

Seit 30 Jahren ein zentrales Bindeglied - der Main-Donau-Kanal

In diesem Jahr feiert der Main-Donau-Kanal seinen 30. Geburtstag. Darüber hinaus jährt sich die Gründung des Kanalvereins, des heutigen Wasser- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau zum 130. Mal, und auch zwei andere Ereignisse – auf die ich noch kommen werde – feiern ein Jubiläum.

Ich möchte all dies zum Anlass nehmen, die Geschichte der Main-Donau Wasserstraße etwas näher zu beleuchten. In den nächsten 20 Minuten werde ich Sie mitnehmen auf eine Reise durch 1.300 Jahre Kanalbau in Bayern, vom mittelalterlichen Karlsgraben hin zum modernen Main-Donau-Kanal, der weit mehr ist als nur eine künstliche Wasserstraße, die zwei Flüsse miteinander verbindet. Durch ihn entsteht vielmehr eine Lebensader, die ganz Europa von der Nordsee bis ans Schwarze Meer durchschneidet und verbindet. Nur deshalb dürfen wir uns heute hier in Regensburg treffen, denn ohne den Kanal wären Main und Donau hinsichtlich der Schifffahrt wenig genutzte „Sackgassen“ geblieben. Nicht nur die europäische Güterschifffahrt sähe ohne den Kanal heute ganz anders aus, auch die gesamte Flusskreuzfahrtindustrie hätte vermutlich in den letzten Jahren ein weniger rasantes Wachstum erlebt und wäre heute auf einem deutlich niedrigeren Niveau.

Geografische Ausgangssituation

Bevor wir nun über den Main-Donau-Kanal und seinen Bau sprechen, lassen Sie uns einen Blick auf die geografische Ausgangssituation werfen: Meine erste Folie zeigt eine Karte Deutschlands mit seinen größten Flüssen. Wenn wir uns nun den südlichen Teil etwas genauer ansehen, stellen wir fest, dass es hier zwei große Flusssysteme gibt: Das Rhein-Main-System und natürlich das System der Donau, an der wir uns gerade befinden. Ebenfalls können sie sehen, dass sich diese beiden großen Flusssysteme nicht berühren. Vielmehr verlaufen zwischen beiden zwei Mittelgebirge – die Schwäbische und die Fränkische Alb. Natürlich sind diese nicht mit den Alpen zu vergleichen, jedoch sind sie hoch genug, um eine natürliche Barriere zu bilden. Entlang dem höchsten Punkt dieser Mittelgebirge kann man eine gedachte Linie ziehen, die letztlich ganz Europa durchschneidet - die europäische Hauptwasserscheide. Sie teilt sämtliche Flusssysteme in Europa in zwei Hälften: Alle Flüsse südlich der Wasserscheide, wo auch wir uns gerade befinden, fließen schlussendlich in das Mittelmeer oder das Schwarze Meer. Alle Flüsse nördlich der Wasserscheide hingegen münden in die Nordsee, die Ostsee oder den Atlantik. Kein Fluss kann die Wasserscheide überqueren! Dies ist also unsere Herausforderung: die Verbindung zweier Flusssysteme über die europäische Hauptwasserscheide hinweg mit Hilfe einer künstlichen Wasserstraße.

Der Karlsgraben

Der erste Herrscher, der seine Baumeister in der Lage sah, dies zu bewerkstelligen, war der fränkische König und spätere Kaiser Karl der Große. Seine Kundschafter hatten zwei kleine Flüsse auf beiden Seiten in unmittelbarer Nähe der Wasserscheide ausgemacht - die Altmühl und die Schwäbische Rezat. Gar nicht weit von hier, bei Treuchtlingen, nähern sich diese

beiden Flüsse auf eine Entfernung von lediglich 1,5 Kilometern an. Der Plan war nun, diese beiden kleinen Nebenflüsse mit einem Kanal oder einem Graben, einer „Fossa“ wie es damals auf Lateinisch hieß, miteinander zu verbinden und so die europäische Hauptwasserscheide zu überqueren. Die Arbeiten an diesem, für die damalige Zeit riesigen Bauprojekt begannen im Jahr 792. Karl der Große blieb für längere Zeit in der Nähe Baustelle, hier in Regensburg. Die nächste Abbildung zeigt eine idealisierte Darstellung dieser Bauarbeiten aus der Würzburger Bistumschronik.

Karls Arbeiter hatten von Anfang an mit großen Problemen zu kämpfen. Das Gebiet, in dem der Bau stattfand, war sehr sandig und sumpfig, so dass an den Seiten immer wieder Erde in die Baugrube nachrutschte. Das zweite, wesentlich größere Problem war allerdings der nachweislich sehr regnerische Herbst 793. Ein Großteil des Aushubs des Tages wurde vom Regen nachts in die Baugrube zurückgewaschen. Dies wird auch als Erklärung herangezogen, weshalb die Arbeiten bereits nach wenigen Monaten wieder eingestellt werden mussten.

Heute erinnert ein etwa 650 Meter langer See an das Projekt, wie er auf der nächsten Folie zu sehen ist. Die Ufer sind überwachsen und von bis zu sechs Meter hohen Wällen gesäumt. Bei genauerem Hinsehen ist zu erkennen, dass sich die Wasserfläche ursprünglich jenseits der Bahngleise vorsetzte. Am unteren Ende des Sees befindet sich eine kleine Ortschaft, mit dem treffenden Namen Graben.

Der Ludwigskanal

Der zweite Versuch, die europäische Hauptwasserscheide zwischen Main und Donau mit einem Kanal zu überqueren, wurde über 1.000 Jahre später unternommen, im 19. Jahrhundert unter dem bayerischen König Ludwig I. . Ludwig war inspiriert von dem großen Erfolg anderer Kanalbauprojekte jener Zeit, etwa in Frankreich oder England sowie durch den Erie-Kanal im Norden der USA.

Die königlichen Pläne sahen den Bau eines Kanals von Bamberg am Main nach Kelheim an der Donau vor, mit dessen Hilfe die europäische Hauptwasserscheide überquert werden sollte. Die Arbeiten für diesen Ludwig-Donau-Main-Kanal begannen im Frühjahr 1836. Wenige Wochen zuvor hatte ein weiteres großes Infrastrukturprojekt hier in Bayern seinen Anfang genommen: Am 7. Dezember 1835 fand die erste Fahrt der ersten deutschen Eisenbahn, dem Adler, von Nürnberg in die Nachbarstadt Fürth statt. Und so begann im selben Jahr eine Art Wettrennen, zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln: Die Eisenbahn auf der einen Seite, der Kanal auf der anderen. Sie können vermutlich selbst erraten, wer dieses Rennen für sich entscheiden konnte. Es war nicht die Wasserstraße.

Bereits während der Arbeiten mussten einige Rückschläge verkraftet werden. Eine Kanalbrücke bei Nürnberg stürzte ein, kurz nachdem sie mit Wasser gefüllt worden war, und der Kanal lief aus. Vor allem hierdurch verzögerten sich die Arbeiten immer wieder, und auch die Gesamtkosten explodierten.

Kommentiert [F1]: Wenn Du es vorher so genau nimmst, dann müsstest Du nun auch vom Herbst 792 sprechen...

1846 wurde der Ludwigskanal feierlich eröffnet. Die nächste Folie zeigt die Eröffnungszeremonie mit der Enthüllung eines Kanaldenkmal am Erlanger Burgberg und der Wasserstraße selbst im Hintergrund. Allerdings galt der Kanal bereits zu diesem Zeitpunkt als veraltet. König Ludwig I., der das Projekt angestoßen hatte, war nicht bei der Zeremonie zugegen und auch die Ehrengäste, die der Eröffnung beiwohnten, reisten am Abend nicht auf der neu eröffneten Wasserstraße nach Nürnberg zurück, sie nahmen die Eisenbahn, einfach weil es wesentlich bequemer und schneller war. Der Ludwigskanal war praktisch von Anfang an ein großer wirtschaftlicher Reifall. Er war viel zu klein für die modernen Schaufelraddampfer, wie sie zu dieser Zeit beispielsweise auf dem Rhein oder der Donau verkehrten. Deshalb mussten die Schiffe getreidelt, also von Pferden gezogen werden. Die nächste Folie zeigt eines dieser Pferde, das gerade Pause hat, weil sich das Schiff in einer Schleuse befindet. Diese Schleusen bildeten das zweite große Problem des neuen Kanals. Auf einer Länge von etwa 170 Kilometern mussten die Schiffe insgesamt 100 Schleusen überwinden. Erschwerend kam hinzu, dass ein Schleusenwärter in der Regel für mehrere Schleusen verantwortlich war. Wie sie sich vorstellen können, hat auch dies den Betriebsablauf nicht wirklich beschleunigt. Das Verkehrsaufkommen auf dem Kanal war entsprechend niedrig. Eine der zusätzlichen Einnahmequellen bildete die Verpachtung einzelner Kanalabschnitte an Brauereien, die hier im Winter Eisblöcke für die Bierkühlung aussägten. Aber natürlich war das nicht der eigentliche Sinn und Zweck eines Kanals.

In den 1920er den 30er Jahren befuhren dann schließlich die sogenannten „Schlagrahmdampfer“ kürzere Abschnitte des Kanals. Hierbei handelte es sich um kleine Ausflugschiffe, wie etwa die „Antonia“ auf meinem nächsten Bild. Diese nahmen Gäste in Nürnberg auf und brachten sie zu einem Biergarten in Kronach bei Fürth. Dort gab es dann Kaffee, Kuchen und natürlich auch Schlagsahne. Abends ging es dann wieder zurück. Das Bild zeigt den Kanal im Jahr 1936. Zu diesem Zeitpunkt bildete der Ludwigskanal in erster Linie ein großes Naherholungsgebiet, so nutzen ihn hier etwa Kinder und Jugendliche als öffentliches Schwimmbad.

Die Amerikaner überschätzten den verkehrstechnischen Stellenwert des Kanals völlig und bombardierten ihn im Zweiten Weltkrieg systematisch, vor allem im Raum Nürnberg. In der Folge lief der Kanal kurz vor Kriegsende aus und wurde nach 1945 in weiten Teilen stillgelegt. Abschnitte des Kanals sind heute mit dem Frankenschnellweg, der A 73 überbaut. Andere Teile des Ludwigskanals existieren bis heute und laden zum Wandern, zum Fahrradfahren oder zum Schlittschuhlaufen im Winter ein.

Der „Neue Kanal“

Wie sie wahrscheinlich bereits vermutet haben, haben die beiden Vorläufer, über die ich gerade gesprochen habe, relativ wenig gemeinsam mit dem modernen Main-Donau-Kanal, den heute jährlich hunderte Kabinenschiffe und Frachtschiffe nutzen und von dem wir alle direkt und indirekt profitieren.

Wegen des ausbleibenden wirtschaftlichen Erfolgs des Ludwigskanals gab es bereits im späten 19. Jahrhundert Pläne für eine neue Wasserstraße. Dies hört sich womöglich etwas seltsam an: Ein Kanalprojekt, strenggenommen sogar zwei, waren gescheitert. Warum um alles in der Welt denkt man da an einen weiteren Kanal, insbesondere unter Verwendung derselben Linienführung? Tatsächlich gab es jedoch berechtigte Gründe, die für den Erfolg eines Neubaus sprachen. Als einen Grund für das Scheitern des Ludwigskanals hatten die Verantwortlichen dessen unzureichende Dimensionen sowie die übergroße Zahl an Schleusen identifiziert. Das zweite große Problem war jedoch die Tatsache, dass die angrenzenden Flüsse Main und Donau zu diesem Zeitpunkt noch nicht schiffbar gemacht worden waren. Aus diesem Grund beinhalten die Neubaupläne nun auch explizit den gezielten Ausbau dieser beiden Flüsse. In der Folge wurde 1892 in Nürnberg der „Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern“ gegründet. Dieser ist der direkte Vorläufer des heutigen DWSV, des Deutschen Wasserstraßen und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Der Verein feiert also dieses Jahr sein 130-jähriges Bestehen.

Tatsächlich begannen die ersten Arbeiten bereits kurz darauf in Bamberg mit der Errichtung des Kanalhafens, der in Teilen bis heute genutzt wird, beispielsweise von den Flusskreuzfahrtschiffen. Allerdings verhindert der Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 den weiteren Ausbau. In den 1920er Jahren nahmen die Arbeiten dann wieder an Fahrt auf, vor allem mit dem Bau von Schleusen am Main zwischen Aschaffenburg und Bamberg. Das nächste Bild zeigt die Schleusenbaustelle Rothenfels nahe Würzburg. Wenn Sie sich ein wenig mit der deutschen Geschichte auskennen, dann wissen Sie, dass die 1920er Jahre sehr turbulente Jahre waren. Neben der Hyperinflation 1923 sorgte auch die politische Lage für viel Unsicherheit. Es kam zu mehreren Putsch- und Umsturzversuchen, der bekannteste der Hitler-Putsch im November 1923. Zudem wurde Deutschland schwer von der 1929 aufziehenden Weltwirtschaftskrise getroffen. Nichtsdestotrotz kamen die Arbeiten an der neuen Wasserstraße relativ zügig voran. Dies hatte unter anderem mit einer sehr vorrausschauenden Entscheidung zu tun. Parallel zu jeder Flussschleuse an Main und Donau befindet heute immer ein Wasserkraftwerk. Diese Wasserkraftwerke, gebaut seit den 1920er Jahren, produzierten frühzeitig Strom und generieren seitdem kontinuierlich Einkünfte. Mit diesem Geld konnte der Bau der Wasserstraße auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten vorangetrieben werden.

Auch den Nationalsozialisten, die 1933 die Macht übernahmen, gefiel die Idee einer Main-Donau-Großschifffahrtsstraße, wie das Projekt damals hieß. Dies mag zunächst ungewöhnlich erscheinen, denn in der Regel stellte sich die neue nationalsozialistische Regierung prinzipiell gegen nahezu alles, was die demokratische Vorgängerregierung begonnen hatte. In diesem Fall gefiel den Nationalsozialisten jedoch die Idee, wollten sie doch hierdurch die reichen Eisenerzvorkommen an der Donau mit den Kohlevorkommen an Rhein und Ruhr verbinden – natürlich in diesem Fall vor allem mit dem Ziel der Stahlproduktion für die Rüstungsindustrie. Gleichzeitig verfolgten die Nationalsozialisten jedoch eine große Zahl an weiteren Bauprojekten: Das Reichsparteitagsgelände in Nürnberg,

die Autobahnen sowie, riesige Stadterneuerungspläne in Berlin, München und in anderen Städten.

Dies ist auch der Grund, weshalb die Arbeiten an der Großschifffahrtsstraße in den 1930er und 40er Jahren nicht entscheidend vorankamen. Nichtsdestotrotz wurde im Nürnberger Raum mit den ersten Vorarbeiten entlang der zukünftigen Kanaltrasse begonnen. So wurden etwa nahe Hilpoltstein zwei Brückenpfeiler für den errichtet. Zudem wurden zwei kurze Probeabschnitte gegraben, um verschiedenen Methoden der Abdichtung zu erforschen. Die beiden Brückenpfeiler stehen heute relativ verloren auf einem Feld nahe der Autobahnraststätte Hilpoltstein.

Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg

Tatsächlich dauert es bis zur Erholung der westdeutschen Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg, bis die eigentlichen Bauarbeiten am neuen Main-Donau-Kanal beginnen konnten. Im Jahr 1960 war es dann so weit. Der Plan war nun, wie bereits beim Ludwigskanal, Bamberg am Main mit Kelheim an der Donau zu verbinden und so die europäische Hauptwasserscheide zu überqueren, die auf der Karte durch die beiden unterschiedlichen Brauntöne markiert wird. Was wir auf dem Plan zudem sehen, sind natürlich die beiden Flüsse, oben den Main und unten die Donau. Die rote Verbindungslinie ist der neue Kanal. Bei genauerem Hinsehen ist etwas rechts davon eine gestrichelte violette Linie zu erkennen. Dies ist der alte Ludwigskanal. Wie sie sehen können, wurde eine andere Trasse gewählt. Man wählte vor allem eine Strecke, bei der weniger Schleusen benötigt wurden. Der alte Kanal verfügte über 100 Schleusen, der neue hat lediglich 16, allerdings wesentlich größere Schleusen mit einer maximalen Hubhöhe von 24,67 Meter. Leerstetten, Eckersmühlen und Hilpoltstein sind damit die höchsten Kanalschleusen Europas.

Als zusätzliche Linie ist der Karlsgraben in grün eingezeichnet. Mehrere weiße Linien zeigen alternative Trassenvorschläge, die während der Planung des Kanals diskutiert wurden. Einige wären bereits wesentlich früher von Main abgezweigt und hätten Städte wie Würzburg, Bamberg oder Schweinfurt links liegen gelassen. Eine andere Route wäre über Sulzbach-Rosenberg am Eisenwerk Maxhütte vorbei und dann über den Regen hinab verlaufen, um in Regensburg in die Donau zu münden.

Baubeginn des nördlichen Abschnitts war im Jahr 1960 in Bamberg. Der Bau gestaltete sich hier relativ einfach. Das Gelände ist flach, weshalb relativ wenige Schleusen benötigt wurden. In Teilen war es sogar möglich, das Flussbett der Regnitz mitzunutzen. Der erste Abschnitt war bereits 12 Jahre später fertiggestellt, so dass der Kanalhafen Nürnberg 1972 feierlich eröffnet wurde. Somit sind wir beim vierten Jubiläum in diesem Jahr angelangt: Der Bayernhafen Nürnberg wird 50 Jahre alt.

Das nächste Bild zeigt die Eröffnung des Hafens, mit einer Schiffsparade, einem Wasservorhang und tausenden Schaulustigen, die die Kaimauern säumen. Im selben Jahr begannen dann auch die Arbeiten am letzten und finalen Kanalabschnitt, der Verbindung

von Nürnberg zur Donau. Der Bau dieses Abschnitts erwies sich jedoch als wesentlich aufwändiger, als es der erste gewesen war. Zum einen ist das Gelände in diesem Bereich wesentlich hügeliger als im nördlichen Teil, weshalb wesentlich mehr Schleusen nötig waren. Zum anderen ist dies der Abschnitt, in dem die europäische Hauptwasserscheide überquert wird. Dies bedeutet, es waren auch wesentlich höhere Schleusen nötig. Die wirklich tiefen Schleusen mit einer Hubhöhe von bis zu 25 Metern sind die Schleusen links und rechts der Wasserscheide. Zusätzlich tauchte ein weiteres Problem auf, das bisher niemand berücksichtigt hatte, und dies war ein Wandel in der deutschen Gesellschaft. Um das Jahr 1980 herum werden die Deutschen wesentlich **umweltbewusster**. Es ist kein Zufall, dass 1983 die Grünen als Ökopartei erstmals in den Bundestag einziehen. Viele Deutsche standen nun diesen großen Bauprojekten sehr skeptisch gegenüber, sei es eine dritte Start- und Landebahn für den Frankfurter Flughafen oder eben der Kanalbau. Viele Skeptiker waren der Ansicht, dass ein solch riesiges Bauprojekt niemals zur Gänze kontrolliert werden könne, vor allem im Falle eines Unfalls. Und tatsächlich behielten die Skeptiker dieses Mal recht. Denn im Frühjahr 1979 kommt es tatsächlich zur Katastrophe, als der Damm des Kanals brach. Sie sehen den Dammbbruch hier auf dem nächsten Bild. Der Kanal überflutete den Nürnberger Ortsteil Katzwang, riss Häuser mit sich und warf Autos übereinandern. Ein junges Mädchen kam tragischerweise ums Leben. Genau in dem Moment als ein Hubschrauber sie aufnehmen wollte, stürzt der Balkon, auf den sie sich gerettet hatte in die Fluten.

Aus verständlichen Gründen gab es nun sehr viel Skepsis gegenüber dem Kanal. Entlang der Trasse fanden Demonstrationen statt, und mancher Anwohner - vor allem im Altmühltal – war der Ansicht, dass durch den Kanal die Landschaft unwiederbringlich zerstört würde. Die folgende Karikatur zeigt dies anschaulich. Und tatsächlich bedurfte es an den riesigen Baustellen der Schleusen einiger Fantasie, um sich hier die Wiederherstellung einer intakten Landschaft vorzustellen. All dies erklärt, weshalb im Frühjahr 1982 der Bundesverkehrsminister Volker Hauff von der SPD beschloss, das gesamte Projekt zu einem qualifizierten Ende zu bringen. „Qualifiziertes Ende“ bedeutete übrigens die Einstellung der Bauarbeiten. Er bezeichnete den Kanal als „das dümmste Bauprojekt seit dem Turmbau zu Babel“, und so kam es tatsächlich 1982 zu einem kompletten Baustopp. Es schien, als sei das gesamte Projekt gescheitert, mit einer Lücke von wenigen Kilometern in der Mitte, die noch nicht geschlossen war. Sie können jedoch unbesorgt sein, es gab tatsächlich ein „Happy End“ für den Kanal, ansonst wären wir vermutlich heute nicht hier in Regensburg versammelt. Dies bedeutet allerdings kein „Happy End“ für den Bundesverkehrsminister. Im Herbst 1982 zerbrach die sozialliberale Koalition, und es kam zu Neuwahlen. Der Gewinner dieser Wahlen war Helmut Kohl und seine CDU beziehungsweise hier in Bayern die CSU. Vor allem letztere trat unter ihrem Vorsitzenden Franz Josef Strauß als großer Befürworter des Kanalprojekts auf. Dies erklärt auch, weshalb die Bauarbeiten nach mehreren Monaten Stillstand wieder aufgenommen wurden. Allerdings, und was muss man tatsächlich als Erfolg für die Naturschützer verbuchen, wurde von nun an etwa ein Drittel des Budgets in Renaturierungsmaßnahmen investiert. Dies bedeutete die Wiederherstellung der Landschaft

Kommentiert [F2]: Es ist ein etabliertes sprachliches Stilmittel, aus der Vergangenheit in das Präsens zu wechseln, um einen Abschnitt zu betonen (in dem eine Zuspitzung der Vorgänge erfolgt). Aber dann muss der ganze folgende Absatz auch im Präsens bleiben. Du wechselst aber immer wieder hin und her zwischen den Zeitstufen. Das geht nicht.

sowie die Schaffung von Rückzugsräumen für Wasservögel und andere Tiere. Es dauerte nun weitere 10 Jahre, bis die Arbeiten 1992 zum Abschluss gebracht werden konnten.

Eröffnung 1992

Im September 1992 wurde der neue Main-Donau-Kanal feierlich eröffnet. Sie sehen hier die Eröffnungszereemonie an der Wasserscheide, ebenfalls mit einer Schiffsparade. Im Hintergrund ist das Wasserscheidendenkmal zu erkennen. Das Denkmal existiert bis heute und steht am höchsten Punkt des Kanals, 406 Meter über dem Meeresspiegel. Dies ist übrigens der höchste Punkt weltweit, den sie mit einem Schiff vom Meeresspiegel kommend erreichen können.

Für viele ist dieses Kunstwerk lediglich eine Granitmauer in der Seite des Kanals, andere sehen es als Kunst. Ich persönlich finde es eine schöne Idee, denn hier haben wir wirklich eine Visualisierung dieser natürlichen Barriere, dieser natürlichen Grenze – der Wasserscheide. Die Wand erhebt sich an beiden Seiten des Kanals, die Schiffe brechen also sinnbildlich durch diese natürliche Barriere hindurch, die von der Ingenieurskunst überwunden wurde.

Gemischte Bilanz nach 30 Jahren

Der Kanal wird also dieses Jahr 30 Jahre alt. Zum Abschluss meines Vortrags möchte ich daher eine kurze Bilanz dieser drei Jahrzehnte ziehen:

In Bezug auf die Frachtzahlen müssen wir tatsächlich festhalten, dass der Kanal bisher nicht als sonderlich großer Erfolg gelten kann. Die aktuellen Frachtzahlen bleiben weit hinter den Schätzungen der 1970er und 80er Jahre zurück, und von einer maximalen Auslastung sind wir weit entfernt. Dies hat unter anderem auch mit dem Erfolg des Standard Containers zu tun, der erst in den 1970er Jahren seinen Siegeszug begann. Die meisten Brücken des Kanals und auch die Schleuseneinfahrten sind hier einfach zu niedrig, um die Frachtschiffe mit vier, fünf oder mehr Lagen an Containern zu beladen. Hinzu kommt, dass die Schifffahrt wesentlich langsamer ist als andere Verkehrsmittel wie der LKW oder die Bahn. Gleichzeitig gibt es allerdings eine große Überraschung auf dem Kanal, an der ja viele von uns teilhaben. Ich spreche natürlich von den Flusskreuzfahrten. Als der Kanal 1992 eröffnet wurde, hatte den Tourismus jenseits von Tagesausflugsbooten kaum jemand auf dem Schirm. 1992 schrieb der Autor Walther Zeitler in einem Buch zu Main-Donau Kanal sinngemäß: „Hotelschiffe werden auf dieser Wasserstraße mit Sicherheit niemals irgendeine Rolle spielen. Sieben Tage von Passau bis nach Mainz, wer wird das jemals über sich ergehen lassen wollen...“

Wenn man sich die Entwicklung der letzten 15 Jahre ansieht, können wir mit Sicherheit sagen, dass der Autor hier falsch lag. Die Flusskreuzfahrtindustrie hat in den letzten Jahren enorme Wachstumsraten verzeichnen können und natürlich hoffen wir, dass sie in Zukunft wieder an diese Erfolgsstory anknüpfen können wird. Es gibt übrigens einen zweiten Bereich, in dem das Kanalprojekt durchaus als Erfolg gewertet werden kann. Sie können es auf

Kommentiert [F3]: Du hast mich ja schon einige Male nach der Herkunft dieses Zitats gefragt. Jetzt habe ich noch mal nachgesehen. Es stammt aus dem Buch von Walther Zeitler (Durch Bayern nach Europa. Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, Regensburg, Buchverlag der Mittelbayerischen Zeitung, 1992), S. 132: „Die Passagierschifffahrt wird nur in Teilabschnitten, nicht auf der gesamten Kanalstrecke, eine Rolle spielen. Sieben Tage Fahrzeit von Passau bis Mainz sind im heutigen Passagierschiffsverkehr den Fahrgästen nicht zuzumuten, zumal – wie es ein Fahrgastreeder ausdrückte – die Passagiere dabei stundenlang nur nasse Betonmauern in den zahlreichen Schleusen zu sehen bekommen.“

meinem letzten Bild sehen. Der Kanal und vor allem auch das fränkische Seenland haben sich zu beliebten Ausflugszielen entwickelt, die vor allem im Sommer von vielen Besuchern aus Nah und Fern zum Wandern und Radfahren genutzt werden. Und sogar der Kanal selbst wird an heißen Sommertagen für eine willkommene Abkühlung genutzt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

