

Der Rhein-Main-Donau-Kanal

Marcus Mogk

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Die historischen Vorläufer des RMD-Kanals
 - 2.1. Fossa Carolina
 - 2.2. Ludwig-Donau-Main-Kanal
3. Der Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein als Initiator des RMD-Kanals
4. Zur Rechtsgültigkeit der Verträge
5. Der Ausbaustand des RMD-Kanals im Jahr 1983
6. Baukosten und Finanzierung des Kanalprojektes
7. Die regionalwirtschaftliche und die verkehrswirtschaftliche Bedeutung
8. Der wasserwirtschaftliche Nutzen
9. Der RMD-Kanal und die Ökologie
 - 9.1. Der Ausbau der Altmühl
 - 9.2. Der Ausbau der Donau
10. Kosten-Nutzen-Analysen und Kosten beim Abbruch der Bauarbeiten
11. Schlussbetrachtung 1983
12. Anmerkungen aus dem Jahr 2016

Literaturauswahl

1. Einleitung

Eine ausführliche Beschäftigung mit dem Thema fand zu Beginn der 1980er Jahre statt, als der Rhein-Main-Donau-Kanal (im Folgenden: RMD-Kanal) in der öffentlichen Diskussion heftig umstritten war. Die Vielzahl der mit dem Bau angestrebten räumlichen und landschaftsökologischen Veränderungen bei gleichzeitig irreführenden Informationen machten eine genauere Untersuchung für Unterrichtszwecke reizvoll.

Zu den historischen Vorläufern des Kanalprojektes zählten die "Fossa Carolina" und der "Ludwig-Donau-Main-Kanal", auf die eingangs hingewiesen wird. Eine Ergänzung der Arbeit wurde 2016 vorgenommen (Kap. 12).

Eine weitere Betrachtung, welche zusätzliche historische Aspekte aufgreift wie alternative Streckenführungen oder Denkschriften mit Hinweisen auf wirtschaftliche Aspekte einer Verbindung von Rhein und Donau ist geplant.

2. Die historischen Vorläufer des RMD-Kanals

2.1 Fossa Carolina

Bereits 793 n. Chr. Geburt ordnete Karl der Große an, eine Verbindung zwischen den Flusssystemen Donau und Rhein herzustellen. Zu dieser Zeit war noch immer das römische Straßennetz, meist seit mehr als 300 Jahren nicht erneuert, Grundlage der Verkehrswege. Jenseits des Limes hörten die Straßenverbindungen jedoch auf und so waren zum Beispiel Bamberg mit seinem karolingischen Hof und Würzburg mit dem Kloster Kloster Sankt Kilian nur auf schlechten Saumwegen zu erreichen. Da ein kleiner Schleppkahn gegenüber einem Saumtier oder Karren eine größere Last befördern konnte, schien es ökonomisch, diese entlegenen Gebiete per Schiff an das Reich anzubieten. Auch die überlieferte Passion Karls des Großen, das Schiff bei seinen Reisen (fahrendes Kaisertum) zu benutzen, mag hier ihren Niederschlag gefunden haben.

Da die Kammerschleuse erst im 15. Jahrhundert erfunden wurde, kam für eine Verbindung der Flusssysteme nur ein Graben infrage. Dieser wurde zwischen der Altmühl bei Treuchtlingen und der Rezat bei Emetzhausen geplant. Der Wasserscheidendurchstich hätte bei dieser günstigen Linienführung ca. 5 km betragen. Die Rezat hätte auf einer Länge von 25 km für 1-t-Schiffe ausgebaut werden müssen. Von diesen Arbeiten sind im Jahr 793 ein Fünftel des rund 800.000 m³ Erdarbeiten umfassenden Durchstichs geleistet worden. Es entstand ein etwa 580 m langer und 90 m breiter Graben, der dem später dort angelegten Dorf seinen Namen gab. Regen und hoher Grundwasserstand ließen die Wände stets aufs Neue einrutschen. Als im Frühwinter 793 Nachrichten von einem Sachsenaufstand kamen, zog Karl der Große ab und ließ die begonnene Arbeit liegen.

2.2 Ludwig-Donau-Main-Kanal

Die Idee der Stromverbindung durch einen Kanal wurde erstmals unter König Ludwig I von Bayern in den Jahren 1836-1845 verwirklicht, nachdem in den Jahrhunderten zuvor, besonders aufgrund der deutschen Kleinstaaterei, keine Einigung über den Streckenverlauf zu erzielen gewesen war. Nachdem die Geldbeschaffungsfrage durch eine Aktiengesellschaft

und die genaue Linienführung geklärt waren, wurde 1832 der Bauentwurf veröffentlicht, der feststellt (von Pechmann, 1832):

1. Der Kanal schafft Arbeitsplätze, verringert Armut und dient der Bekämpfung der Erwerbslosigkeit.
2. Der Kanal ist Anfang eines ganz Bayern durchziehenden Kanalnetzes.
3. Die Kanalabmessungen belaufen sich auf: 54 Fuß Wasserspiegelbreite (ein bayerischer Fuß = 0,292 m), 5 Fuß Wassertiefe, 34 Fuß Sohlenbreite, 108 Fuß Schleusenskammerlänge (später auf 117 Fuß geändert), 16 Fuß Schleusenkammerbreite; Bau eines zweiten Untertores an den Schleusen zur Wassereinsparung und ein Regelgefälle der Schleusen von 8 - 11 Fuß. Die Kanallänge betrug 172 km in der Strecke von Bamberg nach Kelheim.
4. Es wird mit einem Verkehrsaufkommen von 40 Schiffen pro Tag von je 100 - 120 t gerechnet.
5. Durch Überstau der Scheitelhaltung kann Wasser für 400 Schleusungen gespeichert werden.

Die Baukosten wurden auf 8,54 Millionen Gulden geschätzt, die jährlichen Betriebskosten bei 1 % Tilgung und 4 % Zins auf 556.200 Gulden. Diese Summe sollte durch das Verkehrsvolumen von 110.000 t pro Jahr und einer Abgabe von 15 Kreuzer je Zentner gedeckt werden, wobei die Kanalfrachttarife nur ein Drittel der jeweils gültigen Landfrachttarife betragen durften.

Der Kanal konnte entgegen dem Zeitplan jedoch nicht in sechs Jahren fertig gestellt werden. Bereits 1841 war das Kapital des Kostenvoranschlages durch gestiegene Grundstückspreise, gestiegene Löhne und Baustoffpreise erschöpft. Ein neuer Kostenvoranschlag belief sich nun auf 13,5 Millionen Gulden. Als der Kanal am 2. Juli 1846 an die Aktiengesellschaft übergeben wurde, hatten die 172,4 km insgesamt 17,4 Millionen Gulden gekostet, mithin das Doppelte der anfangs veranschlagten Summe.

Die Transportmengen stiegen in den ersten Jahren bis auf ein Maximum von 196.000 t im Jahr 1850 an; bald danach wurde die 100.000-Tonnen-Frachtrate jedoch nur noch selten in einem Jahr überschritten. Bereits 1852 musste der bayerische Staat den Kanal übernehmen, da aus den Kanalgebühren, die in der Folgezeit zudem mehrmals erheblich herabgesetzt wurden, keine Deckung der Zinslast mehr möglich war. Zeitweilig betrugen die Nebeneinnahmen aus der Verpachtung der am Kanal gepflanzten Obstbäume und aus den Fischereirechten die Kanalgebühren um das Doppelte bis Dreifache. Auf ministerielle Anordnung vom 4. Januar 1950 wurde der im Zweiten Weltkrieg zum Teil zerstörte Kanal aufgelassen.

Die Gründe für sein Scheitern sind vielfältig. Als die wichtigsten müssen genannt werden:

- Die wachsende Konkurrenz der Eisenbahn: Bamberg - Nürnberg 1844, Nürnberg - Passau 1859, Bamberg - Aschaffenburg 1852.
- Die fehlende Regelschiffgröße: Für die Kammerschleusen waren die Donau- und Mainschiffe oft zu breit.
- Die fehlende Niedrigwasserregulierung von Main und Donau: Zum Teil wurde dort erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine Fahrwasserrinne von 60 - 70 cm Tiefe geschaffen gegenüber 146 cm Kanaltiefe.

- Die hohe Anzahl der Schleusen und der damit entsprechend hohe Zeitbedarf für den Transport.
- Das Ausbleiben höherwertiger Güter.

So ist es erklärlich, dass der Ludwig-Donau-Main-Kanal im 19. Jahrhundert das einzige Unternehmen zur Förderung der Binnenschifffahrt in Bayern geblieben ist und die übrigen Pläne entweder nicht ausgeführt wurden (wie zum Beispiel die Anbindung Münchens an die Donau mit einem Kanal) oder in den Anfängen stecken blieben (wie die Kanalisierung der Naab).

3. Der deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein als Initiator des Rhein-Main-Donau-Kanals

Die Eisenbahn hatte der Schifffahrt im ausgehenden 19. Jahrhundert, mit Ausnahme des Rheins, starke Konkurrenz gemacht. Ursache war die geringe Ladekapazität der Schiffe aufgrund der ungenügenden Niedrigwasserregulierung der Flüsse. Die durchschnittliche Ladefähigkeit von 150 t entsprach der der Schiffe zur Römerzeit! Lediglich auf dem Rhein waren es bis zu 600 t.

1866 wird Frankfurt am Main als erste Mainstadt an den Rheinverkehr angebunden. Der Umschlag von 150.000 t im Jahr 1866 vervierfacht sich bis 1889. Durch den Kanalisierungserfolg des unteren Mains inspiriert, setzt sich Prinz Ludwig von Bayern 1891 für die Wiederbelebung der bayerischen Schifffahrt ein.

1892 wird der ‚Deutsche Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau‘ gegründet, der sich zum Ziel setzt, Rhein und Donau mit einem durchgehend befahrbaren Schifffahrtsweg zu verbinden. Allerdings lehnte der bayerische Landtag, den unrentablen Ludwig-Donau-Main-Kanal vor Augen, die von Krone und Staatsregierung unterstützten Anträge zum Ausbau des Mains zweimal ab. Erst die Eigeninitiative des Vereins, der aus eigenen Mitteln sogenannte technische Ämter ausbaute und sie mit Voruntersuchung zu hydrologischen, wirtschaftlichen und technischen Fragen beauftragte, führte zu einer Annahme des Regierungsantrages, die Strecke zwischen Aschaffenburg und Bamberg fertigzustellen.

Gleichzeitig wurden frühere Pläne eines umfassenden Kanalnetzes im Deutschen Reich wieder neu aufgelegt: „Wird nun darauf Rücksicht genommen (was außerhalb Bayerns in puncto Wasserstraßenbau geschieht, Anm. d. Verf.), dann ergibt sich ohne Zweifel, dass die Verbindungsstrecke zwischen Donau und Rhein nicht durch das Maintal, sondern über den schwäbischen Jura hinweg zum Tal des Neckars, also quer durch Württemberg und Baden geführt werden muss. (...) Was dagegen die Mainlinie anlangt, so wäre diese über Bamberg hinaus durch die Thüringischen Lande hindurch an die Elbe und Oder, an die Wasserstraßen bei Berlin und an die Häfen der Nordsee und Ostsee anzuschließen. (...) Bei einem Anschluss der Donaustraße zum Oberrhein und der Mainstraße zu den Wasserstraßen im Nordosten Deutschlands, lässt sich die Linienführung für einen neuen Donau-Main-Kanal einfacher und bestimmter entscheiden. Drei Forderungen sind hierbei zu erfüllen (...): Das mitten in Bayern gelegene Nürnberg muss vom Kanal berührt werden; der Anfangspunkt des Kanals bei der Donau muss möglichst nahe dem österreichischen Kanalnetz gelegen sein, desgleichen sein Endpunkt am Main nahe dem bei Berlin zusammenlaufenden äußerst regen Wasserverkehr.“

Demgemäß wird der neue Kanal gleichfalls von Kelheim über Nürnberg nach Bamberg seinen Weg zu nehmen haben.“ (Faber, 1900).

Trotz der ungelösten Finanzierung wurde der Bau 1917 beschlossen, wobei die Erfahrungen aus den Störungen des Eisenbahnverkehrs aufgrund der erhöhten Verkehrsansprüche des Militärs während des Ersten Weltkrieges vermutlich eine entscheidende Rolle spielten. Mit der Eroberung von Serbien 1915 war überdies der gesamte Donaulauf in den Händen der Mittelmächte und damit ein potentiell Verkehrsband, das die Verbindung zu den Verbündeten Bulgarien und Türkei herstellen konnte.

Allen Niederlagen, Revolutionen und Aufständen zum Trotz arbeiteten die Behörden und Ausschüsse weiter, und trotz der veränderten geopolitischen Lage setzten 1920 die Verhandlungen zwischen Bayern und dem Deutschen Reich ein, das sämtliche Verkehrseinrichtungen lt. Art. 171 der Weimarer Verfassung übernehmen musste.

1921 wurde der Main-Donau-Staatsvertrag zwischen Deutschem Reich und Bayern unterzeichnet, der vorsah, ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen zu gründen - die Main-Donau-Aktiengesellschaft (im Folgenden kurz: RMD-AG), deren Gegenstand der Bau einer Großschiffahrtsstraße für 1.200 – 1.500-t-Schiffe ist:

1. am Main die Strecke Aschaffenburg – Bamberg
2. an der Donau die Strecke Kelheim - Passau
3. die Verbindung Bamberg - Nürnberg
4. die Verbindung Nürnberg - Kelheim
5. die Verbindung Kelheim - Ulm.

Die gesamte rechtliche Basis des Bauvorhabens findet sich in insgesamt zehn Vertragswerken, die zwischen 1921 und 1976 abgeschlossen wurden (vgl. RMD-AG, RMD-Verträge, München o.J.). Mit dem sogenannten Duisburger Vertrag von 1966 und dem Donau-Kanalierungsvertrag von 1976 tritt die RMD-AG als Bauherr zurück, führt also den Donauausbau nur noch im Namen, im Auftrag und für Rechnung des Bundes durch.

4. Zur Rechtsgültigkeit der Verträge

Alle Verträge sind nach Fastenrath (1982) reine Verwaltungsabkommen, nicht ausdrücklich parlamentarisch gebilligt, d. h. sie müssen sich im Rahmen der Verfassung und im Rahmen der einfachen Gesetze halten. Die Verträge können nicht in das Budgetrecht der Parlamente eingreifen, und die RMD-AG hat einen direkten Anspruch auf Zahlung staatlicher Darlehen nur nach der Bewilligung durch die Parlamente (parlamentarischer Bewilligungsvorbehalt). Die Gelder, die im Verhältnis 2 : 1 von Bund und Bayern aufgebracht werden müssen, sollen zudem erst dann ausbezahlt werden, wenn die allgemeine Finanzlage dies erlaubt (allgemeiner Finanzierungsvorbehalt).

Die Übernahme von Bürgschaften für die von der er RMD-AG aufgenommenen Kredite greift in das Budgetrecht der Parlamente ein. Seit 1949 muss der Umfang der Verpflichtungen nach Art. 115 GG genau zu erkennen sein. Eine einfache gesetzliche Ermächtigung ohne Angabe über die Höhe der Bürgschaftsverpflichtungen reicht nicht mehr aus. Da für die zukünftigen

Jahre des Kanalbaus aber noch keine Haushaltspläne vorliegen, die den Bürgschaftsrahmen der Regierung festlegen, diese aber notwendig wären, verstoßen die RMD-Verträge gegen die Bundesverfassung und die bayerische Haushaltsordnung. Ebenso verstößt das Verbot der Mischfinanzierung gegen die beim Kanalbau geübte Praxis. Danach müssen Bund und Länder ihre Verwaltungsaufgaben jeweils selbst finanzieren. Für den Bau des Schifffahrtsweges ist der Bund finanziell verantwortlich; für andere Zwecke, z. B. die Wasserwirtschaft, das Land Bayern. Das Rechtsgutachten kommt zu dem Ergebnis: „Käme man zu einem eklatanten Missverhältnis zwischen Ausgabenverantwortung und tatsächlichem Finanzierungsanteil, so wäre dies ein Verfassungsbruch.“ (Fastenrath 1982, S. 40)

So ist die Verpflichtung, die sich für die Vertragspartner aus den Abmachungen ergeben, nicht ganz so groß wie oft angenommen wird. Allerdings enthalten die Verträge keine Kündigungsklausel, lediglich einen Änderungsvorbehalt. So könnte allenfalls die ‚Clausula rebus sic stantibus‘ greifen, die besagt, dass an einer vertraglichen Bindung nur so lange festgehalten werden kann, wie tatsächliche und rechtliche Umstände sich nicht wesentlich ändern. Ökonomische und ökologische Gründe könnten hier in Betracht gezogen werden.

5. Der Ausbaustand des Kanals im Jahre 1983

Die im Konzessionsvertrag von 1921 festgelegte Ausbaustrecke Aschaffenburg - Reichsgrenze Österreich hat eine Länge von 677 km. Sie lässt sich in folgende Teilstücke untergliedern:

1. Mainstrecke von Aschaffenburg bis zum Anschluss an den RMD-Kanal nördlich von Bamberg (= 297 km),
2. Nordabschnitt des RMD-Kanals von Bamberg bis Nürnberg (= 72 km),
3. Südabschnitt des RMD-Kanals von Nürnberg bis Kelheim (= 99 km),
4. Donaustrecke von Kelheim bis zur österreichischen Grenze (= 209 km).

Mit dem kontinuierlichen Ausbau der Strecke wurde 1958 begonnen. Laut RMD-AG sind derzeit 85 % dieser Strecke oder 578 km in Betrieb. Der Südabschnitt des Kanals ist zu über einem Drittel fertig gestellt (= 37 km), weitere 7 km sind im Bau. Unerwähnt bleibt in dieser Aufstellung, dass nach der Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums (BfV, Bundeswasserstraßen, Bonn o.J.) und einer IfO-Studie (Hahn 1982) die Main- und Donauschifffahrt in zum Teil erheblichem Maß durch ungenügende Fahrwassertiefen behindert ist. Auf der Mainstrecke Aschaffenburg - Würzburg beträgt die maximale Abladetiefe 2,30 m. Die Fahrrinntiefe der Donau beträgt 2,00 - 2,20 m. Das voll ausgelastete Euroschiff weist demgegenüber eine Abladetiefe von 2,50 m auf.

Beim Bau einer Wasserstraße wird zwischen drei Komplexen unterschieden:

- Staustufen und Schleusen
- Kreuzungsbauwerke
- Kanalstrecke und Flussausbau.

Um den Fertigstellungsgrad der Wasserstraße zu ermitteln, ging das IfO-Institut (Hahn 1982, S. 18 ff.) von den Bauzeitwerten für diese Einzelkomplexe aus und gewichtete sie, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen:

- Staustufe x 24 = 48 Monate Bauzeit
- Kreuzungsbauwerk x 9 = 18 Monate Bauzeit
- Kanalbett-Kilometer x 1 = 2 Monate Bauzeit.

Nach dieser Rechnung beträgt der Fertigstellungsgrad des Kanalbetts auf der Südstrecke Nürnberg – Kelheim 40 %, der der Staustufen 46 % und der der Kreuzungsbauwerke 63 %, d. h. insgesamt 56 %. Mit der zu 100 % fertig gestellten Nordstrecke bis Nürnberg ergibt sich ein Fertigstellungsgrad von 79 %. Bei diesen Angaben ist aber zu berücksichtigen, dass für den Gesamtstreckenausbau von Main und Donau noch eine Fahrrinnenvertiefung benötigt wird, um den Kanal voll nutzen zu können, und dass der noch nicht fertig gestellte Kanalteil im Sulztal und Ottmaringer Trockental zwischen Breitenfurt und Dietfurt auf einen bislang intakten Naturraum trifft, für den noch kein Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde.

6. Baukosten und Finanzierung des Kanalprojektes

Die Kosten der Kanalstrecke Bamberg – Kelheim betragen nach Preisen von 1981 insgesamt 4,219 Milliarden DM, von denen 3,284 Milliarden DM bereits ausgegeben wurden. Der Abwicklungsgrad beträgt demnach 78 % für die Gesamtstrecke. Die Kanalsüdstrecke Nürnberg – Kelheim kostet in Preisen von 1981 insgesamt 2,390 Milliarden DM, von denen 1,463 Milliarden DM (= 61 %) ausgegeben wurden bzw. vertraglich gebunden sind.

Die Finanzierung des Kanalprojektes beschreibt die RMD-AG wie folgt: „Beim Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße werden an den Flusstaustrufen neben den der Schifffahrt dienenden Wehren und Schleusen auch Wasserkraftwerke gebaut. Die Kombination von Wehr, Kraftwerk und Schleuse ermöglicht ein für öffentliche Investitionen einzigartiges Finanzierungskonzept. Der Bau der Main-Donau-Wasserstraße wird nämlich aus den Erträgen dieser Wasserkraftwerke finanziert. Die RMD hat bisher an Main, Regnitz, Donau und Lech insgesamt 51 Laufwasserkraftwerke errichtet. (...) Aus den Kraftwerken wird ein Ertrag von gegenwärtig rund 45 Millionen DM pro Jahr erwirtschaftet. (...) Neben der unmittelbaren Finanzierung der Baukosten werden die Erträge auch zur Deckung des Kapitaldienstes (Zinsen und Tilgung) für die von der RMD aufgenommenen Fremdmittel verwendet, die der Beschleunigung des Baufortschritts dienen. Seit der Fertigstellung des Abschnitts Bamberg - Nürnberg im Jahr 1972 müssen die Kraftwerkerträge voll für den Kapitaldienst herangezogen werden.“ (RMD-AG, 1982, S. 5ff.)

Die staatliche Vorfinanzierung des weiteren Baus besteht in unverzinslich gewährten Darlehen, die aus den Kraftwerkerträgen bis zum Jahr 2050 getilgt werden sollen. Der voraussichtlichen Restschuld von 500 Mio. DM steht der Wert der Kraftwerke von 1,2 Mrd. DM gegenüber, die dann unentgeltlich in das Eigentum Bayerns übergehen, wenn der Kanal nicht Bundeswasserstraße werden sollte.

Wenn man bedenkt, dass zum einen die Stromverbraucher den Kanal mit hohen Strompreisen subventionieren, zum anderen die von Bund und Bayern gewährten unverzinslichen Kredite verlorenen Zuschüssen gleichkommen, da der Verzicht auf Verzinsung letztlich einen Verzicht auf Kapital bedeutet, und drittens nur die hinter der RMD-AG stehende öffentliche Hand mit rechtlich nicht ganz unumstrittenen Mittelzuwendungen und Bürgschaften dem Kanalprojekt den Weiterbau sichert, so verblasst das „einzigartige Finanzierungskonzept“.

Die Kosten für den Ausbau von Main und Donau müssen außerdem bei den Gesamtkosten mitberücksichtigt werden, da durch den RMD-Kanal Sachzwänge für den weiteren Ausbau geschaffen werden, damit nicht die Fehler des Ludwig-Donau-Main-Kanals wiederholt werden, der auch als „Gefangener der Flüsse“ (Kgl. Staatsministerium, 1914) bezeichnet wurde, die er verband.

Nach Kostenstand von 1981 betragen die Ausbaukosten der Donau von Regensburg bis Straubing 715 Millionen DM, von denen 70 % bereits ausgegeben wurden. Diese Zahlen wurden von der RMD-AG 1982 bereits auf 800 Mio. bis 1 Mrd. DM korrigiert. Der Bau der Schleuse Straubing steht derzeit erst am Anfang, und Experten bezweifeln, dass die verbleibenden Restsummen ausreichen, diese Schleuse zu vollenden. Der Bund Umwelt und Naturschutz in Deutschland schätzt die Kosten des Donauausbaus, inklusive der Strecke Straubing - Landesgrenze auf ca. 4,5 Mrd. DM (BUND, 1981).

Die gesamte Investitionssumme für einen durchgehenden Schifffahrtsweg von Aschaffenburg nach Passau bezifferte ein Vertreter der Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik auf näherungsweise 8 – 10 Mrd. DM, eher mehr (Fülling, 1982).

Der jährliche volkswirtschaftliche Verlust liegt nach Angaben der Kanalgegner bei ca. 800 Mio. DM pro Jahr („Bayerns Canal Grande“, Die ZEIT v. 04.02.1983). Somit ist zu fragen, ob nicht mit dem Kanalbau bei kleiner werdendem industriellen und gewerblichen Ansiedlungspotenzial und einer Förderkonkurrenz von ca. 50 % der Gesamtfläche der Bundesrepublik in Form ‚hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgebliebener Gebiete‘ nicht allzu große Finanzmittel lediglich durch ein einziges Projekt gebunden werden.

7. Die regionalwirtschaftliche und die verkehrswirtschaftliche Bedeutung

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (d. h. 1983) lassen sich über die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des RMD-Kanals allenfalls Vermutungen anstellen, denn „die ökonomische Bedeutung der Wasserstraße hängt in erheblichem Umfang von zukünftigen politischen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen ab, die sich längerfristig nicht einwandfrei abschätzen lassen“ (BfV u. Bayer. Staatsministerium, München 1982, S. 6).

Auf eine Analyse des fränkischen und ostbayerischen Wirtschaftsraums kann an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Zusammenfassend kann jedoch festgehalten werden, dass, von den Verdichtungsräumen Nürnberg und Regensburg abgesehen, dieser Raum in weiten Teilen als strukturschwacher ländlicher Raum charakterisiert werden kann. Mit Ausnahme der Stadt Regensburg liegen die wichtigsten wirtschaftlichen Kennziffern der Planungsregionen 11 und 12 des Landesentwicklungsprogramms unter dem Landesdurchschnitt.

Neben dem dringenden Ausbau des Bundesautobahnnetzes soll die Verkehrsanbindung an das europäische Wasserstraßennetz der regionalen Wirtschaft zusätzliche Wachstumsimpulse geben. Konkrete Zahlenangaben liegen über den regionalwirtschaftlichen Nutzen kaum vor. Durch die Erschließungsmaßnahmen im Hafenbereich von Nürnberg sind nach Auskunft des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins ca. 2.700 Arbeitsplätze neu geschaffen worden (Hauck 1982, S. 92). Diese Zahl deckt sich laut Information der Hafendirektion Nürnberg mit der sämtlicher Beschäftigter im Hafengebiet. Da sich viele Firmen aber lediglich das günstige

Betriebsflächenangebot im Hafen zu Nutze machten, ohne auf den Kanal als Transportweg angewiesen zu sein, kann nur ein Teil dieser Arbeitsplätze tatsächlich dem Kanalbau zugeschrieben werden.

Insgesamt betrug das Frachtaufkommen der Binnenschifffahrt im Nürnberger Hafen 638.000 t im Jahr 1981. Das Frachtvolumen der Bahn betrug 1,113 Mio. t und das des LKW-Verkehrs über 2,650 Mio. t. Die Hafenskapazitäten von Nürnberg betragen 2,5 Mio. t pro Jahr, in Erlangen sind es 500.000 t pro Jahr. Die Kapazitäten sind zurzeit mit jährlich 638.000 t bzw. 70.000 t nur zu einem kleinen Teil ausgelastet. Kanalbefürworter lasten das der noch nicht fertig gestellten Wasserstraße an: ‚Ist erst einmal der Kanal da, kommt der Verkehr von ganz alleine!‘ Das dritte Hafenbecken wurde in Nürnberg aber vorsorglich doch nicht gebaut.

Zur Bezifferung des regionalwirtschaftlichen Nutzens scheinen eher folgende Äußerungen symptomatisch: Es „wird ein Verkehrsweg in eine noch nicht erschlossen Region hinaus gebaut, um dieser Region eine Entwicklungschance zu geben. Wesentlich ist hier, dass diese Chance gegeben wird. Wenn Sie nicht gegeben wird, ist eine Entwicklung dieser Region ausgeschlossen. So ist auch die Wasserstraße anzusehen. Die Wirkung der Wasserstraßen auf die Arbeitsplatzsituation ist zugegebenermaßen nicht so groß wie die allgemeiner Kraftfahrtstraßen. Trotzdem ist aber auch von den Wasserstraßen eine Wirkung auf die Arbeitsplatzsituation und auf die Erschließung einer Region anzunehmen.“ (Greif 1982)

An anderer Stelle heißt es in einer Stellungnahme von Vertretern von Bund und Bayern: „Es (gemeint ist Bayern, Anm. d. Verf.) ist der Auffassung, dass aufgrund der Transportkostenverbilligung nach Fertigstellung des Kanals im Einzugsbereich der Wasserstraße (gemeint ist ein 50 km breiter Raum zu beiden Seiten des Kanals, Anm. d. Verf.) allein in bestehenden Betrieben jährlich 200 - 300 Arbeitsplätze gesichert oder neu geschaffen werden können. Der Bund, der von einer niedrigeren Verkehrsprognose ausgeht, hält den regionalwirtschaftlichen Nutzen zwar für geringer, schließt aber in begrenztem Umfang positive regionalwirtschaftliche Effekte nicht aus“ (BfV u. Bayer. Staatsministerium, München 1982, S. 10).

Allerdings hält der 10. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ vom 28. Juli 1981 fest, dass sich die Dezentralisierungsbereitschaft der Industrie verringere. Die mit bestehenden Agglomerationen verbundenen Standortvorteile werden in der Regel so hoch bewertet, dass wirtschaftsschwache Regionen kaum von zukunftssträchtigen Investitionen profitieren werden. Damit muss auch die Zukunft der acht geplanten Häfen an der 99 km langen Kanalsüdstrecke zwischen Nürnberg und Kelheim skeptisch beurteilt werden.

Als Mitte der 1960er Jahre eine Einschätzung über das zu erwartende Transportaufkommen auf der Kanalstrecke von der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) vorgenommen wurde, belief sich diese auf prognostizierte 14 Mio. t für 1989. Dem stehen die Berechnungen des Planco-Instituts (1981) für 1990 von 2,7 Mio. t gegenüber. Ein DIW-Gutachten kommt für den gleichen Zeitpunkt auf 2,7 - 3 Mio. t. Das IfO-Institut (1982) geht hingegen von 5,5 Mio. t für 1990 und der Bayerische Lloyd gar von 6,4 Mio. t für 1990 aus. Das Bayerische Wirtschaftsministerium plant mit 8 - 10 Mio. t pro Jahr.

Diese prognostische Vielfalt erscheint zunächst unverständlich und könnte sich als, zumindest teilweise, interessengesteuert erweisen. Die Planco-Studie wurde für das Bundesministerium

für Verkehr unter Minister Hauff angefertigt, das IfO-Institut arbeitete im Auftrag des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. In der ECE-Kommission ging man 1965 von einem fiktiven Transportvolumen von 5,5 Mio. t aus, die auf dem Kanal, wäre er damals fertig gestellt gewesen, bewegt würden. Dieser Wert wurde dann für das Jahr 1989 einfach hochgerechnet.

Der Ansatz des Planco-Instituts untersucht das gesamte Verkehrsaufkommen in den Verkehrsbezirken zwischen Main und Donau und beziffert das Transportvolumen, das zwischen den Verkehrsträgern einem Wettbewerb unterliegt, mit 7,75 Mio. t, von denen sich 2,7 Mio. t von der Eisenbahn auf das Binnenschiff verlagern werden. Unterteilt man diesen Wert in Teilverkehre, so lassen sich laut Planco unterscheiden:

- Binnenverkehr: 1,785 Mio. t = 66 %
- grenzüberschreitender Verkehr: 0,297 Mio. t = 11 %
- Transitverkehr: 0,622 Mio. t = 23 %.

Nach der DIW-Studie über Güterverkehr im Jahr 2000 lassen sich folgende Angaben für den Rhein-Main-Donau-Kanal für 1990 errechnen:

- Binnenverkehr: 1,2 Mio. t
- grenzüberschreitender Verkehr: 1,8 Mio. t
- Transitverkehr: ohne Bedeutung.

Laut IfO-Studie erscheinen die DIW Prognosen, vom Transitverkehr abgesehen, plausibler. So weist Planco 0,925 Mio. t flüssiges Massengut im Binnenverkehr in Süd - Nord-Richtung aus, Mineralölprodukte aus Ingolstadt / Neustadt für den nordbayerischen Raum, die im gebrochenen Verkehr Bahn - Schiff transportiert werden sollen, was IfO aufgrund der hohen Umschlagkosten bei geringer Entfernung bezweifelt. IfO misst gegenüber DIW dem Transitverkehr eine Schlüsselrolle zu: 2,5 Mio. t pro Jahr, wobei die österreichische Stahlindustrie VOEST-Alpine in Linz als Hauptabnehmer auftritt: Ca. 2/3 des gesamten österreichischen Donauumschlags gehen an die VOEST-Alpine (Hahn 1982, S. 79).

Diesen Stahlkonzern bindet bis 1988 ein Vertrag zum Erz- und Kohletransport mit der Deutschen Bahn. Bislang findet dieser Transport von ca. 1,7 Mio. t pro Jahr (Angabe für 1981) zwischen Hamburg und Regensburg mit der Deutschen Bahn statt, wobei durch die ungünstige Topographie die Streckenführung der 2.600-t-Ganzzüge nicht über die direkte Linie (= 725 Tarifkilometer), sondern über einen Umweg verläuft (= 980 Effektivkilometer). In Regensburg wird das Massengut auf Binnenschiffe der VOEST-Alpine umgeschlagen.

IfO geht in seiner Berechnung von einer Kooperation zwischen Deutscher Bahn und Binnenschifffahrt aus. Die Prognose basiert auf der Vorstellung, dass die Deutsche Bahn weiterhin die Transporte bis Nürnberg durchführt und auf den Streckenabschnitt Nürnberg - Regensburg (= 101 Tarif-, aber 194 Effektivkilometer) verzichtet und dem Binnenschiff überlässt. Damit würde die Deutsche Bahn den Zuschussbetrieb auf dieser Strecke an die kostengünstigere Kanalschifffahrt abtreten. Die Schleusen des Rhein-Main-Donau-Kanals lassen Zweierschubverbände mit 3.300 t zu. Eine gesamtwirtschaftlich negativ zu beurteilende mögliche Verlagerung vom Erz- und Kohleimporthafen Hamburg zu den Rheinmündungshilfen würde nach dieser IfO-Berechnung nicht stattfinden – lediglich Regensburg würde seine

Kopfhafenfunktion verlieren. Allerdings hätten sich bis dahin die Investitionen in die dortigen Umschlagseinrichtungen amortisiert, rechnet das IfO-Institut. Allerdings schließt das IfO-Institut eine Verlagerung von Erz- und Kohleimporten zu den Mündungshäfen des Rheins letztlich nicht ganz aus.

Kritiker des Kanals sehen ihn in Konkurrenz zu einer fast fertig gestellten Autobahn und einem voll elektrifizierten Bahnweg, der als Ausbaustrecke in den Bundesverkehrswegeplan 1980 aufgenommen wurde, d. h. beabsichtigter Bau einer dritten elektrifizierten Strecke und Streckenausbau zur Steigerung der Höchstgeschwindigkeit. Die Deutsche Bahn rechnet bei der Verlagerung des Kohle- und Erzumschlags von Regensburg nach Nürnberg mit Einnahmeverlusten zwischen 60 und 260 Mio. DM, wobei 60 - 120 Mio. DM als realistisch auch von Kanalbefürwortern bezeichnet werden. Diese Beträge müssten zusätzlich vom Steuerzahler zur Subventionierung der Deutschen Bahn aufgebracht werden. Eine Streckenstilllegung kommt aufgrund des Personenverkehrs nicht in Betracht. Außerdem muss die Bahnstrecke immer dann für den Massengütertransport zur Verfügung stehen, wenn die Schifffahrt durch Eisgang oder Niedrigwasser (z. Zt. an 80 - 90 Tagen im Jahr) behindert ist.

Den Standpunkt der Kanalbefürworter aus den Reihen der Industrie, die Deutsche Bahn müsse durch Konkurrenz gezwungen werden, Sondertarife anzubieten, widerlegt die Bahn mit dem Hinweis darauf, dass lediglich 19 % aller nach Bayern versendeter Güter zum Regeltarif abgefertigt werden. Fraglich bleibt auch, ob Gewinne aus Tarifabsenkungen an die Verbraucher weitergegeben werden bzw. überhaupt der Regionalwirtschaft zugutekommen. Die vom Bundesverkehrsministerium geschätzte Frachtersparnis geht weitestgehend in den Transit- oder regionsüberschreitenden Binnenverkehr. Nur 15 % der Transportkostensparnis, die - folgt man Planco und IfO - für die Strecke Nürnberg - Kelheim insgesamt 12,4 Mio. DM pro Jahr ausmacht, kommt der regionalen Wirtschaft zu. Das sind 2 Mio. DM pro Jahr.

Der Gesamtbetrag der Transportkostensparnis deckt überdies noch nicht einmal die zu erwartenden Folge- und Betriebskosten von 20 Mio. DM für den Rhein-Main-Donau-Kanal, die im Wesentlichen vom Steuerzahler aufzubringen sind, da die Binnenschifffahrt nur zu ca. 7 % an den Wegekosten beteiligt wird.

8. Der wasserwirtschaftliche Nutzen

Als Rechtfertigung für den Kanalbau wird immer seltener seine Verkehrsbedeutung herausgestellt. Wenn es darum geht, Kosten und Nutzen gegeneinander abzuwägen, wird dagegen immer öfter das Stichwort vom ‚wasserwirtschaftlichen Nutzen‘ gebraucht.

Nordbayern ist ein Gebiet mit geringen Niederschlägen: 600 mm pro Jahr im Raum Nürnberg und Würzburg stehen mehr als 2.000 mm pro Jahr am Alpenrand gegenüber. Nur 28 % der Fläche Bayerns liegen im Einzugsbereich des Mains, der Rest vor allem im Donaueinzugsgebiet. Der mittlere Niedrigwasserabfluss der Regnitz bei Nürnberg beträgt 12 m³/s, der der Donau bei Regensburg 185 m³/s. Auch im Verhältnis der Einwohnerzahlen zu den Niedrigabflüssen zeigt sich Nordbayern stark benachteiligt: 71 Einwohner je Sekundenliter im Main- gegenüber 14 Einwohner je Sekundenliter im Donaueinzugsgebiet.

Im Rahmen der Rhein-Main-Donau-Verbindung bietet es sich an, diesen Mangel durch Wasserüberleitung auszugleichen, um:

- der Landwirtschaft genügend Bewässerungswasser zur Verfügung zu stellen,
- die Gewässergüte besonders bei Niedrigwasser zu verbessern,
- mehr Energie aus Wasserkraftwerken zu gewinnen,
- genügend Brauch- und Nutzwasser für die Industrie zu besitzen,
- für die Kraftwerke Grafenrheinfeld, Viereth, Eggolsheim und Frauenaarach Kühlwasser zur Verfügung zu stellen, deren Bau bzw. Inbetriebnahme mit der Wasserüberleitung steht und fällt.

Im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Ausbaus entstehen außerdem Talsperren, die den Hochwasserschutz verbessern, besonders aber in einer seenarmen Region Attraktionszentren für den Fremdenverkehr darstellen. Der Brombachspeicher ist mit 12 km² größer als der Tegernsee!

Geplant ist, die Schleusen der Südrampe des Rhein-Main-Donau-Kanals mit fünf Pumpmaschinensätzen á 7 m³ Förderleistung pro Sekunde auszustatten. Zwei Pumpen heben Schleusenwasser in den Kanalabschnitten bis zur Scheitelhaltung, wo es im Dürrlohspeicher gesammelt wird. Die übrigen drei Maschinensätze heben Wasser für die Überleitung ins Regnitz-Main-Gebiet. Es wird in der Talsperre Kleine Roth gesammelt, um so eine kontinuierliche Abgabe zu gewährleisten. Durch einen 10 m hohen Vordamm wird das Stau-becken dieser Talsperre zwischen Staudamm und Stauwurzel halbiert, um im oberen Teil Fremdenverkehr zu ermöglichen, da im Hauptbecken der Wasserspiegel bei voller Ausnutzung bis zu 7 m abgesenkt wird.

Bei einem Niedrigwasserabfluss von unter 140 m³ pro Sekunde bei Kelheim ist die Wasserentnahme aus der Donau nicht mehr statthaft, um die Unterlieder nicht zu schädigen. Um dennoch eine geregelte Schifffahrt auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal zu ermöglichen und ein ausreichendes Wasserangebot dem Regnitz-Main-Gebiet zur Verfügung zu stellen, ist vorgesehen, Wasser aus dem oberen Altmühltal zu verwenden. Hochwasser, das im Ausgleichsbecken bei Gunzenhausen gesammelt wurde, wird dann über den Brombach-Überleiter, ein 9 km langer Kanal, der die Hauptwasserscheide in einem 2,7 km langen Stollen unterläuft, in den Brombachsee abgegeben. Dieser wurde ebenfalls zur besseren Nutzung durch den Fremdenverkehr in zwei Vor- und ein Hauptbecken geteilt. Da es sich um ein Wassermangelgebiet handelt, wird die Füllung des Brombachspeichers etwa zehn Jahren dauern. Sollte der RMD-Kanal nicht fertig gestellt werden, so ist als Alternative für die Wasserüberleitung der Bau einer Druckwasserüberleitung mit einem Volumen von 21 m³ pro Sekunde geplant. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 500–560 Mio. DM. Das Brombachspeichersystem, Kosten 700 Mio. DM in Preisen von 1980, muss zur Sicherstellung der Wasserversorgung in Trockenperioden auf jeden Fall gebaut werden.

Über die grundsätzliche Frage, ob die Wasserüberleitung überhaupt notwendig ist, gehen die Meinungen auseinander. Im Gegensatz zu den oben genannten Belegen für eine Wasserüberleitung stehen folgende Argumente:

- Die Landwirtschaft bewässert in diesem Raum schon jahrhundertlang. Selbst in jüngster Zeit sind keine Bewässerungsanlagen wegen unzureichender Wasserführung abgelehnt worden (Weiger 1982, S. 115 ff.).
- Die Verbesserung der Wassergüte kann in gleicher Weise sowohl durch Überleitungswasser als auch durch den Bau weiterer Kläranlagen erreicht werden. So besitzt die Rednitz oberhalb Nürnbergs Gewässergüteklasse 2, unterhalb Nürnbergs Gewässergüteklasse 3 – 4 und unterhalb von Erlangen Gewässergüteklasse 4.
- Die Steigerung des Fremdenverkehrs bedeutet für die Gemeinden nicht nur Positives. 1981 stellte die oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren fest: „Die Verkehrsplanung muss berücksichtigen, dass der Erholungsverkehr an heißen Tagen städtische Dimensionen annehmen kann. (...) Der Bau der Seen führt zu erheblichen Strukturveränderungen im süd- und mittelfränkischen Gebiet. So wie heute Auswirkungen auf das Baugewerbe und den Bodenmarkt feststellbar sind, wird die Belebung des Fremdenverkehrs zu einer Hebung des Einkommensniveaus führen.“ (Oberste Baubehörde 1981).

Zu fragen bleibt, ob nicht der Nutzen nur einem kleinen Personenkreis zu Gute kommen wird. Schon heute (1983) sind die Baulandpreise (nach einer mdl. Mitteilung von Prof. Grebe) um das Zehnfache angestiegen. Fraglich bleibt auch, ob die Gemeinden die Folgekosten für Ihre Investitionen später aufbringen können.

9. Der Rhein-Main-Donau-Kanal und die Ökologie

Von Kanalgegnern wurde, noch bevor ökonomische Bedenken gegen das Großprojekt aufkamen, insbesondere auf die Umgestaltung der Landschaft und auf die Eingriffe in den Landschaftshaushalt als Argument gegen den Kanalbau verwiesen. Heute, wo sich in einzelnen Streckenabschnitten die Raumbelastung konkret aufzeigen lässt, kommt der Deutsche Rat für Landespflege zu dem Ergebnis: „Die Eingriffe in die aus landschaftsökologischer Sicht und aus Sicht von Naturschutz, Landschaftspflege und Wasserwirtschaft erhaltenswerten und zum großen Teil schutzwürdigen Teilräume von Sulz, Altmühl und Donau gehören zu den derzeit stärksten Landschaftsveränderungen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“ (Dt. Rat für Landespflege 1982, S. 2). Dabei muss zwischen dem Altmühl- und dem Donauausbau unterschieden werden.

9.1 Der Ausbau der Altmühl

Bereits 1972 erarbeitete der Landschaftsarchitekt Professor Grebe im Auftrag der RMD-AG den Landschaftsplan Altmühltal, der 1974 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und der vom Vorsitzenden des Bundes Naturschutz in Bayern in einem Vorwort akzeptiert wurde, was von der RMD-AG gerne zitiert wird.

Das 200 - 400 m breite Altmühltal wird durch den Kanalbau entscheidend verändert:

- Das ca. 15 m breite und mäandrierende Fließgewässer Altmühl wird in einem 55 m breiten und gestreckten Stillwasserkanal umgebaut.

- Der durch bis zu 5 m hohe Aufschüttungen und Eintiefungen neue Wasserstand wirkt über die Veränderung des Grundwasserspiegels auf die Vegetation in den Uferbereichen und den Altarmen ein.
- Das Ausbleiben der Hochwasser durch das Ausgleichsbecken Gunzenhausen und die Absenkung des Grundwasserspiegels führen zur Umwandlung von Feuchtwiesen in Ackerland und Weiden durch die Landwirtschaft, der grüne Charakter des Tals geht verloren.
- Brückenbauwerke mit großer Stützweite und Höhe, die lichte Durchfahrtshöhe für Kanalschiffe soll bei Höchstwasserstand 6,80 m betragen, bilden unangepasste Fremdkörper in dem engen Tal.

Das Ziel des Landschaftsplans Altmühltal sieht Professor Grebe so: „Wichtigste Aufgabe der Landschaftsplanung ist die Erhaltung bzw. der Wiederaufbau der Maßstäblichkeit und der ökologischen Vielfalt des Talraumes mit seiner jetzigen reichen Differenzierung und den unterschiedlichen Lebensräumen für Vegetation und Fauna.“ (RMD-AG 1974, S. 58)

Dieses Ziel zu erreichen,

- sollte das gestreckte Kanalwasserbett durch wechselnde Breite der Wasserfläche aufgelockert und auch die begleitenden Wege (Betriebs- Fahrrad- und Wanderwege) nicht parallel, sondern bewegt geführt werden,
- sollten möglichst viele Altwässer erhalten bleiben,
- sollten die Laich- und Brutplätze gesichert werden, da durch den Wellenschlag beim Schiffsverkehr kurzfristige Wasserspiegelschwankungen von 100 - 120 cm Höhe zu erwarten sind,
- sollte eine natürliche Ufergestaltung mit Leitwerk, Uferbermen, künstlichen Schotterbänken erzielt und sollten möglichst rasch standortgerechte Holzarten angepflanzt werden.

Von diesem Grundkonzept ausgehend, wurde bisher ein erster Abschnitt im unteren Altmühltal zwischen Kelheim und Essing fertig gestellt. Schwierig ist insbesondere, die Altwässer zu erhalten, da die Wasserhöhe im Kanal gegenüber dem Gefälle der Altmühl nivellierenden Charakter hat. Die Umwandlung des Talraumes mit jetzt zwölf Schleusen des Ludwig-Donau- Main-Kanals in eine Strecke mit nur zwei Schleusen greift in die Hydrologie des Flusslaufes entscheidend ein.

Die Bereiche zwischen zwei Schleusen gliedern sich in einen Einschnittsbereich, in dem der Wasserspiegel des Kanals tiefer liegt als der der Altmühl, einen Bereich mit nahezu gleichen Wasserständen und einen Staubereich, in dem der Wasserspiegel des Kanals höher liegt. Bei einer Einbeziehung von Bereichen mit einer Wasserspiegelveränderung von bis zu +/- 0,8 m liegen auf 34 % der Strecke die Wasserspiegel von Kanal und Altmühl auf nahezu gleicher Höhe. Auf 8 % der Strecke liegt der Wasserspiegel im Kanal um 0,8 - 1,5 m tiefer, auf 37 % der Strecke über 1,5 m tiefer und auf 21 % der Strecke um über 0,8 m höher. Abgesehen von den 34 % ist in weiteren 25 - 30 % der Strecke mit mehr oder weniger großem Aufwand (Nachbaggern, Einleitung von Quellwasser, Abpumpen) ebenfalls eine Erhaltung der Altwässer möglich. Sollten alle Vorgaben des Landschaftsplanes Altmühltal umgesetzt werden, so könnten also ca. 60 % der Altwässer erhalten bleiben.

Nutzungskonflikte sind zwischen ökologischen und landwirtschaftlichen Interessen jedoch schon vorprogrammiert. Die Landwirtschaft verlangt zum Ausgleich für die verloren gegangenen Flächen eine verstärkte Umwandlung von Grün- in Ackerland und das Zuschütten viele Altwässer. Zudem beschränkt sich der Landschaftsplan nur auf einen schmalen Randbereich entlang des Kanals. Der Ausbau der Staatsstraße 2230 im Altmühltal zur ortsumgehenden Schnellstraße mit zum Teil überdimensionierten Kreuzungsbauwerken (besonders bei Essing) beeinträchtigt das Landschaftsbild oft mehr als der Kanal selbst. Außerdem ist künftig mit Ortserweiterungen in dem vom Hochwasser freigelegten Auebereich zu Ungunsten des Grünlandanteils zu rechnen. Hier bedarf die Kooperation zwischen den einzelnen Planungsämtern einer dringenden Überprüfung, so Prof Grebe (mdl. Mitteilung).

9.2 Der Ausbau der Donau

Die Veränderungen durch den Wasserstraßenbau beziehen auch Main- und Donautal ein. Während der Main nur streckenweise vertieft werden soll und eine Kurvenbegradigung durchzuführen ist, um Zweierschubverbände einsetzen zu können, zeichnet sich seit einigen Jahren ab, dass der Donauausbau und nicht der Ausbau der Altmühl das eigentliche ökologische Problem der Rhein-Main-Donau-Verbindung zu werden verspricht. Zum einen aufgrund der größeren Fläche des Gebietes, zum anderen, weil die Donauauen das wichtigste inländische Feuchtwiesenbrüteregebiet der Bundesrepublik sind. In Art. 6d des Bayerischen Naturschutzgesetzes (= Feuchtgebietsschutz) sind sechs Vogelarten als Kriterien für besonders wichtige Feuchtgebiete aufgeführt. In ganz Bayern kommen diese Arten zusammen nur an einer einzigen Stelle vor, im Donautal. (Sothmann 1982, S. 178 ff)

Es ist damit zu rechnen, dass 90 % der Donauauen zerstört werden, wenn folgende Forderungen erfüllt werden:

- ein Hochwasserschutz, angelegt auf 500-jährige Hochwasser,
- eine gestreckte und vertiefte Flussbettführung durch Aufstau für eine verlängerte Schifffahrtsperiode durch die Donauschifffahrt und
- ein Umbrechen der Feuchtbereiche zum Zweck der ackerbaulichen Nutzung durch die Landwirtschaft.

Der Ausbau der Donau auf Bundesgebiet begann mit einer Niedrigwasserregulierung, die in den Jahren 1922 - 1969 durchgeführt wurde, zunächst der Bau der Staustufe Kachleth (1929). Der Einbau von Buhnen und Leitwerken ermöglichte den Verkehr bis Regensburg, bei Niedrigwasser ist die Fahrrinne allerdings nur 70 m breit und 2 m tief. Entsprechend den Empfehlungen der Internationalen Donaukommission und in Erwartung des höheren Verkehrsaufkommens auf der Rhein-Donau-Verbindung, soll die Fahrrinne auf 100 m Breite und 2,8 m Tiefe ausgebaut werden, um Viererschubverbände donauaufwärts bis Regensburg fahren zu lassen und die schiffbare Periode von derzeit 270 Tagen zu verlängern. Zu diesem Zweck wurde der Bau von zwei weiteren Schleusen in Geisling und Straubing beschlossen.

Da nach dem Einstau der Wasserspiegel ca. 3 - 4 m über dem Gelände an der Staustufe liegt, muss der Stauraum durch Seitendämme eingefasst werden; eine Auffüllung des Geländes wie im Altmühltal kommt wegen der großen Fläche und fehlenden Materials nicht infrage. Da im Fall eines Hochwassers das in die Fluren austretende Flusswasser unterstrom nicht mehr zur

Donau zurückfließen kann, müssen diese Seitendämme, auf 500-jährige Hochwasser ausgelegt, auch oberstrom fortgesetzt werden. Dies ist in erster Linie auf das Engagement einiger niederbayerischer, der Landwirtschaft verbundener Abgeordneter zurückzuführen. In der unteren Hälfte des Staauraums ist die Aue durch den Hochwasserdeich hochwasserfrei und durch die unterirdische Abdichtung der Seitendämme bis in 17 m Tiefe auch gegen Druckwasser geschützt. Dies ermöglicht auf den tief durchwurzelbaren Aueböden eine Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung, d. h. zum Beispiel Maisanbau statt Feuchtwiesen. Um bei den Landwirten, die oberstrom ihre Nutzflächen besitzen, keine Wettbewerbsnachteile entstehen zu lassen, ist der Antrag auf durchgängigen Hochwasserschutz gefasst worden.

Im Rahmen der Hochwasserfreilegung wird der Querschnitt des Flussprofils im unteren Staubereich von 80 m auf 300 m verbreitert. Da die neuen Seitendämme näher am Ufer liegen als die alten Hochwasserdeiche, die größtenteils entfernt werden, wird das Überschwemmungsgebiet auf kleinen Raum beschränkt. Wenn auch durch geringfügige Grundwasserspiegelanhebung im oberen Drittel des Staubereichs eine ökologische Bereicherung zu erwarten ist, so darf die ökologische Verarmung auf 2/3 der Strecke nicht übersehen werden. Der Deutsche Rat für Landespflege (1982, S. 4 ff.) prognostiziert, dass

- im Bereich der Staustufe Geisling von 116 Altwässern nur zwei unberührt bleiben, 109 dagegen völlig verloren gehen,
- die verbleibenden naturnahen Biotope im Bereich Regensburg - Straubing auf 7 % zusammenschrumpfen werden, von 13.000 ha auf 910 ha und
- im Auenbereich Regensburg - Straubing von 2.400 ha Feuchtwiesen 600 ha übrigbleiben.

Begründet wird der Eingriff auch mit der besonderen hydrologischen Situation der Donau, die die RMD-AG veranlasst hat, in einem eigenen RMD-Informationsschreiben der These ‚Nichts passiert, wenn nichts verändert wird‘ zu widersprechen. Danach liegt die jährliche Tiefenerosionsrate der Donau derzeit bei durchschnittlich 2 - 3 cm pro Jahr in Regensburg und Straubing und zeigt zunehmende Tendenz. In der Zeit von 1900 - 1970 sank der Mittelwasserstand in Regensburg um 88 cm, in Straubing um 46 cm. Für das Jahrzehnt 1960 - 1970 lauten die Werte 15 cm und 5 cm. Da die Grundwasserstände dem Wasserstand im Fluss folgen, ist es demnach nur eine Frage der Zeit, bis die noch vorhandenen Feuchtbiotope automatisch trocken fallen.

Hier rächen sich die flussbaulichen Eingriffe an der Donau und ihren Zuflüssen wie der Bau von Stauhaltungen und Wasserkraftwerken, wodurch dem Fluss jedes Jahr ca. 600.000 - 700.000 m³ natürliches Geschiebe fehlen, die der Donau zusätzliche Transportenergie kosten würde, die nun in Tiefenerosion umgewandelt wird.

Die RMD-AG lehnt eine künstliche Geschiebezugabe wie am Oberrhein ab. Sie kommt zu dem Ergebnis: „Eine ähnliche Lösung scheidet an der Donau wegen der anderen Gefälls-, Querschnitts- und Abflussbedingungen von vornherein aus. Die einzige Möglichkeit, den größten Teil der Feuchtgebiete auf Dauer zu erhalten, ist der Ausbau des Flusses mit Staustufen.“ (Rümelin 1982, S. 2). Demgegenüber plädiert der Deutsche Rat für Landespflege (1982, S. 11) für die Einsetzung einer interdisziplinären Gutachtergruppe, da „nach den derzeit

vorliegenden Untersuchungen nicht bewiesen (ist), dass nur durch einen solchen Ausbau der Donau im vorgesehenen Umfang die Sohleneintiefung aufgehalten werden kann.“

10. Kosten-Nutzen-Analysen und Kosten beim Abbruch der Bauarbeiten

Nachdem der ehemalige Bundesverkehrsminister Volker Hauff den Bau des Rhein-Main-Donaukanals als das „dümmste Projekt seit dem Turmbau zu Babel“ brandmarkte und laut über die qualifizierte Beendigung des Kanalbaus nachdachte, sind in Fülle Gutachten und Gegengutachten, optimistische und pessimistische Prognosen erschienen. Sie versuchen das Kosten-Nutzen-Verhältnis näher zu bestimmen. Dabei ist zu beachten, dass Kosten-Nutzen-Analysen oft subjektiven Bewertungen unterliegen, und sie sind, obschon vom Gesetzgeber gefordert (z. B. Bundeshaushaltsordnung § 7 Abs. 2), letztlich nur als grobe Richtschnur zu verstehen.

1976 ergab eine Kosten-Nutzen-Analyse für den Rhein-Main-Donau-Kanal ein Verhältnis von 1 : 0,41 (Hahn 1982, S. 86). 1981 errechnete das Planco-Institut 1 : 0,52 (Planco 1981), d. h. jede noch zu investierende Mark kann nur 0,52 DM Gewinn erwirtschaften. Die Bekanntgabe dieses Ergebnisses führte zum Vorschlag des Bundesverkehrsministers, mit Bayern über eine qualifizierte Beendigung der Bauarbeiten zu verhandeln.

Neuerdings errechnete IfO ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1 : 0,96 - 0,98 und bewertet das Planco-Gutachten wie folgt: „Bei der Beschäftigung mit den Planco-Berechnungen kann man sich das des Gefühls nicht erwehren, dass hier für den Kosten-Nutzen-Koeffizienten eine Minimierungskalkulation durchgeführt wurde.“ (Hahn 1982, S. 105) Allerdings errechnet sich das günstigere Kosten-Nutzen-Verhältnis bei IfO aus Einsparungen im wasserwirtschaftlichen Bereich und aufgrund einer optimistischeren Einschätzung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (zu den unterschiedlichen Berechnungsarten des Kosten-Nutzen-Verhältnisses s. Hahn 1982, S. 85 ff.).

Die im Falle des Abbruchs der Bauarbeiten zusätzlich entstehenden Kosten belaufen sich nach Angaben der RMD-AG bei einem Baustopp und nach Abwicklung der bestehenden Verträge mit den Baufirmen und ohne den Bau der Druckwasserleitung auf 3 – 5 Mio. DM pro Jahr für Sicherung und Wartung der Anlagen. Bei einem unverzüglichen Baustopp ohne spätere Aufnahme der Arbeiten fallen folgende Kosten an:

- für Entschädigung an Baufirmen 30 % der Vertragssumme (= 145 Mio. DM),
- für eine zusätzliche Wasserüberleitung ins Regnitz-Main-Gebiet 500 -560 Mio. DM,
- für den Abbruch bisher ausgeführter Bauwerke und Rekultivierung der Landschaft: Kosten in ungenannter Höhe und
- für eine Entschädigung an Gemeinden, die ihre Bauleitplanung auf den Kanalbau eingestellt haben: Kosten in ungenannter Höhe.

Insgesamt liegen die Kosten in diesem Fall nach Angaben der RMD-AG über den Fertigstellungskosten des Kanals (Seidel 1982, S. 253 ff.).

11. Schlussbetrachtung 1983

Sofern man nicht den Kanalbau rundweg ablehnt und einem Baustopp mit den o.g. Konsequenzen zustimmt, sollten Kanalbefürworter im Hinblick auf das vermutlich geringer ausfallende Transportaufkommen und aus Gründen der Ökologie den folgenden Vorschlag von Prof. Grebe bedenken (Grebe 1982, S. 327). Er schlägt für das Altmühltal die Fertigstellung des Kanals zwischen Nürnberg und Kelheim vor, jedoch mit kleineren Ausbauelementen und Ausweichstrecken, entsprechend den durch die Schleusen eintretenden Verkehrsschüben. Für das Donaual fordert er einen wesentlich reduzierten Hochwasserschutz, das Zurücktreten der Dämme vom Fluss, die Einbeziehung größerer Wiesenbereiche in den Überflutungsraum und generell das Überprüfen der Ausbaunotwendigkeit auf der Donaustrecke Straubing -Vilshofen mit den geplanten drei Schleusen. Für das Maintal sieht er keine Veranlassung für Uferbegradigungen, höchstens eine Vertiefung der Wasserstände. Diese Lösung würde seiner Meinung nach mit einer Summe von ca. 1 Mrd. DM eine durchgehende Schifffahrtsstraße schaffen und gleichzeitig die unersetzbaren Feuchtwiesen, Auenwälder und Altwässer an der Donau erhalten.

In welcher Weise auch immer die Schätzungen und Prognosen in Erfüllung gehen werden, eines hat der Bau des „Canal Grande des Freistaates“ (Die ZEIT v. 04.02.1983) lt. Volker Hauff aufgezeigt: „Kein Verkehrsprojekt dieser Art und Größe wird mehr gebaut werden können, ohne dass ‚vorher‘ über Ökonomie und Ökologie diskutiert wird.“

12. Anmerkungen aus dem Jahr 2016

Die Diskussion um den Bau des ‚Europa-Kanals‘ Main–Donau - die ‚Verkürzung des Seeweges nach China‘ (Franz-Josef-Strauß zugeschrieben) oder das ‚dümmste Projekt seit dem Turmbau zu Babel‘ (Volker Hauff) - wurde vor allem zu Beginn der 1980er Jahre mit großer Vehemenz und Schärfe geführt wie man an der Vielzahl kontroverser Zeitungsartikel oder am Beitrag von Hildebrandt / Polt im Satiremagazin ‚Scheibenwischer‘ nachvollziehen kann. Kein Wunder also, dass - dem Bildungsauftrag zur Erziehung mündiger Staatsbürger folgend - der Rhein-Main-Donau-Kanal sich anbot, Interessenlagen und interessengestütztes Handeln als solches erkennen zu lassen und auch zu benennen, die Komplexität der Wirkung von Großprojekten auf Ökonomie und Ökologie zu verstehen und ebenfalls die Macht zu begreifen, die vom Faktischen ausgeht – ein völkerverbindender, seit dem frühen Mittelalter existierender Wunschtraum kurz vor der Vollendung aus rationalen Gründen aufzugeben, ist schwer nachvollziehbar.

Die Ablösung der SPD-geführten Bundesregierung durch eine CDU/CSU-geführte Koalition ebnete den Weg zu Weiterbau des Kanals. Nach seiner Eröffnung am 25. September 1992 wurde es zwar ruhiger um ihn, 1995 rechnete aber Eugen Wirth noch einmal scharf mit dem Gesamtprojekt ab wie sich aus der Zusammenfassung seines Beitrags erkennen lässt: „The canal between Bamberg and Kelheim/Regensburg was, even when opened, one of the waterways of yesteryear whose size would never cope with the requirements of future inland waterway traffic.“ (Wirth 1995, S. 100)

Viele Jahre später sind - um im Bild zu bleiben - die Wogen mehr oder weniger geglättet und erlauben einen unaufregteren Blick auf das, was sich zwischenzeitlich entwickelt hat.

Vielleicht sind die Stimmungslagen im Rückblick auch ruhiger geworden, geschieht dieser doch vor dem Hintergrund einiger aktueller größerer und kleinerer Projekte in Deutschland (Flughafen Berlin, Stuttgart 21; Elbphilharmonie, Oper Köln), bei denen vor allem die finanziellen Größenordnungen zum Teil völlig aus dem Ruder laufen und die beim Bau des RMD-Kanals vorgebrachten ökonomischen Argumente und Kostenvolumina verblassen lassen. Heute muss die Entwicklung um den Rhein-Main-Donau-Kanal differenziert gesehen werden.

Transport

Die in den Kanal gesteckten Erwartungen hinsichtlich seiner eigentlichen Zielbestimmung, nämlich Wasserstraße für den Transport von Gütern zu sein, hat sich bis heute nicht erfüllt, obwohl sich die politischen Rahmenbedingungen durch den Fall des Eisernen Vorhangs und einer leichteren Anbindung südosteuropäischer Staaten und Ökonomien in den europäischen Binnenmarkt deutlich verbessert haben. Ging die Planco-Prognose noch von 2,9 Mio. Jahrestonnen aus, so bewegt sich das reale Transportaufkommen derzeit im langjährigen Mittel bei ca. 6 Mio. Tonnen. Dies ist erfreulich, aber noch immer von den 8 – 10 Mio. Tonnen der alten Planung der RMD-AG oder gar den für den Bau mit ausschlaggebenden 14 Mio. t (bereits für 1990!) aus dem ECE-Gutachten entfernt. Dies ist für die Kosten-Nutzen-Relation insofern wichtig, da die jährlichen Betriebskosten von 15 Mio. € bislang lediglich zu 20 % durch Gebühreneinnahmen aus dem Kanal gedeckt sind (an dieser Stelle erinnert man sich gerne an die Überschüsse aus den Einnahmen aus Obstbau und Fischerei am Ludwig-Donau-Main-Kanal!).

Auch die Häfen Nürnberg und Erlangen liegen hinsichtlich der Umschlagvolumina aus dem Gütertransport per Schiff weit unter ihren Kapazitätsgrenzen: Nürnberg 0,53 Mio. t (2013), Erlangen 82.000 t (2006).

Am Kanal werden größere Ersatzinvestitionen in den nächsten Jahrzehnten anstehen: Insbesondere in die Schleusen muss investiert werden, da sie, anders als heute üblich, aus Fertigteilen zusammengesetzt wurden und der Beton zu bröckeln beginnt. Pro Schleuse ist mit Kosten in Höhe von 170 – 180 Mio. € zu rechnen; bei 16 Schleusen würden sich Baukosten ergeben, welche die damaligen Gesamtkosten für den Kanalbau von 2,3 Mrd. € deutlich übersteigen und auch nicht durch objektgebundene Einnahmen gedeckt sind.

Die Finanzierung des Kanals geschah nach Aussage der RMD-AG ganz wesentlich über den Verkauf von Elektrizität, die in den mehr als 60 Kraftwerken im Zugriff der Gesellschaft erzeugt wurde. Auf die Wirkung zinsloser Darlehen und Bürgschaften wurde bereits an anderer Stelle eingegangen (s. hierzu auch Wirth 1995, S. 38 ff.). 1995 wurde die RMD-AG aufgelöst und die Kraftwerke in die heutigen Stromkonzerne EON (77,49 %), RWE (13 %) und EnBW (~10 %) integriert. Es ist daher nicht damit zu rechnen, dass die o.g. Investitionen und Reparaturkosten nach dem alten Finanzierungskonzept über Stromverkauf gedeckt werden können. Sie werden durch Steuermittel zu finanzieren sein.

Auch die Einnahmenseite durch Gebühren ist nicht unbedingt als stabil zu betrachten. So sind es insbesondere Massengüter, die auf dem Kanal transportiert werden: Nahrungs- und Futtermittel, Düngemittel, Brennstoffe und Mineralöle, Erze und Metalle, aber auch Spezialgüter wie Transformatoren oder Turbinen, deren Transport über Land erhebliche

Schwierigkeiten mit sich bringen würde. Alleine der Transport von Erzen, Eisen und Metallen macht ca. 20 % der Transportmengen aus (s.o. die Diskussion um den Rohstoffbezug der VOEST-Alpine). Der auf anderen Wasserstraßen deutlich zu erkennende Trend einer Zunahme der Containertransporte geht dagegen am RMD-Kanal nicht nur vorbei, sondern ist sogar stark rückläufig (10.000 Container im Jahr 2000, 1.300 Container im Jahr 2012), u.a. da die Schiffe aufgrund der geringen Brückenhöhe nur zweilagig mit Containern beschickt werden können.

Fazit: Betriebswirtschaftlich muss der RMD-Kanal aus heutiger Sicht eher als Flop bezeichnet werden, auch wenn die Transportmengen höher ausgefallen sind, als es seinerzeit befürchtet wurde.

Freizeit

Mit den Stauseen und Ausgleichsbecken, die im Zuge des größten wasserwirtschaftlichen Bauvorhabens Deutschlands in den 1980er bis 1900er Jahren entstanden und mit der Flutung des Brombachsees im Jahr 2000 fertig gestellt wurden, entstand 20 bis 30 km südwestlich von Nürnberg eine völlig neue Freizeit- und Erholungslandschaft. Altmühlsee, Brombach-/Ilgelsbachsee, Rothsee, Dennenloher und Hahnenkammsee erlauben eine Vielzahl von Wassersportarten. Über 1.500 km Radwege im Bereich der Seen und des Kanals sind Anziehungspunkt für Aktivurlauber und Hochleistungssportler; so findet das Schwimmen über die 3,8 km-Distanz beim Triathlon ‚Challenge Roth‘ in der Scheitelhaltung des RMD-Kanals statt, der dann für einige Stunden für den Schifffahrtsverkehr gesperrt wird.

Im Jahr 2014 konnte das Fränkische Seenland erstmals über 309.000 Gäste begrüßen, das waren 6,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch bei den Übernachtungszahlen wurden 2014 mit 917.209 Übernachtungen knapp 11 Prozent mehr gezählt als noch 2010.

Für die Metropolregion Nürnberg ist der Gesamttraum zu einem beliebten Naherholungsgebiet geworden. So weist der den Kanal begleitende Betriebsweg bei guter Fahrbahndecke nur minimale Steigungen auf und ist bei Radfahrern besonders beliebt und Teil verschiedener Radwanderwege. Im Sommer verkehren auf dem Kanal Personenschiffe und insbesondere die Zahl der Kreuzfahrtschiffe für Fahrten zwischen Basel oder Rotterdam / Amsterdam über Nürnberg und Regensburg nach Wien und Budapest hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen: 2003= 330 Schiffe, 2013= 970 Schiffe.

Fazit: Der Freizeit- und Erholungswert im Einzugsbereich des RMD-Kanals ist heute so groß, dass der Tourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor in der Region geworden ist und viele Arbeitsplätze in diesem Bereich entstanden sind. Dieser Zusatzeffekt, der alleine im Übernachtungsbereich vermutlich jährlich im hohen zweistelligen Millionenbereich liegt, rechtfertigt allerdings nicht den Bau des Kanals.

Wasserüberleitung

Nach Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach (http://www.wwa-an.bayern.de/fluesse_seen/gewaesserportraits/doc/gesamtbilanz.pdf, zwischenzeitlich entfernt) wurden in den Jahren 1996 – 2015 im Durchschnitt jährlich 137 Mio. m³ Wasser über die Wasserscheide aus dem Donau- in das Regnitz-Main-Gebiet übergeleitet. Diese Zusatzfunktion, die der Kanal übernommen hat, kann als Zusatznutzen bewertet werden. So verhinderten z. B. im Mai 2011

die über den Main-Donau-Kanal nach Nordbayern verfrachteten Wassermassen ein extremes Niedrigwasser auf Rednitz und Regnitz. Wie der Augsburger Allgemeinen vom 29.05.2011 zu entnehmen war (<http://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Wasser-aus-der-Donau-fliesst-nach-Franken-id15263111.html>) „profitiere davon der von der Regnitz gespeiste Main, erläuterte der Wasserbauexperte beim Nürnberger Wasserwirtschaftsamt, Klaus Winkelmaier, in einem Gespräch mit der Nachrichtenagentur dpa. Das lange Zeit umstrittene Wasserüberleitungsprojekt zahle sich jetzt aus. «Wir sind jetzt froh, dass wir es haben», fügte Winkelmaier hinzu.“

Fazit: Die Wasserüberleitung stellt zwar einen deutlichen Sekundärnutzen dar, hieraus allerdings das Erfordernis eines Kanalbaus abzuleiten, hieße den ‚Schwanz mit dem Hund wackeln zu lassen‘, zumal es die Alternative einer separaten Druckwasserleitung gegeben hätte.

Kulturlandschaft

Auch diesen Aspekt greift Eugen Wirth in seinem Beitrag von 1995 in einer längeren Passage auf, die hier in Gänze wiedergegeben wird:

„Die großräumige Perspektive des Geographen (...) sieht die ursprüngliche, kleingegliederte und fein gekammerte Landschaft der Fränkischen Alb unwiederbringlich zerstört. Das Altmühltal ist durch den Kanal völlig umgestaltet worden: Statt eines kleinen, immer wieder mäandrierenden oder sich verzweigenden Flüsschens mit zwischengeschalteten, gleichartig bescheiden dimensionierten Abschnitten des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals beherrscht jetzt ein fast geradliniges, überdimensional breites Wasserband die Tallandschaft. Nach § 1 des deutschen Bundesnaturschutzgesetzes muss die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft bewahrt werden. Genau dagegen ist aber beim Kanalbau in gröblichster Weise verstoßen worden. Die neue Wasserstraße zerstörte im Altmühltal aber nicht nur malerische naturnahe Landschaften und ebensolche Ökosysteme; auch wertvolle, historisch gewachsene Komplexe von Kulturlandschaften wurden durch den Kanal massiv überformt, in ihrem historischen Sinn- und Bedeutungsgehalt uminterpretiert, teilweise sogar vernichtet. Das Städtchen Kelheim mit seinem zentralen mittelalterlichen Achsenkreuz, mit dem verbreiterten verkehrsberuhigten Straßenmarkt, mit seinen Toren und Brücken und der Stadtbefestigung durch Wall und Graben wäre hierfür ein anschauliches Beispiel. In Riedenburg vollends ist - außerhalb des ehemals ummauerten Altstadtbereichs – beidseits eines pompös angelegten Landeplatzes für die Personenschiffahrt die Scheinwelt eines Disneylandes aufgebaut worden: In jüngst errichteten Häusern mit altertümelnden Treppengiebeln warten Cafés, Restaurants, Andenken- und Kunstgewerbegeschäfte auf eine Kundschaft, die mit Ausflugsdampfern herangefahren wird, die mit Bussen auf Kaffeefahrt oder Betriebsausflug unterwegs ist, oder die per Fahrrad auf den Kanal begleitenden sorgfältig unterhaltenen Radwegen vorbeikommt. Seit Eröffnung des Kanals hat der Ausflugsverkehr ins Altmühltal stark zugenommen; er spielt sich aber in einer künstlichen Asphalt- und Betonlandschaft ab, mit Campingplätzen und Fahrradwegen, Abfallkörben und Fußgängerbrücken, Ruhebänken, Minigolf und Diskotheken. Das bayerische Verkehrsministerium hat allein für die Anlage von aufwendigen Personenschiffahrtsländen zwischen Hilpoltstein und Kelheim 7 Mio. DM Fördermittel zur Verfügung gestellt! Immerhin, die Ausflügler und Naherholung-Suchenden bringen Geld ins Altmühltal, vor allem in dessen Kleinstädte. Die Bürgermeister äußern sich dann auch sehr zufrieden.“ (Wirth 1995, S.43 f.)

Demgegenüber kommt der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. auch im Jahr 2016 noch auf seiner Homepage zu dem Ergebnis:

„Verkehr – Mensch – Natur: Der Main-Donau-Kanal wird allen drei Anforderungen gerecht“ (http://schifffahrtsverein.de/?page_id=5652, zwischenzeitlich entfernt).

Die gesamte Ambivalenz, in der das Projekt RMD-Kanal nach wie vor steht, bringt Gerhard Polt in der 'Scheibenwischer'-Sendung (ARD) vom 14. 1. 1982 auf folgenden satirischen Schlusspunkt: „So umstritten der Kanal sein mag, aber er hat auch sein Pro. Sagt Ihnen das Wort 'mäandern' etwas? Mäandern, das ist eine Naturschlamperei. Diese Altmühl, die mäandert. Und drum wird sie jetzt begradigt. Und weil sie immer sagen, diese Naturapostel da, dass Frösche aussterben, Vögel. Dass aber andere Tierarten nachrücken, das sagen sie nicht. Schauen Sie, der Kanalratz, die Kanalratte, nur an Kanälen anzutreffen!“

Literaturauswahl

- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Landesentwicklungsprogramm Bayern, Regionalbericht Würzburg, Mittelfranken und Regensburg. München 1976.
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Binnenhäfen in Bayern. Angebot und Leistung. München 1976.
- Beier, H.: Die Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet. In: Deutscher Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e.V. (Hrsg.): Jahresbericht 1979, o.O., o.J., S. 187 – 212.
- Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bundeswasserstraßen und Schifffahrt. Bonn, o.J.
- Bundesminister für Verkehr und Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Main-Donau-Wasserstraße. Ergebnisse der Gespräche über die wesentlichen Daten und Tatsachen. München 1982.
- Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND): Eines der gigantischsten Zerstörungswerke unserer Tage. In: Frankfurter Rundschau vom 25.09.1981.
- Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hrsg.): Entwicklungsachse Donau. Eine Informationsschrift. Nürnberg o.J.
- Deutscher Rat für Landespflege (Hrsg.): Stellungnahme zum Weiterbau des Main-Donau-Kanals. Bonn 1982.
- Faber, E.: Über die bayerischen Kanalprojekte und deren volkswirtschaftliche Bedeutung. Basel 1900.
- F.D.P.-Fraktion im Bayerischen Landtag (Hrsg.): Anhörungsverfahren der F.D.P.-Fraktion im Bayerischen Landtag am 12./13. Januar 1982 in München zum Thema Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsverbindung. Sitzungsleitung: Dr. G. Zech, MdL. München 1982.
- Fastenrath, U. (Institut für internationales Recht, Univ. München): Ausführungen zur Rechtsgültigkeit der RMD-Verträge im Rahmen des Anhörungsverfahrens der F.D.P.-Fraktion, Protokoll S. 34 ff. sowie Rechtsgutachten S. 342. München 1982.
- Fülling: Ausführungen zu Gesamtkosten des Projektes im Rahmen des Anhörungsverfahrens der F.D.P.-Fraktion, Protokoll S. 264. München 1982.
- Grebe, R.: Landschaftssicherung und Ökologie beim Ausbau des Main-Donau-Kanals im unteren Altmühltal. In: Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hrsg.): Mitteilungsblätter 34/35. Nürnberg 1980, S. 13–21.
- Grebe, R.: Im Kreuzfeuer: Rhein-Main-Donau-Kanal. In: Der Landkreis 1982, H. 7.

- Greif (Ltd. Ministerialrat im Bayer. Staatsmin. für Wirtschaft u. Verkehr): Ausführungen zum regionalwirtschaftlichen Nutzen des Projektes im Rahmen des Anhörungsverfahrens der F.D.P.-Fraktion, Protokoll S. 132. München 1982.
- Hahn, W. u.a.: Der Main-Donau-Kanal. Argumentationsstudie zu einer kontroversen Diskussion. Im Auftrag des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg. München 1982 (= IfO-Institut für Wirtschaftsforschung e.V., Studien zur Verkehrswirtschaft, H. 14).
- Hauck, H.: Ausführungen zum regionalwirtschaftlichen Nutzen des Projektes im Rahmen des Anhörungsverfahrens der F.D.P.-Fraktion, Protokoll S. 92. München 1982.
- Hauck, H.: Kurzfassung der Argumentationsstudie des IfO-Instituts von 1982. In: Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hrsg.): Mitteilungsblätter 40/41. Nürnberg 1982, S. 4-43.
- Königliches Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten (Hrsg.): Denkschrift über den Ludwig-Donau-Main-Kanal. Seine gegenwärtige Gestaltung und sein etwaiger Ausbau für 200-Tonnen-Schiffe. München 1914.
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren (Hrsg.): Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet (= Wasserwirtschaft, H. 9). München 1981.
- Planco-Consulting GmbH (Hrsg.): Nutzen-Kosten-Untersuchung, Main-Donau-Kanal Nürnberg – Kelheim. Essen 1981.
- Rhein-Main-Donau AG (Hrsg.): Rhein-Main-Donau-Verträge. München. o. Jahr.
- Rhein-Main-Donau AG (Hrsg.): Landschaftsplan Altmühltal. München 1974.
- Rhein-Main-Donau AG (Hrsg.): Die Main-Donau-Wasserstraße. München 1982.
- Rümelin, B.: Sind die Feuchtgebiete im Donautal in Gefahr? Informationsschrift der Rhein-Main-Donau-AG. München 1982.
- Seidel (Vorstandsmitglied der RMD-AG): Ausführungen zur Kosten-Nutzen-Situation des Projektes im Rahmen des Anhörungsverfahrens der F.D.P.-Fraktion, Protokoll S. 253 ff. München 1982.
- Sothmann (Vorsitzender des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern): Ausführungen zur ökologischen Situation des Projektes im Rahmen des Anhörungsverfahrens der F.D.P.-Fraktion, Protokoll S. 178 ff. München 1982.
- von Pechmann: Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Main. o.O. 1832.
- Weiger (Beauftragter des BUND Nordbayern): Ausführungen zur wasserwirtschaftlichen Situation des Projektes im Rahmen des Anhörungsverfahrens der F.D.P.-Fraktion, Protokoll S. 115 ff. München 1982.
- Wirth, E.: Die Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Ein Weg für Südosteuropa? Kritische Bestandsaufnahme und Zukunftsperspektiven. In: Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft Bd. 42, 1995, S. 33-102.

alle Fotos M. Mogk, 1983



Ludwigs-Donau-Main-Kanal im Altmühltal bei Riedenburg



Fossa Carolina



Ludwigs-Donau-Main-Kanal, Schleusenhaus bei Meyern/Riedenburg im Altmühltal



Rhein-Main-Donau-Kanal in Bau bei Essing



Ludwigs-Donau-Main-Kanal, Schleuse bei Ottmaring



Rhein-Main-Donau-Kanal in Bau, Schleuse Riedenburg