

Stadtarchiv Neumarkt / Opf. (Dr. Präger):  
Pressenotizen

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2005  
Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2009

## **Nr. 148 Samstag/Sonntag 17./18. September 1955**

### **Die Donau als Großschifffahrtsstraße ist im Kommen**

- Tagung der hafenbautechnischen Gesellschaft

Die seit 1914 bestehende "Hafenbautechnische Gesellschaft" mit dem Sitz in Hamburg hielt ihre diesjährige Hauptversammlung vom 14. bis 17. September in Passau und Linz. Auf einer der Tagung vorausgegangenen Pressekonferenz gab der Vorsitzende der Gesellschaft, Prof. Dr.-Ing. E. h. Dr.-Ing. Arnold Agatz, Bremen, seiner Meinung über den Wert und die Beschleunigung des weiteren Ausbaues der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau dahingehend Ausdruck, dass er unter Berücksichtigung einer sich anbahnenden Entspannung zwischen West und Ost den Ausspruch gebrauchte "Die Donau ist im Kommen". Die Tagung selbst, deren Teilnehmer aus der Bundesrepublik und dem Ausland von Staatssekretär Fritz Vetter und Oberbürgermeister Billinger, Passau, herzlich begrüßt wurden, stand ganz unter dem Begriff Großschifffahrtsstraße. Der Vorstandsvorsitzende der Rhein-Main-Donau AG, Dr.-Ing. Heinz Fuchs, erstattete einen ausführlichen Lichtbildervortrag über die derzeitigen Bauten an der Kanalstrecke. Nach dem Stand der Bauarbeiten und den derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten wird die Mainkanalisierung bis Bamberg bis 1961 abgeschlossen sein. Die Pläne für die Kanalstrecke zwischen Bamberg und Nürnberg sind baureif, an der Planung Nürnberg - Kelheim/Donau wird gearbeitet. Die Donaustufe Jochenstein, über die wir an dieser Stelle wiederholt berichtet haben und die von den Tagungsteilnehmern am Donnerstag Vormittag besichtigt wurde, nahm einen besonderen Raum in dem Bericht ein. Die Bedeutung der Großschifffahrtsstraße unterstrich Dr. Fuchs mit einigen Zahlen. Bei 14-stündigem Betrieb an 280 Tagen im Jahr beträgt die Verkehrskapazität dieser Wasserstraße 12,5 Millionen Tonnen. Der Umschlag der Mainhäfen, als Barometer für die wirtschaftliche Belegung in ihrem Einzugsgebiet, stieg von 5,3 Millionen Tonnen im Jahre 1936 auf 9,6 Millionen Tonnen im Jahre 1954. Dr. Fuchs konnte abschließend mit Recht feststellen, dass diese Zahlen den verkehrswirtschaftlichen Nutzen der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße beweisen. Regierungsbaudirektor Franz Dobmayer von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Regensburg gab einen ausführlichen Bericht über den Ausbau der Donau zwischen Regensburg und Passau, insbesondere aber über die Niederwasserregulierungsarbeiten, durch die auch bei Niederwasser die gesamte Strecke auf eine Mindesttiefe von zwei Metern gebracht werden konnte, um den 1.500-t-Schiffen ungehinderte Durchfahrt zu ermöglichen. Über die Entwicklung der beiden Häfen Regensburg und Passau und den Diesellokbetrieb im Hafen Regensburg sprach Hafendirektor Paul Feuchter, Regensburg. Seit vier Jahren wird im Hafen Regensburg der gesamte Rangierverkehr mit 6 Hydraulik-Dieselloks von der Hafenverwaltung selbst betrieben. Das hat den Betrieb außerordentlich wirtschaftlich gestaltet. Kein Wunder, dass dieses in Regensburg gezeigte Beispiel der Verwendung von Dieselloks sowohl im Inland wie im Ausland in den letzten Jahren sehr stark Nachahmung gefunden hat. Die größte Bedeutung wird die Donau erst erlangen, wenn einmal der Rhein-Main-Donau-Kanal den Zugang zu der Nordsee geschaffen hat und das Flusssystem des Rheins und der Donau den Weg zwischen Schwarzem Meer und der Nordsee ermöglicht. Wie man daraus erkennen mag, zeigt die Donau verschiedene Möglichkeiten und es wird Sache der einzelnen Staaten, aber insbesondere der einzelnen Schifffahrtsunternehmen sein, die Möglichkeiten restlos auszunützen.

Max Drechsel (148/I)

## Nr. 204 Samstag - Montag 24. - 26. Dezember 1955

Beschleunigtes Bautempo erfordert neue Finanzierungsmethoden Die bayerische Wirtschaft und die Großschiffahrtsstraße Die am vergangenen Samstag in Nürnberg abgehaltene Jahreshauptversammlung des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein - Main - Donau hat das Projekt "Großschiffahrtsstraße" wieder einmal in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gerückt. Dass es gerade in Nürnberg geschah, hat eine besondere Bedeutung. Im Jahre 1892 wurde dort der erste Bayerische Kanalverein gegründet. In einer Zeit, wo im damaligen Deutschen Reich im Westen, Norden und Osten allenthalben am Ausbau eines Binnenschiffahrtsnetzes gearbeitet wurde, wurden in Bayern die Befürworter der Kanalidee als "Kanalschwärmer" bezeichnet. Gebaut wurden aber in der Zeit von: 1882 - 1895 Mainkanalisierung zwischen Mainz und Frankfurt, 1884 Teilkanalisierung des Neckars, 1886 - 1895 Kaiser-Wilhelm-Kanal, 1887-1891 Oder-Spree-Kanal, 1890 - 1896 Kanalisierung der Fulda von Kassel bis zur Mündung, 1891 - 1912 Oderkanalisierung von Cosel bis zur Mündung der Glatzer Neiße, 1893 - 1899 Hunte-Kanalisierung (Seeschiffe von 1500 t bis Oldenburg), 1894 - 1900 Königsberger Seekanal, 1895 - 1898 Großschiffahrtsweg bis Breslau, 1896 - 1900 Elbe-Lübeck-Kanal, 1897 - 1900 Mainkanalisierung von Frankfurt bis Offenbach, 1901 - 1906 Teltow-Kanal, 1909-1911 Kanalisierung der Havel von Garz bis Brandenburg, 1906 - 1914 Rhein-Herne-Kanal, 1906 - 1916 Ems-Weser-Kanal (bis Hannover), 1906 - 1915 Lippe-Kanal Datteln - Hamm, 1906 - 1917 Oderkanalisierung von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau, 1906 - 1915 Ausbau der Oder-Weichsel-Wasserstraße.

In Bayern wurde viel versäumt

Das ergab ein Netz von Wasserstraßen in Deutschland mit vielen Hunderten von Kilometern. Man kann also die Zeit von 1880 bis zum ersten Weltkrieg als die günstige Epoche für den Wasserstraßenbau bezeichnen. Im Zuge der Industrialisierung und Technisierung förderte er die erstere. In Bayern brauchte der Kanalverein 20 Jahre dazu, bis er alle Widerstände überwunden hatte und dann reichte es gerade noch dazu, in den Jahren 1913 - 1921 die Kanalisierung des Mains von Offenbach bis nach Aschaffenburg mit 26 km durchzuführen. Das Versäumnis in dieser Zeit ließ sich leider nachher schlecht einholen, weil die politischen und wirtschaftlichen Umstände nach dem ersten Weltkrieg viel zu unstat waren.

Wohl war mit der im Jahre 1921 erfolgten Gründung der Rhein-Main-Donau-AG. die für die Durchführung des Gesamtprojektes notwendige Gesellschaft gefunden. Auch die Pläne für den Ausbau der gesamten Strecke waren vorhanden. Die Optimisten rechneten damals mit einer Bauzeit von etwa 25 Jahren. Die Baukosten waren auf 600 Millionen Mark berechnet. Über die Wirtschaftlichkeit der Großschiffahrtsstraße war man sich im Allgemeinen einig. Der Staatsvertrag zwischen Bayern und dem Deutschen Reich vom 13. Juni 1921, der die Beteiligung im Verhältnis 1 zu 2 festlegte, sollte die rascheste Durchführung sichern. Dass die Arbeiten nach genau 20 Jahren glücklich bis zum Ausbau der Mainstrecke von Aschaffenburg bis Würzburg gediehen waren, lag an der Ungunst der damaligen Zeiten.

Bedeutungsvoll ist, dass die wesentlichen Bauten an dieser Strecke mit 13 Staustufen und 4 Kraftwerken, sowie das Kraftwerk Kachlet bei Passau und die Beseitigung einer gefährlichen Flussstrecke an dieser Stelle, zum größten Teil auf dem Anleihswege finanziert wurden.

Nach dem Zusammenbruch von 1945 wurde der Kanalverein im Jahre 1948 als "Verein zur Wahrung der Main- und Donauschiffahrtsinteressen" neu gegründet. Er stellte sich zur Aufgabe, die europäische Bedeutung der Großschiffahrtsstraße herauszustellen und für die rasche Durchführung des Projektes zu werden. Das ist ihm in einer Richtung auch gelungen. Trotz aller politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Nachkriegszeit sind Vereine zur Förderung des Projektes in Österreich, Holland und Belgien entstanden. Die Idee, eine völkerverbindende Schifffahrtsstraße im Herzen von Europa fertig zu stellen, ist als richtig erkannt worden.

## Hoffnungsvolles Beginnen

Von Bayern aus ist nach 1948 viel geleistet worden, um mit dem Bau vorwärts zu kommen. Auch der Bund hat das Seine dazu geleistet. In den wenigen Jahren seit 1948 wurde am Main und an der Donau mehr gebaut als in den Jahren von 1913 bis 1941. Die Rhein-Main-Donau-AG. Konnte die Staustufen Randersacker, Goßmannsdorf, Marktbreit, Volkach, Wipfeld, Limbach errichten. In Würzburg wurde eine neue Großschiffahrtsschleuse errichtet. Auf der Strecke nach Schweinfurt sind weitere Staustufen im Bau. Ausschlaggebend war für diese Arbeiten, dass mit jeder dieser Staustufen ein Kraftwerk verbunden ist. Die bis jetzt von der Rhein-Main-Donau-AG. Betrieben zwei Donaukraftwerke am Kachlet und am Jochenstein, die 20 Kraftwerke am Main zwischen Aschaffenburg und Bamberg und drei Kraftwerke am Lech bedeuten für die bayerische Energieversorgung eine wesentliche Verbesserung. Mit einer Leistung von rund 900 Millionen kWh im Jahresdurchschnitt ist die Rhein-Main-Donau-AG. Das drittgrößte Energieversorgungs- unternehmen in Bayern. Mit dem Ertrag aus der Energieerzeugung steuert die RMD zum weiteren Ausbau der Großschiffahrtsstraße bei. Mit den Bundes- und Landesmitteln sind es etwa 15 bis 17 Millionen DM, die jährlich zur Verfügung stehen für den Weiterbau. Das ist freilich wenig, wenn man in Rechnung stellt, dass für den Endausbau der gesamten Strecke noch 1,1 Milliarden DM nach neuesten Berechnungen notwendig sind. Diese Summe gliedert sich in folgende Teilbeträge: Mainkanalisierung Würzburg - Bamberg (132 km) 120 Millionen DM. Kanalverbindung Bamberg - Nürnberg (69 km) 320 Millionen DM. Kanalverbindung Nürnberg - Kelheim (134 km) 600 Millionen DM. Donauregulierung Kelheim - Regensburg (134 km) 50 Millionen DM. Donauregulierung Regensburg-Vilshofen 27 Millionen DM.

Es ist also noch ein gewaltiges Stück Arbeit zu leisten. Streckenmässig handelt es sich ja auch um das größte Kanalbauprojekt in Europa. Gerade deshalb aber muss man das Schneckentempo bedauern, in dem bisher gebaut wurde. Professor Dr. Wilhelm Vershofen, der auf der Jahreshauptversammlung in Nürnberg sprach, brachte die Enttäuschung aller an der baldigen Fertigstellung interessierten Kreise zum Ausdruck und stellte fest, dass es doch höchst erstaunlich ist, wenn Bund und Land, die doch letzten Endes unmittelbare und mittelbare Nutznießer des Kanals sind, so wenig Mittel jährlich zur Verfügung stellen.

Gegenüber anderen aufreizend wirkenden Milliardenausgaben des Bundes müssen die wenigen Millionen für dieses Projekt ja auch als lächerlich bezeichnet werden. Wobei noch zu berücksichtigen ist, dass es sogar den Anschein hat, als ob in den nächsten Tagen die bereitzustellenden Mittel noch weniger werden. Leider steht auch heute noch das ganze Projekt im Widerstreit der Meinungen, und die Gegner der Grossschiffahrtsstraße verstehen es scheinbar, sich weit mehr bemerkbar zu machen als die Freunde. An der Spitze der Gegner marschiert die Bundesbahn. Sie befürchten den Frachtausfall durch die Binnenschiffahrt, und es ist ja bekannt, dass es eine Forderung im eigenen Sanierungsprogramm der Bundesbahn war, sämtliche Kanalbauten im süddeutschen Raum einzustellen. Damit ist bereits die Auseinandersetzung auf die höhere Ebene der Politik verlagert. Wenn mit dieser Tagung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in Nürnberg der Anfang gemacht worden ist zu einer größeren Aktivität der Freunde der Grossschiffahrtsstraße, dann ist das nicht nur sehr erfreulich, sondern vor allem auch dringend notwendig. Der Zeitpunkt ist gekommen, wo die Freunde und Befürworter des Projektes sich fester zusammenschließen und robuster werden müssen.