzögerung mit sich bringt.

Häufig wird auch verschwiegen, daß aus den Laufwasserkraftwerken der Rhein-Main-Donau AG zweckgebundene Erträge fließen, die im letzten Geschäftsjahr 50 Millionen DM überschritten und weiter ansteigen werden. Selbst die Wasserüberleitung von Altmühl und Donau zu Regnitz und Main erzeugt zusätzliche Wasserkraft-Energie, mehr Energie, als zur Überleitung benötigt wird, entsprechend dem höheren nutzbaren Gefälle innerhalb Bayerns nördlich der Wasserscheide an der Regnitz und am Main.

Wie wird es nun mit dem Kanalbau weitergehen?

Die Sitzung des Bundeskabinetts vom 27. Januar 1982, deren Ergebnis ich in einem Fernschreiben an den Bundeskanzler als eine weitere Verunsicherung der Wirtschaft und der Gemeinden in der Region bedauert habe — wir brauchen hier klare Verhältnisse für die wirtschaftliche Entwicklung — diese Sitzung hat nun dank der Haltung des Bundeskanzlers und der Minister Haack und Apel die Forderung Hauffs eingeschränkt, eine sogenannte „qualifizierte Beendigung“ der Bauarbeiten zu verlangen. Es soll auch über andere Verhandlungspositionen mit Bayern gesprochen werden, das heißt wohl: über Geld. Der bisher gültige Finanzierungsschlüssel sieht eine Darlehensgewährung zu zwei Dritteln vom Bund und zu einem Drittel von Bayern vor. Man meint, eine Funktionsänderung der Bundeswasserstraße in der Weise geltend machen zu können, daß der Kanal früher

primär als Verkehrsweg geplant worden sei, heute jedoch primär wegen seiner landesplanerischen Funktionen benötigt werde. Landesplanung und Raumordnung seien aber Ländersache.

In jüngerer Zeit haben Finanzierungsanteile in Verhandlungen zwischen Bund und Land schon wiederholt eine Rolle gespielt, beim Nürnberger S-Bahn-Vertrag z. B. und auch beim Hochschulbau, wo Bayern die Rechtsposition wahrte, aber eine erhebliche Vorfinanzierung des Bundesanteils in Kauf nahm, um zu verhindern, daß begonnene dringliche Projekte gestoppt werden müssen. Man wird voraussichtlich miteinander sprechen. Ministerpräsident Strauß hat zwar wiederholt betont, daß es bei der klaren Rechtslage des Kanalbaus „nichts zu verhandeln gebe“, aber er äußerte sich jetzt in dem Sinne, daß er Bundesminister Hauff, wenn dieser nach München kommen sollte, nicht die Tür weisen werde. Der Bayerische Landtag hat mit großer Mehrheit die Position der Staatsregierung bekräftigt, daß der Main-Donau-Kanal rasch fertiggestellt werden muß.

Der Duisburger Vertrag von 1966 legt die Finanzierungsquoten fest, er fordert die Bereitstellung der Mittel aber nur „je nach Maßgabe der Finanzlage“. Es wird also wohl unvermeidlich sein, in sachliche Gespräche einzutreten, zumal bereits vor einiger Zeit angekündigt worden ist, die vom Bund für den Kanalbau bereitgestellte Jahresrate von 115 Millionen DM auf 80 Millionen DM oder noch weiter zurückzunehmen. Sie erinnern sich an die Formel von der Fertigstellung nach dem Jahre 2000. Ich begrüße es, daß sich in Bayern die Staatsregierung, die beiden großen Parteien im Landtag, überwiegend der DGB (mit Ausnahme der Eisenbahner) und die Wirtschaft einig wissen in dem Urteil über die Verbesserung der Infrastruktur und der

Zukunftschancen durch den Kanal. Mag man, ermuntert durch Hauffs Vergleich mit dem Turmbau zu Babel, den Main-Donau-Kanal im Norden der Bundesrepublik zu einem Kabarettstück erklären, — ich bin überzeugt, das einzig babylonische an der Diskussion ist nicht der Kanal, sondern die herbeigeführte babylonische Sprach- und Zahlenverwirrung. Der nicht fertiggebaute Kanal würde später sicher zu einem bundesdeutschen Schilda, wie ein Haus, bei dem man die Treppe vergessen hat, oder eine Autobahn ohne Brücken.

Die mittelfränkische Wirtschaft, lassen Sie mich das zusammenfassen, braucht auch das Reststück des Kanals als Brücke nach Südosten und das damit in Zusammenhang stehende Wasser-Überleitungssystem: zur Sicherung der Energieversorgung, für die

wasserwirtschaftliche Sanierung und für frachtgünstige Transporte.

Wir warten dringend auf die rasche Fertigstellung des Seengebietes im strukturschwachen Westmittelfranken und auf die Hochwasser-Eindämmung an der Altmühl. Ein Infrastrukturprojekt mit einem so breiten Nutzungsspektrum wie der Main-Donau-Kanal ist selten zu finden. Ich sehe keine wirtschaftlich sinnvolle Alternative zu diesem Vorhaben, und ich hoffe, daß eine durch Bund und Land gesicherte Finanzierung die rasche Vollendung möglich macht. Die mittelfränkische Wirtschaft hat sich darauf eingestellt.

Dem neuen Raiffeisen-Kraftfutterwerk Nürnberg wünsche ich gute und dauerhafte Erfolge, zum Wohl der Region und des ganzen Landes.“

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

Druck und:

Klischees: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch