

Aus dem Archiv: Der Main-Donau-Kanal

Der Kanal ist „so ziemlich das dümmste Bauwerk seit dem Turmbau zu Babel“. So äußerte sich 1981 der damalige Bundesverkehrsminister Volker Hauff zum Main-Donau-Kanal. Kein Wunder also, dass er versuchte, in Gesprächen mit der Bayerischen Staatsregierung den Weiterbau zu verhindern. Doch das Ende der sozialliberalen Koalition in Bonn beendete diese Pläne; die neue Regierung unter Kanzler Helmut Kohl sprach sich für die Fertigstellung des Kanals aus. Aber warum war dieser Kanal überhaupt so umstritten? Und welche Auswirkungen hatte er auf unsere Region?

Überlegungen, den Ludwigskanal durch eine neue, größere Schifffahrtsstraße zu ersetzen, gab es bereits Ende des 19. Jahrhunderts, doch aus verschiedenen Gründen kam es nie zu einer Umsetzung. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg entschloss man sich, einen neuen, 55m breiten Kanal zu bauen, der weitgehend parallel zum Ludwigskanal verlaufen und wie dieser eine Schiffspassage vom Main zur Donau und damit von der Nordsee zum Schwarzen Meer ermöglichen sollte. 1960 begannen die Arbeiten am ersten Bauabschnitt. Träger war die Rhein-Main-Donau AG, eine bereits 1921 gegründete Aktiengesellschaft, an der auch der Bund und das Land Bayern beteiligt waren. Bereits zehn Jahre später war die Strecke zwischen Bamberg und Nürnberg fertig.

Während danach weitere Abschnitte in Angriff genommen wurden, schwand in Teilen der Bevölkerung allerdings die ungeteilte Begeisterung für das Projekt. Zum einen zweifelten immer mehr Menschen an der Rentabilität des neuen Kanals, zum anderen gab es zunehmend Kritik an den enormen Eingriffen in Natur und Landschaftsbild.



Das Sulztal vor dem Kanalbau

In den 1970er Jahren begannen die ersten Vorbereitungen für den Bau im Bereich um Beilngries. Grundstückskäufe wurden getätigt und Probebohrungen durchgeführt. Der Plan sah für unseren Bereich eine sogenannte Hangtrasse vor, also eine etwas erhöhte Betonwanne östlich bzw. nördlich des jetzigen Verlaufs.

Doch es kam anders. Weil 1979 bei Katzwang ein Damm brach und das Wasser wie eine Sturzflut tieferliegende Gebiete überschwemmte, rückte die RMD AG von ihrem ursprünglichen Vorhaben ab.

Nun sollte der Kanal an der jeweils tiefsten Stelle des Tales gebaut werden. Diese Änderung hatte – neben einer geringfügigen zeitlichen Verzögerung – erhebliche Folgen. Während nach den alten Plänen die Sulz fast vollständig erhalten geblieben wäre, geht sie jetzt in weiten Teilen im Kanal auf. Was heute als „Sulz“ durch Beilngries fließt, ist genau genommen ausgeleitetes Kanalwasser. Auch der Erhalt der Bahnlinie Beilngries – Neumarkt wäre vorher eher möglich gewesen. Nun sollte der Kanal genau da verlaufen, wo sich der Bahnhof befand; eine veränderte Streckenführung mit einem neuen Bahnhof hätte enorme Kosten verursacht. Weil die Bundesbahn zu diesem Zeitpunkt mit dem Stilllegen von Nebenstrecken schnell bei der Hand war, war klar, dass der Kanalbau trotz aller Proteste das Ende der Bahnlinie bedeutet. 1987 fuhr der letzte Zug, und der Bahnhof wurde abgerissen. Der heute noch vorhandene alte Bahnhof war zu diesem Zeitpunkt schon länger nicht mehr in Betrieb. Möglich, dass die Bahnstrecke auch ohne Kanalbau stillgelegt worden wäre, er hat die Entwicklung aber sicher beschleunigt.



Der Abriss des Bahnhofs

Die Trasse hatte auch erhebliche Folgen für das Ottmaringer Tal. Das dort vorhandene ökologisch bedeutsame Moor fiel ohnehin zu einem großen Teil dem Kanal zum Opfer. Durch die tiefe Lage, teilweise erheblich unter dem Grundwasserspiegel, bestand aber die Gefahr, dass das ganze Gebiet letztlich entwässert würde. Das sollte eine neun Millionen DM teure Stahlbetonwand zwischen Beilngries und Ottmaring verhindern, die aber letztlich ihren Zweck nicht erfüllte.

Über all diese Fragen diskutierte man in Beilngries heftig, noch bevor die Bauarbeiten begannen. Von Seiten der RMD AG betonte man immer wieder die Bedeutung der Ökologie und versprach Ausgleichsmaßnahmen. Viele Kommunalpolitiker hofften, ebenso wie die Bayerische Staatsregierung, auf einen wirtschaftlichen Aufschwung für die Region. Allerdings gab es immer wieder Untersuchungen, die vor den allzu optimistischen Erwartungen im Hinblick auf den Nutzen des Kanals warnten. In der Region formierte sich nicht nur deshalb zunehmend Widerstand gegen das Großprojekt. Neben dem Bund Naturschutz und anderen Umweltorganisationen meldeten sich

auch einzelne Bürger bei Veranstaltungen und in Leserbriefen kritisch zu Wort und forderten einen Stopp der Baumaßnahmen. Dass von den Befürwortern zunehmend das Argument ins Feld geführt wurde, der Kanal solle fertiggestellt werden, weil man nun einmal mit dem Bau angefangen habe, zeigt das Dilemma, in dem die Verantwortlichen steckten. Man hatte bereits sehr viel Geld und Energie in das Projekt investiert.

Foto

Zwischen 1986 und 1992 verwandelte sich der Norden von Beilngries in eine Großbaustelle. Zuerst mussten die Brücken gebaut und die Straßenführung entsprechend angepasst werden, dann folgte das Ausheben des Kanalbetts. Über den Aushub hatte es im Vorfeld einige Diskussionen gegeben: Der Vorschlag, die Erde auf eine noch zu rodende Fläche bei Kevenhüll oder auf den Arzberg zu bringen, fand keine Zustimmung. Stattdessen verteilte man die Erde nun am Fuße des Arzbergs parallel zur Straße nach Ottmaring. Die leichte Steigung wird heute beim Vorbeifahren gar nicht mehr als künstliches Element wahrgenommen.

Natürlich gab es auch bei diesem Bau Arbeit für Archäologen. Zahlreiche Hilfskräfte aus der Region waren damit beschäftigt, nach Überresten aus der Vergangenheit zu suchen. Nicht ganz unerwartet stieß man auf zahlreiche Funde, vor allem aus der Hallstattzeit, die gesäubert, dokumentiert und nach München verbracht wurden.

Enttäuscht waren zahlreiche Kommunalpolitiker über die 1990 veröffentlichte endgültige Planung für den Bereich Beilngries. Es war ein Hafen für Sportboote, eine Anlegestelle für Personenschiffe und eine Station der Wasserschutzpolizei vorgesehen, aber keine Güterländer, von der man sich wirtschaftliche Impulse versprochen hätte.

Während sich die meisten Menschen in Beilngries mit der Tatsache des Kanalbaus abgefunden hatten und auch die Auswirkungen einer Großbaustelle eher gelassen hinnahmen, entzündete sich ein Streit um die Neugestaltung des Stadtnordens. Nach den ursprünglichen Plänen sollte das Lagerhaus der Firma Brand abgerissen werden und an dieser Stelle ein kleiner Park mit einem Teich entstehen. Doch dagegen erhob sich Widerstand. Nach Ansicht eines Teils der Bevölkerung sollte das Lagerhaus erhalten werden und einem Museum Platz bieten. Die Auseinandersetzung wurde mit einer Vehemenz geführt, die man sich heute kaum vorstellen kann. Es gab Demonstrationen und Mahnwachen, und in der Lokalpresse bekämpften sich die beiden Parteien erbittert mit Leserbriefen. Letztlich entschied sich der Stadtrat mit einer knappen Mehrheit für den Park mit dem sogenannten Stadtweiher. Das Museum des Kulturhistorischen Vereins, der sich im Zuge der Auseinandersetzung gegründet hatte, entstand in der Kratzmühle.



Das ehemalige Brand-Lagerhaus

Ein besonderes Ereignis war der Durchstich am 31. Juli 1992. Beilngries schaffte es damit sogar in die Nachrichtensendungen von ARD und ZDF! In Anwesenheit zahlreicher Politprominenz bediente der damalige Bayerische Innenminister August Lang einen Bagger und schaufelte damit das letzte Stück Erde beiseite, das die beiden Teile der Wasserstraße noch getrennt hatte. Mit Musik und Reden feierten geladene Gäste und Schaulustige. Dass am gegenüberliegenden Ufer Spruchbänder gegen den Kanal ausgerollt wurden und der evangelische Pfarrer, der schon vorher seine Kritik an dem Großprojekt geäußert hatte, der Veranstaltung fernblieb, störte kaum. Es war ohnehin zu spät, um an den Gegebenheiten noch etwas zu ändern.



Der Durchstich im Juli 1992

Ganz ohne Wirkung waren die jahrelangen Proteste gegen den Bau allerdings nicht geblieben. Immerhin steckte die RMD AG einen erheblichen Betrag in ökologische Ausgleichsmaßnahmen. So finanzierte man auch die Sulzrenaturierung in Beilngries aus diesem Topf. Es wurden am Kanal Stillwasserzonen angelegt und der Uferbereich abwechslungsreicher gestaltet als ursprünglich geplant. Dennoch ist, wie Naturschützer betonen, der massive Eingriff in das ökologische System nicht rückgängig zu machen. Die RMD AG hat aber, nicht zuletzt als Folge des lauten Protests, viel Geld in die Hand genommen, um den Schaden zu begrenzen.

Welche Auswirkungen hat der Kanal für Beilngries? Klar ist, dass die in den 1970er Jahren erwarteten Vorteile für die Wirtschaft nicht eingetreten sind. Höchstwahrscheinlich hätte daran auch eine Güterlände nichts geändert. Anders sah es zunächst im Bereich der Personenschifffahrt aus. Eine Fahrt nach Berching inklusive Schleusung war eine interessante Freizeitbeschäftigung. Vor allem an den Sommerwochenenden waren die Schiffe, die regelmäßig zwischen Beilngries und Berching verkehrten, ausgebucht. Auf gecharterten Schiffen feierte man Geburtstage und Hochzeiten.



Ein Ausflugsschiff auf dem Kanal

Doch im Laufe der Zeit verflog der Reiz des Neuen. Weil die Fahrgastzahlen zurückgingen und das Geschäft nicht mehr rentabel zu betreiben war, wurde die Personenschiffahrt in Beilngries eingestellt. Auch Kreuzfahrtschiffe, die eine Zeit lang einen Halt in Beilngries einlegten, um den meist aus den USA stammenden Passagieren einen Nachmittag in einer deutschen Kleinstadt zu ermöglichen, fahren inzwischen vorbei. Lediglich die Mitglieder des Yachtclubs nutzen ihren Hafen und die Wasserstraße.

Ob der Main-Donau-Kanal eine sinnvolle Investition war oder nicht, darüber gehen die Meinungen bis heute auseinander. In Beilngries hat man sich daran gewöhnt. Einheimische und Touristen nutzen gerne die Wege entlang der Wasserstraße zum Spaziergehen und Radfahren, obwohl der Kanal natürlich nicht zu diesem Zweck gebaut worden ist.