

Die Main-Donau-Wasserstraße, eine Realität

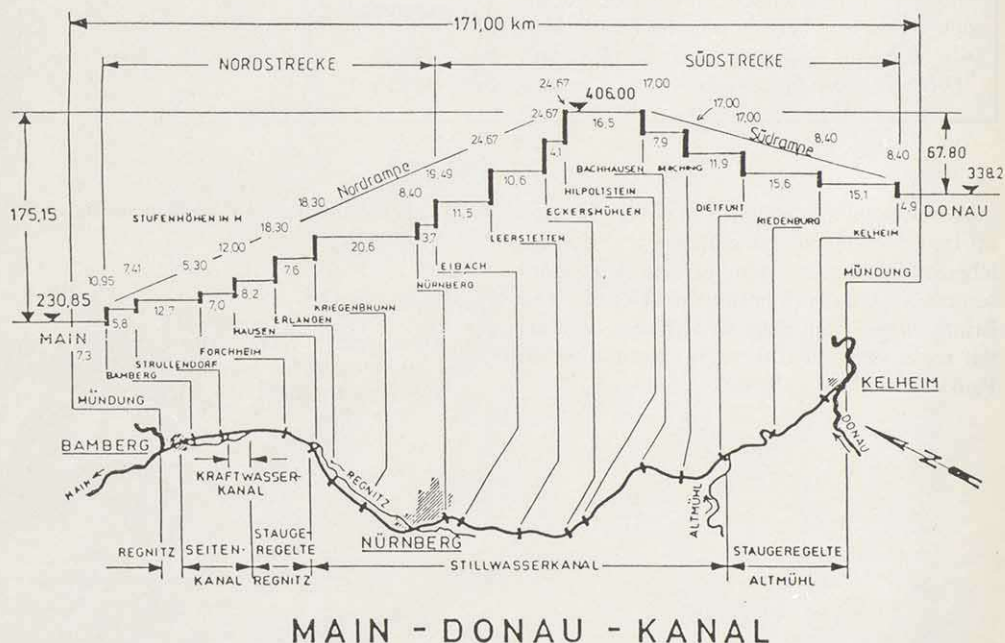
Ihre Bedeutung für Franken

Am 25. September 1992 wurde der Main-Donau-Kanal mit einem Festakt in der Meistersingerhalle in Nürnberg offiziell eröffnet. An der europäischen Wasserscheide auf dem Jura nahe dem fränkischen Hilpoltstein erhielt das Jahrhundertwerk die kirchliche Weihe und wurde seiner Bestimmung übergeben, die Lücke zwischen dem westeuropäischen Wasserstraßennetz und der Donau zu schließen. Das Binnenland Bayern hat nun nach beiden Richtungen freien Zugang zu den Weltmeeren, der Binnenschifffahrt steht ein 3500 km langer Wasserweg von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer zur Verfügung. Die Brückenfunktion des 171 km langen Schifffahrtskanals zwischen Bamberg an Regnitz/Main und Kelheim an Altmühl/Donau ist einzigartig. Es wird nicht nur das deutsche

Binnenwasserstraßennetz erweitert, es entsteht damit auch ein transkontinentaler Schifffahrtsweg, der mehr als ein Dutzend Staaten miteinander verbindet.

Wenn bei der Verkehrsfreigabe auf der Scheitelhaltung des Kanals ein Spruchband die neue Wasserstraße überspannte "Der Main-Donau-Kanal. Ein Traum ist Wirklichkeit", so kommt darin die Freude und Genugtuung zum Ausdruck, welche viele Menschen über dieses Ereignis empfunden haben trotz der heute verbreiteten Ablehnung von technischen Großbauten aller Art.

Für Bayern bedeutet die Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanalabschnittes zwischen Scheitelhaltung und Altmühl die Vollendung der 677 km langen Wasserstraße von Aschaffenburg bis zur Grenze mit Österreich.



Lage und Hubhöhen der Schleusen des Main-Donau-Kanals



Das Mainufer in Eltmann 1950.

(Archivbild AS München Nr. 2600)

unterhalb von Passau. Sie führt durch sechs der sieben bayerischen Regierungsbezirke. Ihre kostengünstigen Transportmöglichkeiten werden in Verbindung mit leistungsfähigen Häfen und Umschlagsanlagen die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen bayerischen Regionen im Einzugsgebiet der Schifffahrtsstraße weiterhin nachhaltig fördern. Denn es ist unstrittig, daß der Massengut- und Schwerlasttransport auf dem Wasser neben seiner Umweltverträglichkeit und Sicherheit eindeutig kostengünstiger ist. Läßt sich doch eine Tonne Fracht per Binnenschiff für 4 Pfennige pro Kilometer transportieren, während für die Beförderung mit der Bahn 12 Pfennige und mit dem LKW 25 Pfennige bezahlt werden müssen.

Für die fränkischen Regierungsbezirke lieferte bereits der Ausbau des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg zur Großschifffahrtsstraße (1922–1962) und anschließend der Bau der Nordstrecke des MD-Kanals (1962–1972) überzeugende Beweise für die von einer Wasserstraße ausgehenden wirtschaftsfördernden Impulse. So erhöhte sich

der Güterumschlag an dieser bayerischen Mainstrecke in den Jahren 1936–1962 – also noch während der Bauzeit – von 1,7 auf 7,7 Mio t, d. h. auf das 4½fache. Auf dem gesamten Main, wo 1936 4,8 Mio t und 1950 noch 5,6 Mio t umgeschlagen wurden, stieg der Güterverkehr bis 1991 auf über 20 Mio t an. In dieser Zahl ist auch der Verkehrsanteil des Main-Donau-Kanals zwischen Bamberg und Nürnberg enthalten. Die Vorteile der Binnenschifffahrt kommen vor allem in den Häfen voll zum Tragen, die sich zu modernen Güterverkehrs- und Güterverteilungszentren entwickelt haben und ein effizientes Zusammenspiel der drei Verkehrsträger Wasserweg, Schiene und Straße ermöglichen. Dies gilt für den Staatshafen Bamberg und in noch größerem Umfang für den Staatshafen Nürnberg. Insgesamt wirtschaften in den Häfen der bayerischen Landeshafenverwaltung Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg derzeit über 400 Betriebe mit 9200 Beschäftigten.

Nach diesen aktuellen Darlegungen erscheint ein kurzer geschichtlicher Rückblick



Das Mainufer bei Eltmann nach dem Aufstau durch die unterhalb Eltmann gelegene Mainstufe Limbach
(Foto: Porsch)

auf den Kanalbau in Bayern im 19. und 20. Jahrhundert angebracht. Die erste Verbindung von Main und Donau, der von König Ludwig I. sofort nach der Thronbesteigung 1825 initiierte und 1845 fertiggestellte Ludwig-Donau-Main-Kanal, konnte die in ihn gesetzten Erwartungen auf Dauer nicht erfüllen: er war zu klein konzipiert (100- bis 120-t-Schiffe), das Fahrwasser war auf Main und Donau wegen der seichten Strecken im Obermain und infolge der Steinernen Brücke in Regensburg ungenügend, und der Kanal war der Konkurrenz der parallel verlaufenden neuen Eisenbahnstrecken nicht gewachsen. In den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts waren diese Ursachen des wirtschaftlichen Mißerfolgs offenkundig. Man suchte nach neuen Wegen und Strategien für den Bau einer leistungsfähigen Main-Donau-Verbindung. 1892 wurde in Nürnberg der Verein zur Hebung der bayerischen Fluß- und Kanalschifffahrt, der Vorläufer des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau, gegründet. Mit Hilfe kompetenter

Denkschriften und intensiver Öffentlichkeitsarbeit wurden Regierung und Abgeordnete informiert und wachgerüttelt. Noch in der ganzen ersten Hälfte des 20. Jh. bestand bei einigen altbayerischen Politikern in München ein Mißtrauen gegen den Mainausbau und den Kanalbau in Franken. 1917 erfolgte die Gründung des Main-Donau-Stromverbandes als Finanzierungsgesellschaft. Eine in dessen Auftrag ausgearbeitete "Denkschrift über den Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau" von 1920 diente unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg als Grundlage für die Verhandlungen zwischen dem Reich und Bayern.

Im Main-Donau-Staatsvertrag vom 13. 6. 1921 verpflichteten sich das Reich und Bayern, "... den Plan der Main-Donau-Wasserstraße baldigst zu verwirklichen ...". Der Vertrag sah den Bau der Wasserstraße und die Ausnützung der sich hierbei ergebenden Wasserkräfte durch eine Aktiengesellschaft vor. Dies führte am 30. 12. 1921 zur Gründung der Rhein-Main-Donau AG. Sie hat einerseits die Verpflichtung, den Wasserstraßenbau auszu-

führen, andererseits das Recht zur Ausnützung der Wasserkräfte an Main, Regnitz, Altmühl, der bayerischen Donau und am unteren Lech bis zum Jahre 2050. Hauptaktionäre sind die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern. Sie leisten während des Baues zinslose Darlehen im Verhältnis 2:1, die bis zum Ende der Konzessionszeit aus den Erträgen der Wasserkraftwerke zurückgezahlt werden müssen. Diese beliefen sich in den letzten Jahren auf rd. 60 Millionen DM im Jahr. Seit Baubeginn hat die Rhein-Main-Donau AG auf diese Weise bereits 1,5 Milliarden DM erwirtschaftet und für den Wasserstraßenbau zur Verfügung gestellt, in der Tat ein einzigartiges Finanzierungskonzept für ein öffentliches Verkehrsprojekt. Dazu noch folgende Zahlen: Die Gesamtkosten der Main-Donau-Wasserstraße werden bei etwa 6 Milliarden DM liegen; davon entfallen 4,7 Milliarden auf die 171 km lange Kanalstrecke.

Mit seiner Vollendung und Inbetriebnahme übernimmt der Main-Donau-Kanal auch eine wichtige wasserwirtschaftliche Aufgabe, die in besonderer Weise Franken zugute kommt. Es ist dies die Überleitung von Wasser aus Donau und Altmühl in das Regnitz-Main-Gebiet. Dieser wasserwirtschaftliche Ausgleich zwischen dem wasserreichen Donaueinzugsgebiet und der niederschlagsarmen Regnitz-Main-Region dient zur Verbesserung der Gewässergüte für die stark abwasserbelastete Regnitz und den Main, vor allem bei Niedrigwasser, sowie als zusätzliches Brauchwasserangebot. Insgesamt werden pro Jahr 150 Mio m³ Wasser auf zwei von einander unabhängigen, aber im Verbund wirkenden Wegen überleitet, und zwar

1. aus der Donau über den MD-Kanal mittels zusätzlicher Pumpen und von dort in freiem Gefälle in den Rothsee. Aus dieser vom bayerischen Staat gebauten Talsperre zwischen dem Kanal und Allersberg in Mittelfranken wird das Wasser nach Bedarf in das Regnitz-Main-Gebiet abgegeben.

2. Über den mit Altmühlwasser gefüllten Brombachspeicher zwischen Gunzenhausen und Pleinfeld. Dieser zweite Weg sichert den Wasserzufluß zur Regnitz und zum Main

auch dann, wenn die Wasserentnahme aus der Donau wegen Niedrigwassers eingestellt werden muß.

Zum Konzept dieses in Deutschland einmaligen Überleitungssystems gehört auch die Erschließung der neu geschaffenen Speichersseen als attraktives Erholungs- und Fremdenverkehrsgebiet im Raum Mittelfranken. Als "Neues Fränkisches Seenland" hat der Brombachspeicher seit Jahren bereits großen Zulauf. Beim künftigen Rothsee sind diese Freizeitanlagen gerade im Entstehen. Es ist bemerkenswert und spricht für sich, daß dieses Wasserüberleitungsprojekt von der Bevölkerung alsbald mitgetragen worden ist und es keinen Widerstand, wie Bürgerinitiativen und dgl., dagegen gegeben hat.

Es ist gerade für Wasserbauprojekte kennzeichnend, daß sie mannigfaltige positive Nebeneffekte auslösen. Ein Musterbeispiel hierfür ist der zur Wasserstraße ausgebaut Main. Der Fluß, dessen Wasserspiegel bei Niedrigwasser in früheren Zeiten regelmäßig weit abgesunken ist und mit zutage getretenen Kiesbänken, ungepflegten Ufersäumen, seinen nackten Steinbühnen und Leitwerken aus der Flußregulierungszeit des 19. Jahrhunderts ein recht tristes Bild dargeboten hat, verwandelte sich nach der Stauerrichtung in ein breites, stilles Gewässer. Der Umbau des Mains zur Wasserstraße wurde von der Rhein-Main-Donau AG von Anfang an unter dem Gesichtspunkt einer optimalen Einpassung in die Tallandschaft vorgenommen. Es wurden Staudämme vermieden und es wurde darauf geachtet, daß der angestaute Fluß auf weite Strecken bordvoll zwischen natürlich wirkenden Ufern liegt. Durch die allenthalben durchgeführte Bepflanzung der Ufer und Vorländer wurde der Charakter der Mainlandschaft betont und vielen Orts verbessert. So hat sich der bekannte Landschaftsarchitekt Professor Alwin Seifert im Jahre 1970 über das Ergebnis der Arbeiten am Main wie folgt geäußert: "Die unteren Strecken des bayerischen Mains, die schon vor dem Krieg bepflanzt wurden, sind zu einer Stromlandschaft vollkommener Schönheit zusammengewachsen. Sie bilden einen Lebensraum für eine vielfältige Tier- und Pflanzenwelt."

Der Flußausbau und die Neugestaltung der Uferzonen trugen auch ganz wesentlich zur Sanierung und Verschönerung der Ortsränder in den Ansiedlungen entlang des Maines bei. Viele Schutt- und Müllablagerungen an den Uferböschungen, zum Abtransport durch das nächste Hochwasser vorgesehen, konnten dadurch für immer aus dem Ortsbild verbannt werden. Für die schwierige Passage der Wasserstraße durch die großen Städte Würzburg, Schweinfurt und Bamberg wurde jeweils eine den örtlichen Verhältnissen optimal angepaßte Lösung gefunden werden. In Würzburg konnte die 300 m lange Schleuse nach Zurückverlegung der Bastionsmauer am Fuße der Festung Marienberg unauffällig in das historische Stadtbild eingefügt werden. In Schweinfurt verschwanden die häßlichen hohen Uferböschungen unterhalb der Maxbrücke. Dort haben inzwischen Uferwege und gepflegte Anlagen das Stadtbild beträchtlich verschönert. In Bamberg schließlich hat der breite Wasserspiegel der Schiffsfahrtsstraße im rechten Regnitzarm das alte ausgetrocknete Hochwasserbett ersetzt, dessen Anblick zwar vertraut, aber alles andere als ansehnlich war. Uferwege und Grünanlagen begleiten jetzt beiderseits den zur Wasserstraße ausgebauten Regnitzarm und tragen zur Bereicherung des Stadtbildes bei. Die Arbeiten für den Durchgang Bamberg entsprachen einer wasserbaulichen Flurbereinigung großen Stils, wobei auch noch ein 100prozentiger Hochwasserschutz für die Altstadt erreicht werden konnte. Der damalige Oberbürgermeister der Stadt, Dr. Theodor Mathieu, fand am 25. 9. 1962 beim Festakt zum Abschluß des Mainausbaues und zur Eröffnung des neuen Hafens Bamberg bei seinem Dank an die Staatsregierung, die Rhein-Main-Donau AG und ihre Bauleute die folgenden treffenden Worte: "Sie haben Ihren Stolz darein gesetzt, wie schon in Würzburg und anderswo, nun auch in Bamberg zu beweisen, daß Wasserbauten die Schönheit und Harmonie einer Stadt und ihrer Umgebung nicht nur erhalten, sondern noch beträchtlich steigern können. Mit Freude darf ich feststellen, daß die Altstadt Bambergs im Zuge der Großschiffsfahrtsstraße Rhein-Main-Donau nach jahrhundertelangen Bemühungen endlich hochwasserfrei wird."

Anschließend seien folgende positiven Auswirkungen der Main-Donau-Wasserstraße zusammengefaßt.

1. Wirtschaftlich wirksame Standortvorteile in einem mindestens 100 km breiten Einzugsgebiet infolge der billigen und umweltfreundlichen Schiffstransporte mit großen Kapazitätsreserven.
2. Nahezu vollständiger Hochwasserschutz an Main, Regnitz, Altmühl und Donau.
3. Vorbildliche Ortsgestaltung entlang der Wasserstraße, z. B. in Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Forchheim, Nürnberg, Berching und Kelheim.
4. Beispielgebende Landschaftsgestaltung im Nahbereich der Wasserstraße, z. B. am Main, im Sulztal und Altmühltal.
5. Dringend notwendige Anhebung und Stabilisierung der Grundwasserstände in den Vorländern der Wasserstraße mit den Vorteilen für die Vorlandvegetation, das Trinkwasser, das Brauchwasser und die Landwirtschaft.
6. Großräumige Wasserüberleitung vom wasserreichen Donaugebiet in die wasserarme Region von Regnitz und Main.
7. Unschätzbarer Freizeitwert durch große Wasserflächen, Wanderwege und Radwege, Parkplätze, Campingplätze, Sportanlagen aller Art sowie durch die Personenschifffahrt mit Auswirkungen auf den Fremdenverkehr im Nahbereich der Wasserstraße.

Das Ergebnis dieses Wasserstraßenbaues, um den sich ungezählte Fachleute der Rhein-Main-Donau AG, der Behörden des Bundes und des Freistaates Bayern sowie der Hochschulinstitute, der Landesgewerbeanstalt, der Firmen der Bau-, Maschinen- und Elektroindustrie usw. in sieben Jahrzehnten verdient gemacht haben, kann nur lauten: Für Franken war die Main-Donau-Wasserstraße schon bis jetzt ein großer Gewinn. Ihre durchgängige Befahrbarkeit bis zur Donau wird diesen weiter steigern.

Dipl.-Ing. Max Ludwig Porsch, Abtsberg 17,
8600 Bamberg

Literaturverzeichnis liegt der Schriftleitung von "Frankenland" vor.