

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

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

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

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

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

Alfred Dietz

Abendstimmung

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

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

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

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

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

Deswegen wird es in Zukunft entscheidend sein, wie kostengünstig Verkehrs- und Energiesektor arbeiten. Das gilt in besonderem Maße für Bayern, dessen extreme Randlage in Westeuropa durch die im Bau befindliche Verbindung zwischen Rhein und Donau gemildert wird. Infolge der Main-Donau-Wasserstraße wird Bayern enger mit den Industriezentren im Rhein-

stromgebiet verbunden sein, bessere Verbindungen zu den Nordseehäfen erhalten, den Handel – auch mit dem Südosten – intensivieren und damit eine Brückenfunktion zwischen West und Ost wahrnehmen.

Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft, Referat für Öffentlichkeitsarbeit, Leopoldstraße 23, 8000 München 40

Dr. Ernst Eichhorn

Bekannte und unbekannte Kulturzeugnisse im altmühlfränkischen Raum

Der vom Verfasser bewußt gebrauchte Begriff "altmühlfränkisch" versucht der besonderen geschichtlichen und kunstgeographischen Situation des Altmühlraumes im Rahmen der fränkischen Kulturlandschaft gerecht zu werden. "Altmühlfranken", das bedeutet Vielfalt und Kontrastreichtum im zeitlichen Längsschnitt wie im räumlich-kulturgeographischen Querschnitt.

Von den Römern zu Karl dem Großen

Die frühe Eigenständigkeit des Altmühlraumes zeigt ein Blick auf die historischen Verhältnisse zur Zeit Karls des Großen. Geographische Ausgangssituation war die Altmühl als diagonal verbindender Kulturweg zwischen Main und Donau. Römische Besiedlung im mittleren Altmühltal haben nach dem II. Weltkrieg zahlreiche Grabungen bzw. Funde in Nähe des Rätischen Limes, namentlich in Burgsalach, Theilenhofen und Höttingen bei Ellingen ergeben. Besonders in Weißenburg wurden außer dem längst bekannten Kastell Biriciana imposante Thermenanlagen und ein großartiger Schatzfund 1979 auf einem Gartengrundstück an den Tag gebracht, der wohl im 3. Jahrhundert n. Chr. aus einem Heiligtum vor den Alemannen geflüchtet worden war. Dem reichen Fund an Votivblechen und Bronzefiguren kommt nördlich der Alpen ein Sonderrang zu. Ans Licht der fränkischen Geschichte tritt der Altmühlraum unter Karl dem Großen. Mit dem

Projekt der "Fossa Carolina", dem sog. Karlsgraben, plante er eine "kanalartige" Verbindung von Rezat und Altmühl bzw. vom Main und Donau, die vorwiegend für den militärischen Nachschub gedacht war. Das begonnene Unternehmen scheiterte zwar an kaum vorhersehbaren unüberwindlichen Hindernissen, schuf aber im Prinzip bereits die Idee einer europäischen Quer-Verbindung, wie sie sich ein Jahrtausend später im Ludwig-Donau-Main-Kanal realisierte und in der Gegenwart mit dem neuen Europakanal eine moderne Durchführung erfahren wird. Das eindrucksvolle Fragment des "Karlsgrabens" läßt sich vom Dorf Graben aus noch über einen Kilometer weit verfolgen. Ausgangspunkt des karolingischen Unternehmens war der im Bereich des heutigen Weißenburg liegende Königshof, in dem Karl der Große zeitweilig Aufenthalt nahm.

Aufschlußreich für das Kulturgefälle des altmühlfränkischen Raumes sind die vor Jahren durchgeführten interessanten Ausgrabungen im Eichstätter Dom, die in mehreren Perioden Baufundamente der vorkarolingischen (vorwillibaldinischen) sowie Besiedlungsspuren der römischen Epoche bis zur Prähistorie (Hallstattzeit) nachweisen. Die Grabungsergebnisse an einer anderen Kultstelle, der sog. "Solabasilika" in Solnhofen reichen wahrscheinlich bis in die frühmittelalterliche Zeit des 7. Jahrhunderts zurück; sie soll vor dem karolingischen Bau von 819 sechs Vorgängerbauten gehabt haben. Die insgesamt