

derung ankommt, sind deshalb das typische Transportgut der Binnenschiffahrt. Nicht selten ermöglicht überhaupt erst der Wasserweg größere Transportweiten und löst somit echten Neuverkehr aus.

Der Gesamtverkehr auf dem Main, der 1936 noch 4,8 Millionen t und 1950 5,6 Millionen t betragen hatte, stieg bis 1982 einschließlich des Verkehrs auf dem Main-Donau-Kanal auf 20,3 Millionen t, also auf knapp das Vierfache. Der Umschlag in den Häfen und Länden am Main und Main-Donau-Kanal verlief etwa parallel zur Verkehrsentwicklung. 1982 erreichte er rd. 24 Millionen t, wovon etwa 50 % ab Aschaffenburg flußaufwärts umgeschlagen wurden.

Beim Mainverkehr, der überwiegend den regionalen Verkehrsbedürfnissen dient, entfällt annähernd die Hälfte des Gesamtgüterumschlags auf Baustoff-Transporte. Mit knapp 26 % hat auch der Umschlag von Mineralöl und Mineralölerzeugnissen einen hohen Anteil. Es folgen in der Reihenfolge ihrer Bedeutung: chemische Erzeugnisse und Düngemittel, Kohle, Koks, Briketts, Getreide, Futtermittel und Salze.

Der Donauverkehr erreichte 1982 rd. 3,2 Millionen t. Im Gegensatz zum Mainverkehr dominiert auf dem deutschen Donauabschnitt der internationale Verkehr. Erze mit einem Anteil von rd. 1/3 sowie Eisen und Stahl, Sand, Kies und sonstige Baustoffe stehen hier im Vordergrund.

Die für den Main-Donau-Kanal gestellten Verkehrsprognosen bewegen sich im Abschnitt Bamberg–Regensburg in der Größenordnung von 4 bis 15 Millionen t. Zweifellos entsteht mit dem Main-Donau-Kanal eine Konkurrenz zu den vorhandenen Verkehrsmitteln, die in der Anlaufzeit auch zu gewissen Verkehrsverlagerungen führen kann. Die Größenordnung dieser Verkehrsverlagerungen wird aber verhältnismäßig begrenzt sein. Längerfristig können auch die anderen Verkehrsträger mit zunehmenden Transporten rechnen, da von einer leistungsfähigen Wasserstraße erhebliche Auftriebskräfte für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft ausgehen und dadurch der Transportbedarf für hochwertige Güter steigt.

Alfred Dietz

Abendstimmung

Wolkenbläue
spiegelt sich
auf dem Wasser
des Sees.
Sterne
blühen auf
und schaukeln
am Abend
auf den Wellen.
Der Wind
verjagt im Zwielicht
die Straßengeräusche.
Der Amselgesang
verstummt
in den Uferweiden.
Nur das Klopfen
des Grünspechts
erklärt im Park.
Abschiedslied
für den scheidenden Tag.

Gewerbestudienrat i. R. Alfred Dietz, Hindenburgstraße 19, 4980 Bünde 1

Aus: Lebensliebe. Lyrik. J. G. Bläschke Verlag A-9143 St. Michael 1984

Diese Impulse, nämlich die Ansiedlung neuer Betriebe, die Schaffung neuer Arbeitsplätze und damit die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur überhaupt, sind eine entscheidende Triebfeder für den Bau der Wasserstraße. Aus diesem Grunde bildet der Main-Donau-Kanal ein ganz wesentliches Element der bayerischen Strukturpolitik, weil er das industrielle Wachstum längs der Wasserstraße fördert und damit dazu beiträgt, gleichmäßige Lebens- und Arbeitsbedingungen in großen Gebieten zu schaffen. Dieser strukturelle Standortvorteil macht sich in einer generellen Senkung des Frachtkostenniveaus bemerkbar.

Gerade in letzter Zeit werden die Aussichten für die weitere wirtschaftliche Entwicklung zunehmend skeptisch beurteilt.