

# Der Main - Donau - Kanal im Altmühltal

Kontroverse um die Fertigstellung 1972—1992

20. Februar bis  
3. April 2024

Eine kleine Ausstellung des Fachbereichs  
Archiv- und Bibliothekswesen der Hochschule  
für den öffentlichen Dienst in Bayern.  
Bearbeitet von Sebastian Hirschbeck

Öffnungszeiten:

Mo – Do 8.30 – 18.00 Uhr

Fr 8.30 – 13.30 Uhr

Sa 2.3. Tag der Archive  
10.00 – 17.00 Uhr

An Feiertagen geschlossen

Bayerisches Hauptstaatsarchiv  
Schönfeldstraße 5  
80539 München

[www.gda.bayern.de](http://www.gda.bayern.de)

– Eintritt frei –



## **Impressum:**

Hochschule für den öffentlichen Dienst in Bayern, Fachbereich Archiv- und Bibliothekswesen  
Vorbereitungsdienst 2021/2024 für den Einstieg in der 3. Qualifikationsebene der Fachlaufbahn  
Bildung und Wissenschaft, fachlicher Schwerpunkt Archivwesen.

Der Main-Donau-Kanal im Altmühltal. Kontroverse um die Fertigstellung 1972–1992. Eine kleine  
Ausstellung des Fachbereichs Archiv- und Bibliothekswesen der Hochschule für den öffentlichen  
Dienst in Bayern, bearbeitet von Sebastian Hirschbeck

München, 20. Februar 2024 bis 12. März 2024

Titelbild: Kat.-Nr. 16

Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns 2024

## **Literatur**

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (Hrsg.), Wasser für Franken.  
„Die Überleitung Donau-Main“, München 2018.

Michael Brix (Hrsg.), Main-Donau-Kanal. Ersatzlandschaft im Altmühltal, München 1988.

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Altmühltal, zerstört durch den Rhein-Main-Donau-Kanal  
<<https://www.bund-naturschutz.de/ueber-uns/erfolge-niederlagen/rmd-kanal/>>  
(aufgerufen am 12.7.2022).

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Der Grebe-Plan und die Folgen des Kanalbaus  
<<https://www.bund-naturschutz.de/ueber-uns/erfolge-niederlagen/rmd-kanal/grebe-plan-und-folgen/>>  
(aufgerufen am 12.7.2022).

Hannes Burger – Heinz Kapfinger, Bayerns Weg zum Meer. Die Main-Donau-Wasserstraße,  
2. Aufl. Passau 1993.

Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hrsg.), Mitteilungsblätter,  
Oktober 1982, Nr. 40/41, Nürnberg 1982.

Peter Ettl – Falko Daim (Hrsg.), Großbaustelle 793. Das Kanalprojekt Karls des Großen zwischen  
Rhein und Donau, Mainz 2014.

Daniel Gürtler – Markus Urban, Der Main-Donau-Kanal. Idee, Geschichte und Technik,  
Nürnberg 2013.

Dieter Hildebrandt – Gerhard Polt u.a., Unser Rhein-Main-Donau-Kanal, München 1983.

Timo Lechner, Am Puls der Zeit – die Kommentargottesdienste in der Nürnberger Lorenzkirche  
< <https://www.evangelisch.de/inhalte/161538/18-10-2019/50-jahre-am-puls-der-zeit-die-komentargottesdienste-der-nuernberger-lorenzkirche> > (aufgerufen am 19.11.2022).

Herbert Liedel – Helmut Dollhopf, Der alte Kanal – Der neue Kanal. Landschaftsverluste im  
Altmühltal, 2. Aufl. Würzburg 1993.

Gerd Lottes (Hrsg.), Das Altmühltal und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, Hamburg 1989.

Anton Mayer, Verloren – aber nicht vergessen. Der Kampf ums Altmühltal. Zusammengestellt und  
bearbeitet von Sigrid Manstorfer, Oberhofen 2000.

Christian Muggenthaler, Donau und Altmühl. Wie der Kanal Natur- und Kulturlandschaft veränderte.  
In: Dirk Götschmann (Hrsg.), „Jahrhundertwerk“ oder „dümmstes Bauwerk seit dem Turmbau zu  
Babel“? Die Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau, Regensburg 2020, S. 321–327.

Lothar Schnabel – Walter E. Keller, Vom Main zur Donau. 1200 Jahre Kanalbau in Bayern.  
Karlsgraben, Ludwig-Donau-Main-Kanal, Rhein-Main-Donau-Kanal, Bamberg 1984.

Hubert Weiger (Hrsg.), Der Rhein-Main-Donau-Kanal. Das Für und Wider seiner Fertigstellung, München 1983.

Lukas Werther – Stefanie Berg, Fossa Carolina/Karlsgraben. In: Historisches Lexikon Bayerns <[http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fossa\\_Carolina/\\_/Karlsgraben](http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fossa_Carolina/_/Karlsgraben)> (aufgerufen am 20.11.2022).

Walther Zeitler, Durch Bayern nach Europa. Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Regensburg 1992.

### **Handschriften und ungedruckte Quellen**

Paris, Bibliothèque nationale de France: Latin 5942, fol. 15v–16r.

Wien, Österreichische Nationalbibliothek: Cod. 473 HAN MAG, fol. 130v.

München, Bayerisches Hauptstaatsarchiv: Bayern Urkunden, Finanzministerium (MF), Staatskanzlei (StK), Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Plakatsammlung.

Nürnberg, Staatsarchiv Nürnberg: Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Nürnberg-Fürth.

Privatbesitz: Sebastian Hirschbeck.

# Einführung

## 1. Die Vorgänger: Karlsgraben und Ludwig-Donau-Main-Kanal

Eine schiffbare Verbindung zwischen Donau und Main war keine originäre Idee des 20. Jahrhunderts. Schon im Frühmittelalter spielten Wasserwege eine bedeutende Rolle: Sie galten im Vergleich zum Landweg als die komfortablere und günstigere Art des Waren- und Personentransports. Doch mussten manche Reisende und Händler auch damals schon feststellen, dass eine topographische Begebenheit die durchgehende, ununterbrochene Fahrt zwischen den Flüssen Nord- und Südeuropas verhinderte: Die von Gibraltar bis Moskau verlaufende europäische Hauptwasserscheide. Flüsse, die nördlich der Wasserscheide entspringen, fließen in den Atlantik oder in Nord- und Ostsee, südlich entspringende Flüsse in das Schwarze Meer oder das Mittelmeer. Wer die Wasserscheide überwinden wollte, musste in das jeweils andere Flusssystem wechseln bzw. seine Güter umladen und dazu einen Landweg in Kauf nehmen – ein zeit- und kraftraubender Umstand, der schließlich Karl den Großen dazu bewog, eine Verbindung beider Flusssysteme in Auftrag zu geben.

In Bayern führt die Hauptwasserscheide über die Schwäbische und Fränkische Alb und verläuft entlang der Altmühl in südöstlicher Richtung bis Treuchtlingen, von dort nach Nordosten. Die frühmittelalterlichen Baumeister wählten diesen „Knick“ als idealen Ort für den Kanalbau, da sich die Altmühl südlich der Wasserscheide und die Schwäbische Rezat im Norden an dieser Stelle sehr nahe kommen, mit einer Entfernung von drei Kilometern und einer zu überwindenden Höhe von nur 12 Metern. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen im Herbst 793. Die Reichsannalen bemerken, dass Karl der Große die Baustelle im selben Jahr besuchte;<sup>1</sup> den Einhardsannalen zufolge sind die Arbeiten jedoch abgebrochen worden, weil es zu viel geregnet und der Boden sich als zu sumpfig erwiesen habe.<sup>2</sup> Jüngere Untersuchungen bestätigen den Bericht und deuten darauf hin, dass der Kanal zwischen dem heutigen Ort Graben und der Schwäbischen Rezat bestanden haben muss, das Teilstück zur Altmühl konnte dagegen nicht nachgewiesen werden. Ein 350 m langer Abschnitt des Karlsgrabens ist bis heute erhalten geblieben und kann besichtigt werden.

Bis zur Herstellung einer tatsächlichen Verbindung zwischen Main und Donau sollten allerdings noch mehr als 1000 Jahre vergehen. Wirtschaftliche Erwägungen und der Wunsch, das linksrheinische Territorium besser anzubinden, bewogen König Ludwig I., einen Kanal zwischen Main und Donau in Auftrag zu geben. Das 1836 begonnene und 1846 eröffnete Bauwerk verlief von Bamberg über Nürnberg und Neumarkt bis Kelheim und überquerte auf der 172 km langen Strecke den Fränkischen Jura mithilfe von 100 Schleusen. Zwischen Kelheim und Dietfurt wurde das Flussbett der Altmühl für den Kanal ausgebaut. Die Scheitelhaltung, d. h. der höchstgelegene Abschnitt der Wasserstraße, war 24 km lang und befand sich bei Neumarkt. Für die Gesamtstrecke benötigte ein Schiff, gezogen von einem bis zu drei Pferden, eine Fahrzeit von 47 Stunden. Bereits vor Beginn der Bauarbeiten begann mit der Eröffnung der Linie Nürnberg–Fürth das Eisenbahnzeitalter und machte dem Kanal schon bald Konkurrenz. Als Nachteil erwies sich auch der Zeitverlust durch das Umladen der transportierten Waren in Kelheim und Bamberg. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal ist zwischen Nürnberg und Kelheim zu großen Teilen erhalten geblieben und steht seit 1973 unter Denkmalschutz.

Im Vergleich zum Rhein-Main-Donau-Kanal, der zur Zeit des endgültigen wirtschaftlichen Bedeutungsverlusts des „alten Kanals“ Anfang des 20. Jahrhunderts bereits seine Schatten vorauswarf, waren die Eingriffe in die Landschaft des Altmühltals relativ zurückhaltend geblieben. Aufgrund der Dimensionen der Treidelschiffe genügte eine Wasserspiegelbreite von 16 Metern, zudem konnten auch engere Kurvenabschnitte erhalten bleiben. Während an der Baustelle des Ludwigskanals bis zu 9000 Arbeiter ihre Muskelkraft einsetzten, wurde der spätere kurvenarme Main-Donau-Kanal mit seinen 55 Metern Wasserspiegelbreite von tonnenschweren Maschinen gegraben.

<sup>1</sup> Vgl. Wien, Österreichische Nationalbibliothek, Cod. 473 HAN MAG, fol. 130v.

<sup>2</sup> Vgl. Paris, Bibliothèque nationale de France, Latin 5942, fol. 15v–16r.

## 2. Die Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau

Mit Fortschreiten der Industrialisierung im späten 19. Jahrhundert wuchs das Bedürfnis nach einer angemessenen, durchgehend schiffbaren Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Nachdem der Rhein und teils auch der Main bereits für größere Schiffe befahrbar waren und sich als Schifffahrtswege als profitabel erwiesen hatten, kam es 1892 in Nürnberg zur Gründung eines Kanalvereins, der die Interessen der Bauwilligen vertreten sollte. Aber erst 1912 konnte der Bayerische Landtag bewogen werden, zumindest einen Ausbau des Mains zwischen Aschaffenburg und Bamberg prüfen zu lassen. Weil im Verlauf des Ersten Weltkriegs die strategische Bedeutung einer Verbindung zwischen Donau und Rhein immer deutlicher wurde, stimmte der Landtag 1917 dem Bau einer Wasserstraße zwischen Aschaffenburg und Passau zu. Am 13. Juni 1921 schlossen Bayern und das Deutsche Reich einen entsprechenden Staatsvertrag, die Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft wurde am 30. Dezember desselben Jahres gegründet. Sie übernahm in einem Konzessionsvertrag die Verpflichtung, die Großschifffahrtsstraße zwischen Aschaffenburg und Passau auszubauen.<sup>3</sup> Keinesfalls war zu diesem Zeitpunkt schon beschlossen, dass der Kanal zur Verbindung von Main und Donau durch das Altmühltal führen würde. In der Diskussion um die beste Trasse waren vielmehr unterschiedliche Möglichkeiten im Gespräch, so recht bald schon die sogenannte Stepperger Linie. Diese sollte von Kelheim über Abensberg parallel zur Donau verlaufen, vorbei an Ingolstadt und Neuburg, über Treuchtlingen und Weißenburg bis Nürnberg. Die Linie hätte einen historischen Anknüpfungspunkt besessen, da sie die Hauptwasserscheide an der gleichen Stelle überwunden hätte wie der Karlsgraben, jedoch sprach vor allem der erhebliche Umweg gegen sie. Auch eine Trassenführung über Schwandorf und Amberg, Hersbruck und Lauf bis Nürnberg zog man in Betracht, um die Schwerindustrie der Oberpfalz anzubinden. Aufgrund der relativ großen Höhenunterschiede erwies sich diese Variante aber als zu teuer. Letztlich umgesetzt wurde daher die sogenannte Beilngrieser Linie durch das Altmühltal, über Nürnberg, Erlangen und Forchheim nach Bamberg. In der Zeit des Nationalsozialismus und insbesondere nach dem „Anschluss“ Österreichs 1938 erhielten die Pläne zum Bau einer Großschifffahrtsstraße auch ideologische Bedeutung und wurden auch deshalb weiter vorangetrieben, weil sie Aussicht auf die Schaffung zahlreicher neuer Arbeitsplätze boten. Zum Baubeginn 1937 wählte man die Beilngrieser Linie, mit einer leichten Variante über Mindorf südlich von Hilpoltstein. Die Arbeiten kamen wegen einer neuerlichen Diskussion über die Linienführung und Arbeitskräftemangel allerdings kaum voran und wurden 1942 eingestellt.

## 3. Der Main-Donau-Kanal

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs überwogen zunächst die kritischen Stimmen, die vor allem die Wirtschaftlichkeit des Kanals infrage stellten und eine mögliche Konkurrenz zur Bundesbahn voraussagten. Im aufkommenden wirtschaftlichen Aufschwung setzten sich jedoch die Befürworter durch. Mit den Arbeiten am Kanaldurchgang in Bamberg begannen 1959 die Bauarbeiten. Am 16. September 1966 trafen die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern im sogenannten Duisburger Vertrag eine Vereinbarung über die Fertigstellung und Finanzierung der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau im Abschnitt Nürnberg–Vilshofen.<sup>4</sup> Die Trasse zwischen Bamberg und Nürnberg wurde zügig fertiggestellt. Am 23. September 1972 feierten der Bayerische Ministerpräsident Alfons Goppel und Bundesverkehrsminister Lauritz Lauritzen mit 200.000 Gästen die Eröffnung des Nürnberger Hafens und damit den Abschluss der Bauarbeiten am Nordast. Die Feierlichkeiten in Nürnberg markierten zugleich das Ende des ungehinderten Baufortschritts. Mit der Ölpreiskrise 1973 setzte eine Rezession auch in der Bundesrepublik ein, der vorangegangene Aufschwung war zu Ende, die Arbeitslosigkeit nahm zu. Im Zuge der gesellschaftlichen Transformation am Ende der 1960er Jahre und des atomaren Wettrüstens im Kalten Krieg kam es außerdem zu einer Bewusstseinsveränderung, deren unmittelbare Folge das Entstehen der Friedens- und Ökologiebewegung war. Die Bauarbeiten am finanziell und technisch aufwendigeren Trassenabschnitt des Main-Donau-Kanals zwischen Nürnberg und Kelheim begannen also zu einer Zeit, in der die Bevölkerung Großprojekte und technologischen Fortschritt viel breiter infrage stellte.

<sup>3</sup> Vgl. Gürtler – Urban, S. 33–38.

<sup>4</sup> Vgl. BayHStA, Bayern Urkunden 4030.

Der Widerstand gegen den Kanalbau im Ottmaringer-, Sulz- und Altmühltal blieb allerdings ein vorwiegend überregionales Phänomen, denn die Menschen vor Ort befürworteten den Bau aufgrund des erhofften wirtschaftlichen Fortschritts mehrheitlich. Neben der Landes- und Bundespolitik, der Ökologiebewegung und den Kirchen spielten auch Einzelpersonen und die Medien eine wesentliche Rolle in der Auseinandersetzung.

#### 4. Dem Widerstand zum Trotz: Der Kanal wird fertiggestellt

Am Ende entschieden politische Mehrheiten über die Fertigstellung des Kanals. Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der künftigen Wasserstraße galten dabei als wichtige Argumente, doch fielen diese Prognosen jeweils zu Gunsten ihrer Auftraggeber aus. Während die Einschätzung der Planco Consulting GmbH die skeptische Haltung des Bundesverkehrsministeriums stützte, bestätigte eine Studie des Ifo-Instituts die positiven Erwartungen derer, die den Kanal befürworteten.<sup>5</sup> 1972 wandte sich der Bund der Steuerzahler in Bayern mit der Beschwerde an den Ministerpräsidenten Alfons Goppel, dass bislang keine unabhängige Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt worden sei.<sup>6</sup> Der Bayerische Oberste Rechnungshof hatte die Rentabilität des Kanals 1966 noch verneint, doch vermochte dessen Autorität den Idealismus der Kanalbefürworterinnen und -befürworter nicht zu schwächen. Den Sinn der Wasserstraße sahen sie nur zum Teil darin, dass sie sich am Ende rechnete oder wenigstens selbst amortisierte, vielmehr verstanden sie das Bauwerk als gebotene staatliche Infrastrukturmaßnahme mit hohem repräsentativem und symbolischem Wert. So heißt es in der Resolution der Bürgerinitiative „Ja zum Main-Donau-Kanal“ von 1982: „Selbst wenn der Kanal nur ein gigantisches Mahnmal für Friede und Völkerverständigung würde, hätte er schon seinen Zweck erfüllt.“<sup>7</sup>

Seinen medialen Höhepunkt erreichte der Konflikt am Abend des 14. Januar 1982. Der Bayerische Ministerpräsident Franz Josef Strauß hatte zum Neujahrsempfang in das Antiquarium der Münchner Residenz geladen, daher verpasste die Polit- und Medienprominenz um 21 Uhr die Live-Satiresendung „Scheibenwischer“, in der die Kabarettisten Dieter Hildebrandt, Gerhard Polt und Gisela Schneeberger den Kanalbau persiflierten. Der Eklat trat daher zeitverzögert, aber umso heftiger ein und führte beinahe zur Einstellung der Bauarbeiten im Altmühltal. Erst die Bundestagswahl 1983 beendete den Konflikt zumindest auf politischer Ebene: Die neue, konservativ-liberale Regierung bestätigte den Duisburger Vertrag zwischen Bund und Bayern und ermöglichte so die Vollendung der Wasserstraße.

Aus heutiger Sicht ist die wirtschaftliche Bilanz des Main-Donau-Kanals ernüchternd: Die Menge der transportierten Güter hat über die Jahre abgenommen und bleibt hinter den positiven Erwartungen zurück, nicht zuletzt wegen der zu niedrig dimensionierten Brücken, unter denen nur zwei Schichten der inzwischen üblichen ISO-Container hindurchpassen. Aufgrund der geringen Zahl von Binnenschiffen auf dem Kanal genügen auch die Einnahmen aus den Gebühren nicht, um seinen Erhalt unabhängig zu finanzieren. Dahingegen hat in letzter Zeit die Zahl der Flusskreuzfahrten erheblich zugenommen. Sie sind für manche Region an der Wasserstraße inzwischen ein bedeutender Fremdenverkehrsfaktor.<sup>8</sup>

Unwiederbringlich verloren ist, besonders nach Ansicht von Naturschützerinnen und Naturschützern, der dem Kanal zum Opfer gefallene Lebensraum im Ottmaringer-, Sulz- und Altmühltal. Während die Rhein-Main-Donau AG den Kanal 1977 aufgrund der ausgleichenden Begleitmaßnahmen als „Gewinn für die Landschaft“<sup>9</sup> bezeichnete, sprach der Beauftragte für Nordbayern des Bund Naturschutz, Hubert Weiger, zur Eröffnung 1992 von einem „dürftigen Blumenschmuck auf dem Leichensarg der Natur“<sup>10</sup>. Die Ausgleichsmaßnahmen bewirkten keinen vollwertigen Ersatz.

<sup>5</sup> Vgl. Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V., S. 41

<sup>6</sup> Vgl. BayHStA, StK 18762.

<sup>7</sup> BayHStA, MF 87779.

<sup>8</sup> Vgl. Gürtler – Urban, S. 124 f., 129 f.

<sup>9</sup> BayHStA, MF 87658.

<sup>10</sup> Bund Naturschutz in Bayern e.V.: Altmühltal, zerstört durch den Rhein-Main-Donau-Kanal <https://www.bund-naturschutz.de/ueber-uns/erfolge-niederlagen/rmd-kanal/>.

Nach dem Kanalbau blieben die sonst üblichen Überschwemmungen aus, zudem veränderte sich der Grundwasserspiegel, was zu einem erheblichen Artenschwund in den betroffenen Gebieten führte.<sup>11</sup> Naturschützerinnen und Naturschützer weisen außerdem darauf hin, dass die Schäden an der Natur heute auf den ersten Blick nicht erkennbar sind, da sie durch eine vom Menschen entworfene Ersatzlandschaft kosmetisch überdeckt worden seien: „Heute ist das, was der Wanderer, was der Radler vorfindet, eine Art gut gepflegter Golfplatz zum Einlochen der Seele.“<sup>12</sup>

Die Ausstellung zeigt Facetten der umwelt- und wirtschaftspolitischen Auseinandersetzungen um den Bau des Main-Donau-Kanals im Altmühltal. Darüber hinaus wirft sie einen Blick auf die Medien als bedeutende Faktoren des Konflikts, insbesondere auf die Satiresendung „Scheibenwischer“ vom 14. Januar 1982. Sie greift dabei v. a. auf die Bestände Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, Bayerische Staatskanzlei und Landesamt für Umweltschutz zurück, deren Überlieferung im Bayerischen Hauptstaatsarchiv verwahrt wird.

<sup>11</sup> Vgl. Bund Naturschutz in Bayern e.V., Der Grebe-Plan und die Folgen des Kanalbaus <https://www.bund-naturschutz.de/ueber-uns/erfolge-niederlagen/rmd-kanal/grebe-plan-und-folgen>.

<sup>12</sup> Muggenthaler, S. 323.

# Exponate

## 1. Die letzten 98 Kilometer

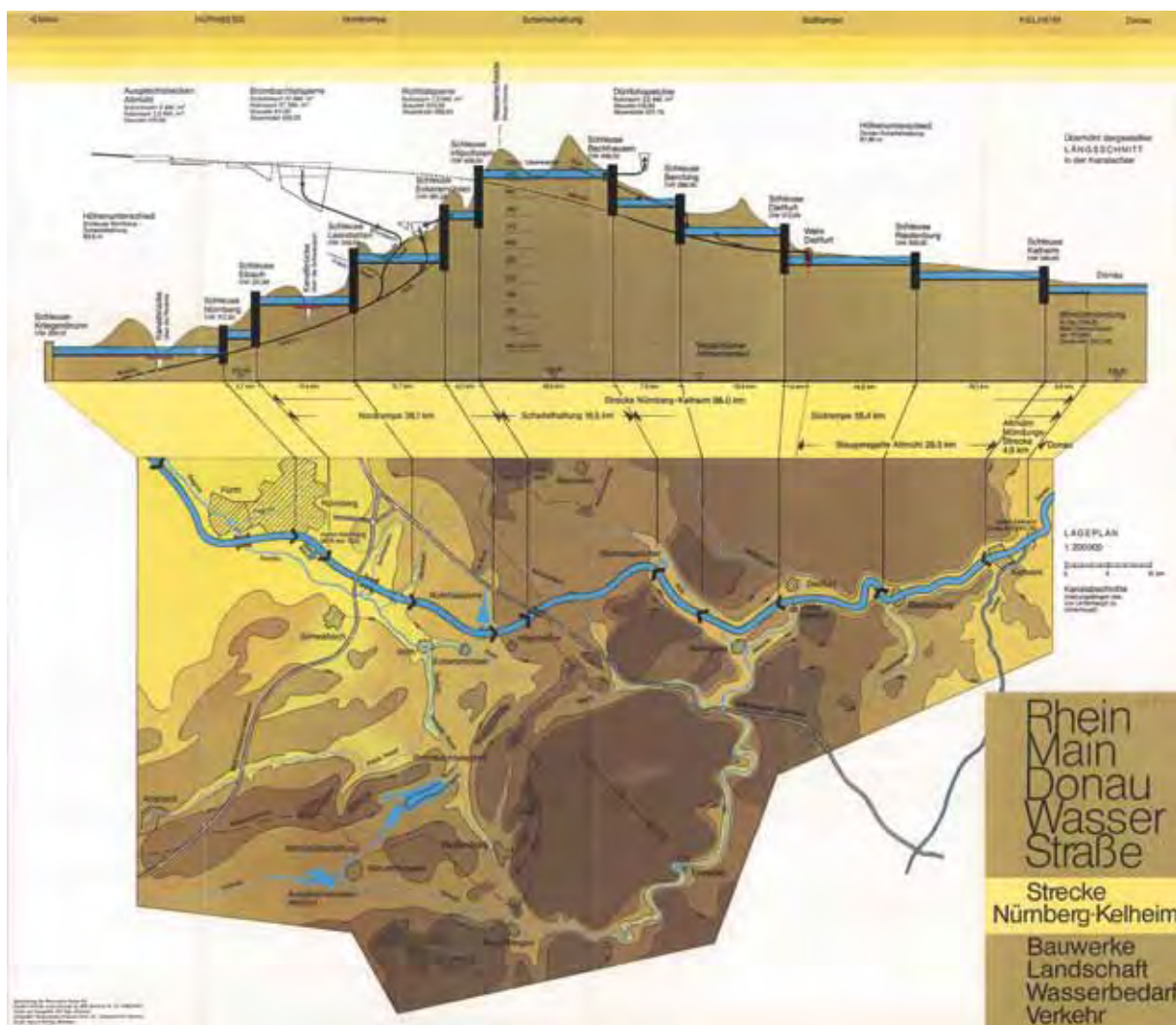
Karte und Höhenprofil des im Bau befindlichen Kanalabschnitts zwischen Nürnberg und Kelheim, 1977

Der im Selbstverlag der Rhein-Main-Donau AG herausgegebene Faltpapier zeigt die 34 Kilometer lange Altmühltal-Strecke zwischen Dietfurt und Kelheim mit ihren drei Staustufen. Am unteren Rand der Karte ist bei Treuchtlingen der geringe Abstand zwischen Altmühl und Schwäbischer Rezat erkennbar. Hier ließ Karl der Große 793 einen Kanalbau zur Verbindung von Main und Donau beginnen.

Aufgrund vergleichsweise geringer Niederschläge und ungünstiger Bodenbeschaffenheit gilt Nordbayern seit jeher als wasserärmer als der Süden des Landes. Der Bayerische Landtag beschloss daher im Jahr 1970, den Main-Donau-Kanal auch zur Überleitung von Wasser zu nutzen. Durch ein Pumpensystem gelangt

Donauwasser von Kelheim in die Scheitelhaltung. Dort versorgt es – wie der Dürrlohspeicher – einerseits den Kanal, fließt aber auch in den eigens dafür geschaffenen Rothsee, aus dem Wasser in die Schwarzach und die Roth abgegeben werden kann – und damit auch in den Main. Zusätzlich gelangt Altmühlwasser über das ebenfalls künstlich angelegte System von Altmühl- und Brombachsee in die Schwäbische Rezat und schließlich in die Rednitz. Die Hauptwasserscheide wird in diesem Fall durch einen unterirdischen Tunnel überwunden. Die Bayerische Staatsregierung argumentierte für den Bau des Main-Donau-Kanals auch mit der Überleitung von Wasser zum Ausgleich der Lebensverhältnisse in Bayern. Die Naturschutzbewegung erwiderte, dass ein entsprechendes Pumpensystem auch ohne den Kanal hätte errichtet werden können.

Faltplan, Papier, 60 x 69 cm, Vorderseite, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87658.





## 2. Es wird eng im Tal

Baubericht mit Bilddokumentation der Rhein-Main-Donau AG, 1978

Der Kanalabschnitt bei Essing wurde im Oktober 1978 geflutet. Er war der erste im Altmühltal fertiggestellte Teil des Kanals. Zeitgleich befanden sich die Schleusen Kelheim und Riedenburg seit 1976 bzw. 1977 im Bau. Kritikerinnen und Kritiker warfen der Rhein-Main-Donau AG vor, dass sie Schleusen und Brücken bereits errichtete, bevor das Planfeststellungsverfahren für den eigentlichen Kanal abgeschlossen war, um dadurch eine Einstellung des Projekts zu verhindern.

Die Fotografien im Baubericht verdeutlichen den Umfang der landschaftlichen Eingriffe durch die 55 Meter breite Wasserfläche an manchmal nur 200 Meter breiten Engstellen des Tals. Das vom Durchgangsverkehr geplagte Essing erhielt mit dem Bau des Kanals eine Umgehungsstraße.

Druckschrift, 29,7 x 21 cm, 43 Seiten, gezeigt wird eine Reproduktion der Seiten 16–17, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87658.



Von rechts nach links der 1,2 km lange Teilabschnitt der Wasserstraße jenseits der Flutung im Oktober 1978, die im Bau befindliche Umgehungsstraße abseits des alten Altmühlbettes errichtet wurde und ein zwei Kilometer langes, gestörtes Gelände AUSENDRUM und der Ort Neumessing mit der Burg Randeck, im Hintergrund der Ort Altmühl und die neue Brücke im Zuge der künftigen Kreisstraße Kirchheim-Parzen. Die Untersuchungen mehrerer Hochwasserspitzen über Form und Bauart einer Fußgängerbrücke zwischen Neumessing und der rechten Talsohle sind von der RMD in Auftrag gegeben.

16



Altmühl bei Essing. Links das fertiggestellte neue Flußbett der Altmühl, rechts der bisherige Flußlauf, der als Altessing verbleibt. Dazwischen wird die neue Umgehungsstraße gestiftet.

17

### 3. Gestaltung oder Erhalt der Natur?

- a) Landschaftsrahmenplan Europakanal des Planungsbüros Grebe, Nürnberg, Teilplan Untereggersberg, 1973
- b) Fotografie des Altmühltals bei Untereggersberg, 2017

Im Jahr 1972 beauftragte die Rhein-Main-Donau-AG den Nürnberger Landschaftsarchitekten Reinhard Grebe mit der Erstellung eines Landschaftsplans. Der Plan sollte entworfen werden für das Altmühltal zwischen Dietfurt und Kelheim sowie für die acht Kilometer lange Strecke im Ottmaringer Tal zwischen Dietfurt und Beilngries. Die Entwürfe entstanden in enger Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, den Regierungen von Niederbayern und der Oberpfalz, dem Landkreis Kelheim und den betroffenen Gemeinden im Altmühltal. Besonders sie hatten kein Interesse an einer Industrialisierung ihrer Heimat, dahingegen erhofften sie sich durch den Kanal eine Erhöhung des Freizeitwerts ihrer Region. Die Pläne aus den Jahren 1972 und 1973 gingen ins spätere Planfeststellungsverfahren ein. Im Kern beruhten die Maßnahmen auf dem Ziel, vorhandene Biotope, etwa in Form von

Altwassern, zu erhalten und, wo das nicht möglich war, Ausgleichsflächen anzulegen und den Kanal zu „verstecken“. Die Fotografie blickt vom Roßkopf aus in südöstliche Richtung ins Tal. Im Hintergrund befindet sich Schloss Eggersberg, neben dem Kanal liegen die Altwasserschleifen des Ludwig-Donau-Main-Kanals, die vom Landschaftsplan vorgesehen waren.

Der Plan drückte den Gestaltungswillen der Beteiligten und Grebes Engagement so überzeugend aus, dass auch der Vorsitzende des Bund Naturschutz in Bayern, Hubert Weinzierl, den Bau der Wasserstraße in seinem Vorwort zum Landschaftsplan 1974 noch hinnehmbar fand. Erst im weiteren Verlauf der 1970er Jahre setzte sich bei Naturschützerinnen und Naturschützern der Gedanke durch, dass Natur sich nicht gestalten lässt, sondern nur erhalten werden kann.

- a) Plan, Papier, 60 x 120 cm, gezeigt wird ein Ausschnitt in verkleinerter Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Bayerisches Landesamt für Umweltschutz 16.
- b) Fotografie, digital, 32,7 x 43,6 cm, gezeigt wird ein Ausschnitt in verkleinerter Reproduktion, Privatbesitz Sebastian Hirschbeck.



Kat.-Nr. 3a



Kat.-Nr. 3b

#### 4. Katastrophe in Katzwang

- a) Bericht der „Nürnberger Nachrichten“ über den Dammbbruch bei Katzwang, 1979
- b) Luftbildaufnahme der Dammbbruchstelle bei Katzwang, 1979

Am Nachmittag des 26. März 1979 brach südöstlich von Katzwang bei Nürnberg ein Damm des Main-Donau-Kanals, die bereits teilweise geflutete Haltung entleerte sich. Die dabei entstandene Flutwelle verwüstete auf ihrem Weg zur Rednitz Teile der Ortschaft, verletzte acht Menschen und tötete ein Kind. Als Ursache des Dammbbruchs galt eine Unterspülung, für die niemand verant-

wortlich gemacht werden konnte. Die Staatsanwaltschaft stellte das Verfahren dementsprechend ein. Das Unglück führte bei Kritikerinnen und Kritikern des Kanalbaus zur Befürchtung, dass es sich andernorts wiederholen könnte.

- a) Zeitungsausschnitt, Papier, 47 x 30 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Staatsarchiv Nürnberg, Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Nürnberg-Fürth 2018-02 505, © Nürnberger Nachrichten / VNP.
- b) Fotografie, 8,9 x 13 cm auf 29,7 x 21 cm Karton, gezeigt wird eine vergrößerte Reproduktion, Staatsarchiv Nürnberg, Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Nürnberg-Fürth 2018-02 505.



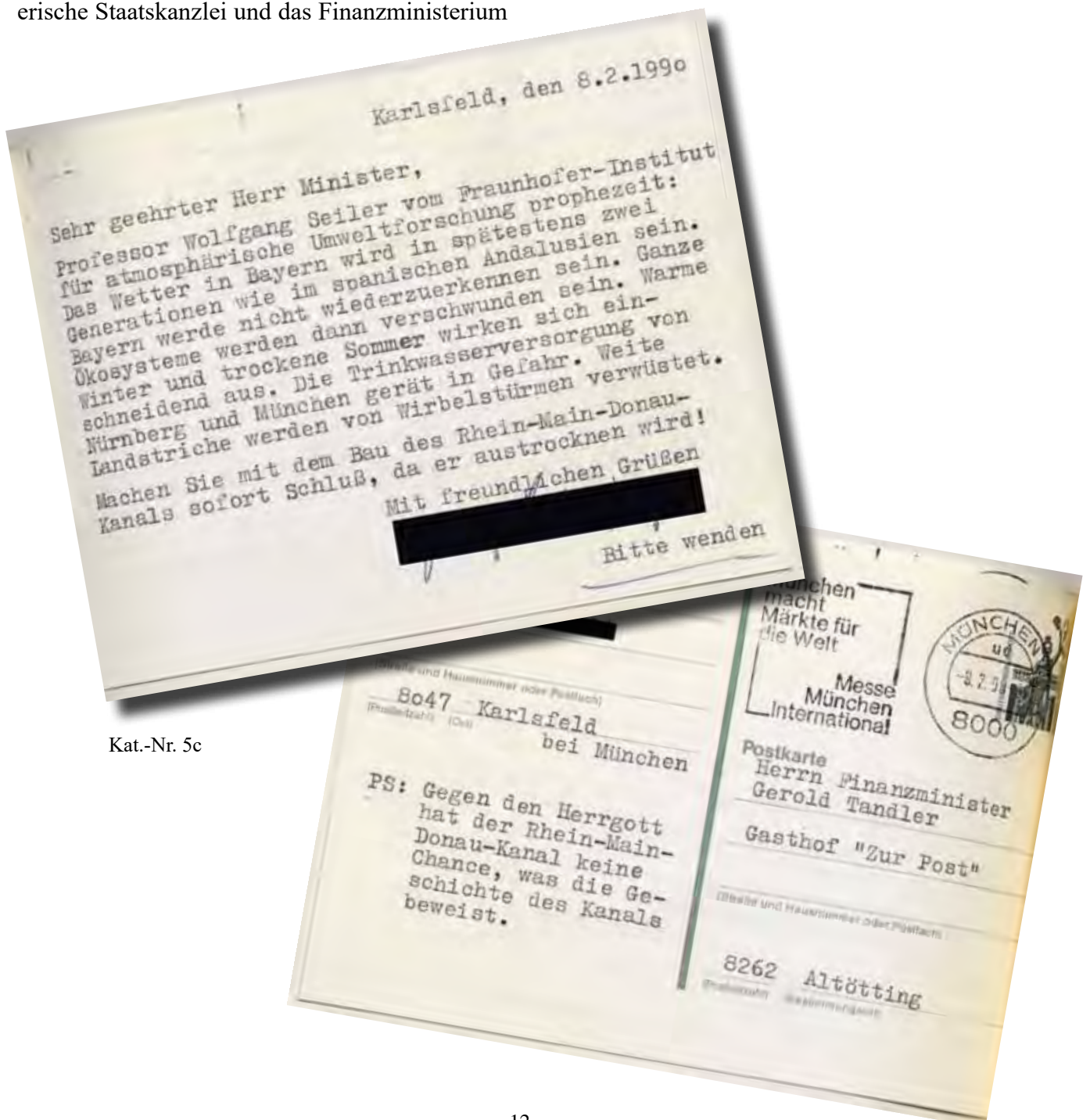
## 5. „Verehrter Herr Ministerpräsident!“ – Stimmen gegen den Kanal

- a) Brief eines Bürgers an den Bayerischen Ministerpräsidenten Alfons Goppel, 1978
- b) Brief einer Bürgerin an den Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß, 1980
- c) Postkarte eines Bürgers an den Bayerischen Finanzminister Gerold Tandler, 1990

Vor allem die überregionalen Medien bewerteten den Bau der Wasserstraße im Altmühltal kritisch. Viele Bürgerinnen und Bürger erfuhren von der Baustelle und der Auseinandersetzung um die Fertigstellung erst mit der zunehmenden Berichterstattung Ende der 1970er Jahre. Die Bayerische Staatskanzlei und das Finanzministerium

erhielten in diesem Zeitraum vermehrt Zuschriften. Die Wortwahl orientierte sich teils am dramatisierenden Stil der Zeitungen und Magazine, in denen etwa von der „Zerstörung“ und „Betonierung“ des Altmühltals die Rede war.

- a) Schreiben, Papier, 22,5 x 21 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, StK 18765.
- b) Schreiben, Papier, 29,7 x 21 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, StK 18765.
- c) Postkarte, Papier, 10,5 x 14,5 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87734.



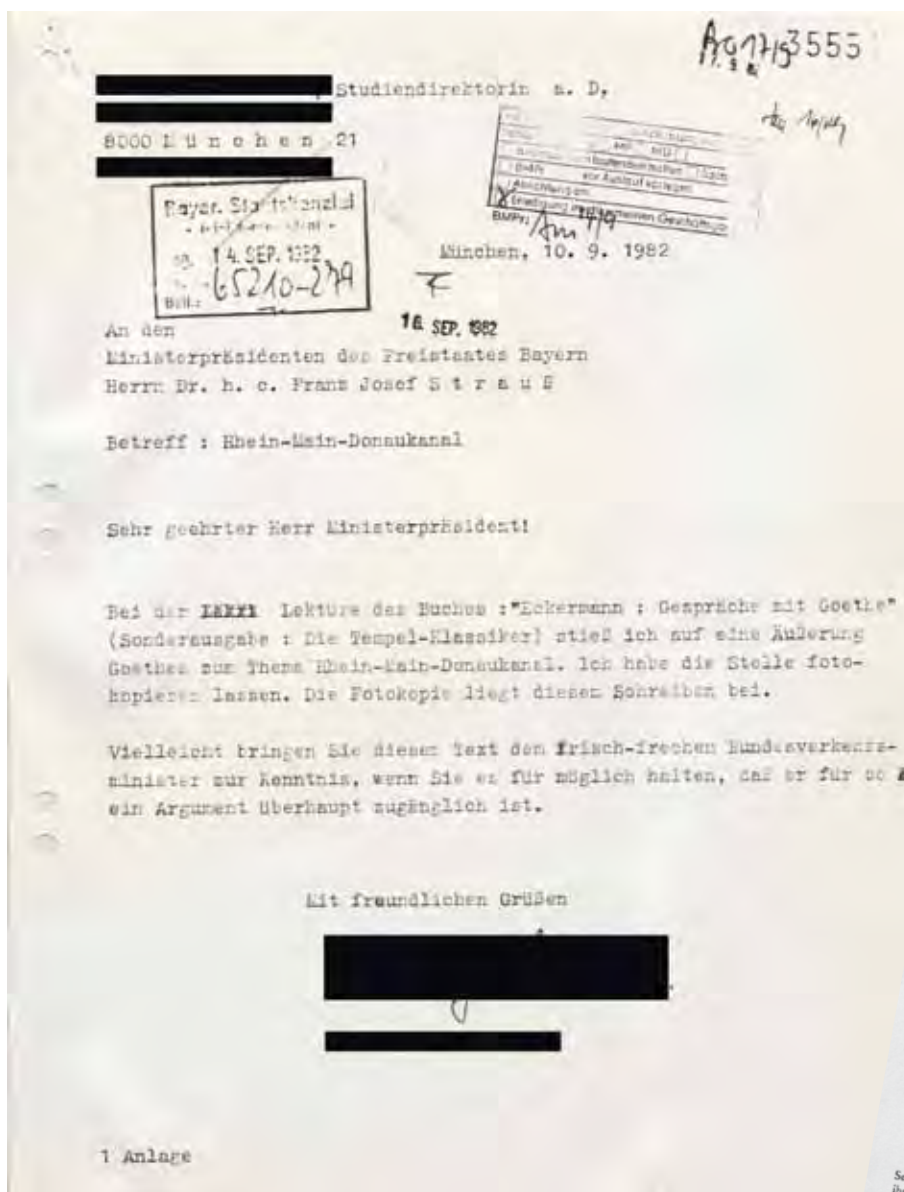
## 6. Goethe gegen Hauff – Stimme für den Kanal

Brief einer Bürgerin an den Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß, 1982

Die ökologische und ökonomische Kritik am Kanalbau erreichte im Januar 1982 ihren Höhepunkt insbesondere in der Satiresendung „Scheibewischer“ (vgl. Kat.-Nr. 12–15). Die ablehnende Haltung in Presse und Gesamtbevölkerung blieb auch der Bundesregierung in Bonn nicht verborgen, doch hatte die Bundesrepublik sich im sogenannten Vertrag von Duisburg 1966 zur finanziellen Unterstützung des Kanalbaus verpflichtet. Das Bonner Kabinett beauftragte daher am 27. Januar 1982 den Bundesminister für Verkehr, Volker Hauff (SPD, 1980–1982), mit dem Freistaat Bay-

ern über die Zukunft des Main-Donau-Kanals zu verhandeln. Dabei sollte auch die Möglichkeit einer „qualifizierten Beendigung“ des Projekts im Abschnitt Nürnberg–Kelheim einbezogen werden. Die Zuschrift bezieht sich auf den in der Folge oft zitierten Kommentar Volker Hauffs, es handle sich beim Main-Donau-Kanal um „das dümmste Bauwerk seit dem Turmbau zu Babel“.

Schreiben in Kopie, Papier, 29,7 x 21 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87733.



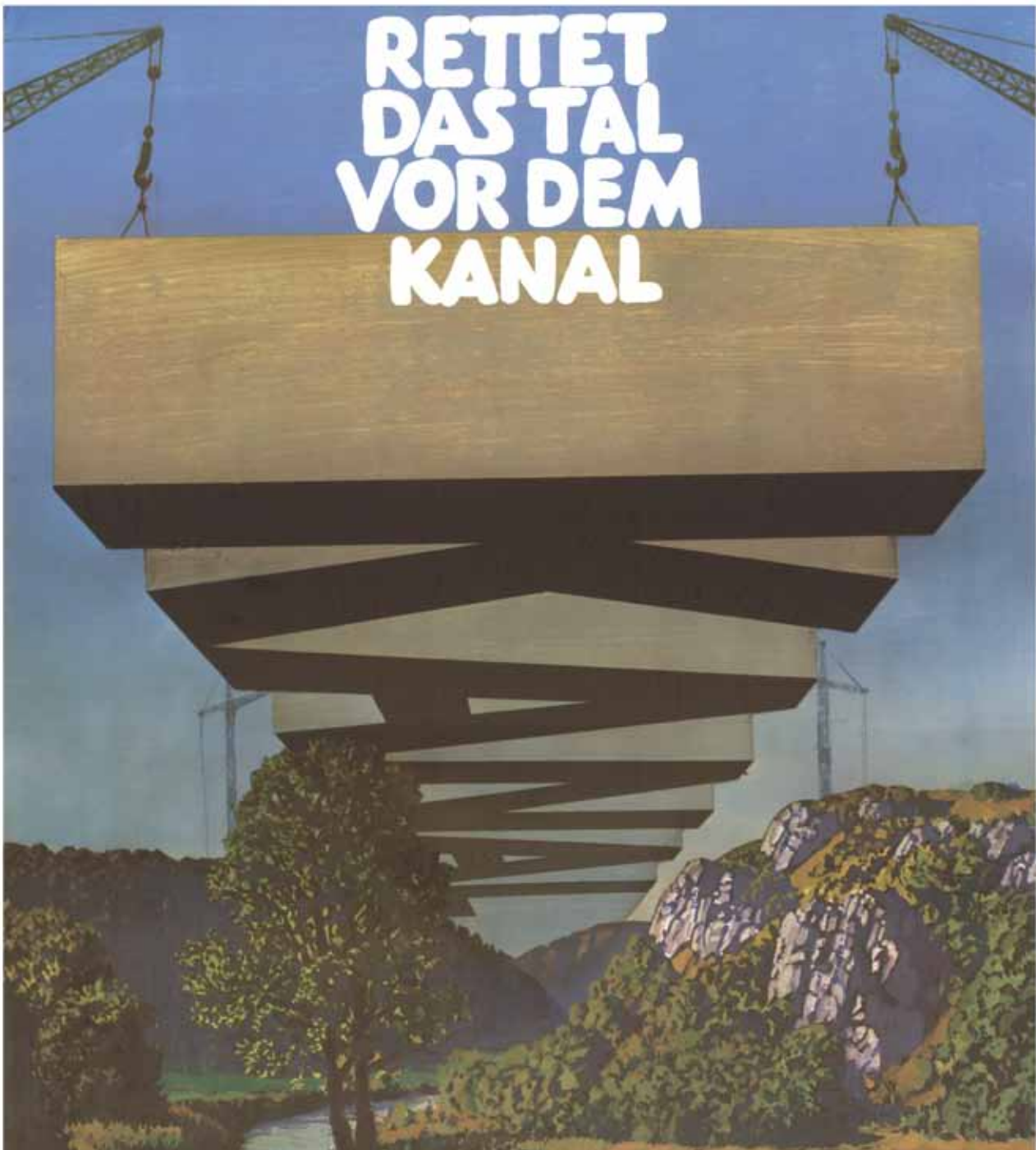
## 7. Rettet das Tal vor dem Kanal

Plakat der Partei Die Grünen, um 1985

Die Partei Die Grünen wurde 1980 unter anderem aus der Umweltbewegung heraus gegründet. Sie trat 1982 erstmals bei einer Landtagswahl in Bayern an, scheiterte jedoch an der 5 %-Hürde. Im Gegensatz zur CSU lehnte die Partei die Fertigstellung der Wasserstraße im Altmühltal ab. Die Mitglieder der SPD, nach der Wahl 1982 einzige Oppositionspartei im Bayerischen Landtag, plädierten mehrheitlich gegen den Bau. Der aus Franken stammende Vorsitzende Helmut Rothemund fühlte sich an dieses Votum jedoch nicht

gebunden. Er setzte sich zusammen mit jenen Teilen der SPD durch, die sich vor Ort Entwicklungen in Wirtschaft, Tourismus und Arbeitsmarkt erhofften. Die Landtagsfraktion der FDP, nach der Wahl 1982 nicht mehr dort vertreten, sprach sich aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen zunächst gegen den Bau aus, doch konnten sich die Interessensvertreterinnen und -vertreter des Kanalbaus schließlich durchsetzen.

Plakat, Papier, 84,1 x 59,4 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Plakatsammlung 38761.



Kat.-Nr. 7 (Ausschnitt)

## 8. „Schöpfung“ oder „Monument der Maßlosigkeit“? – Der Kanal und die Kirchen

Bericht der „Nürnberger Zeitung“ über einen Gottesdienst in der St.-Lorenz-Kirche, 1982

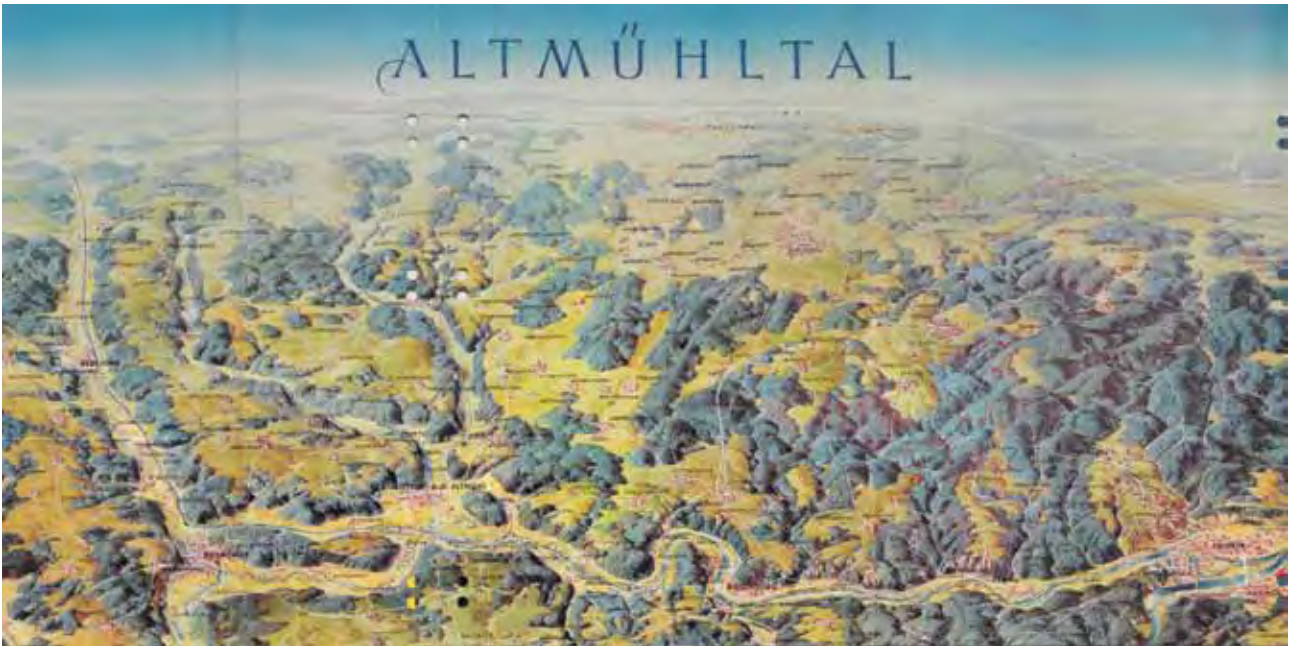
Die Lorenzer Kommentargottesdienste entstanden im Oktober 1969 aus dem Impuls der gesellschaftlichen Umbrüche heraus. Sie finden bis heute an etwa acht Sonntagen im Jahr in Nürnberg, St. Lorenz, statt. Nach Begrüßung und Gesang kommentieren die geladenen Gäste ein aktuelles Thema aus ihrer Sicht, gefolgt von einer in ihrer Länge variierenden Diskussion. Am 20. März 1982 war Hubert Weiger vom Bund Naturschutz als Gast geladen. Allerdings vertrat er die gleiche Meinung wie Pfarrer Georg Kugler. Die Einseitigkeit führte sowohl bei Teilnehmerinnen und Teilnehmern als auch bei Befürworterinnen und Befürwortern des Kanalbaus zu Kritik und zur Diskussion in der Presse.

Die Konfessionen waren sich uneins über die Bewertung der Wasserstraße. Der katholische Pfarrer von Beilngries, Michael Harrer, zog in seiner Ansprache zur Flutung des letzten Kanalabschnitts am 31. Juli 1992 Parallelen zum biblischen Schöpfungsbericht und zitierte: „Gott sah, dass es gut war.“ Sein evangelischer Amtskollege Claus Petersen erschien dagegen nicht zu den Feierlichkeiten. Er bezeichnete den Kanal im Gemeindebrief als „ein Monument menschlicher Maßlosigkeit, der Naturvernichtung und Heimatzerstörung“.

Zeitungsausschnitt in Kopie, Papier, 29,7 x 21 cm, gezeitigt wird eine vergrößerte Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87779, © Nürnberger Nachrichten / VNP.



## 9. Öffentlichkeitsarbeit für den Kanal



Kat.-Nr. 9a

- a) Touristische Panoramakarte des Altmühltals, 1982
- b) Serienbriefentwurf des Trägervereins Altmühltal e.V., 1982

Der Landschaftsplan für das Altmühltal schlug die Gründung eines Zweckverbands vor, der im Interesse der Anrainergemeinden die Planungsziele in der Entwicklungs- und Bauphase durchsetzen sollte. Der Verband gründete sich 1974 als Trägerverein Altmühltal e.V. und bestand aus den Städten Dietfurt, Riedenburg, Kelheim, dem Markt Essing und dem Landkreis Kelheim. Den Vorsitz hatte der Kelheimer Landrat, zunächst Rudolf Faltermaier, ab 1978 dann Ludwig Kreitmeyr. Dem Verband war ein Beirat zugeordnet, bestehend aus Vertretern des Ministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, der Rhein-Main-Donau AG, des Naturschutzbeirats, der Heimatpfleger, des Bund Naturschutz, des Fremdenverkehrs und des Naturparks Altmühltal.

Die Gemeinden des Altmühltals hatten im Zuge der Auseinandersetzungen um den Weiterbau des

Kanals ein erhebliches Interesse an dessen Fertigstellung. Man erhoffte sich von vorneherein eine wirtschaftliche, infrastrukturelle und touristische Aufwertung, zudem waren die Arbeiten im Altmühltal 1982 bereits weit fortgeschritten. Eine Baueinstellung hätte den Kommunen einen Torso vor der Haustüre hinterlassen und die ursprüngliche Hoffnung auf Entwicklung in ein Desaster verkehrt. Die Panoramakarte entstand in Zusammenarbeit mit der Rhein-Main-Donau AG und war in der erhitzten Debatte 1982 zusammen mit einer Resolution der Gemeinden als Werbemittel für den Bau des Kanals gedacht. Sie sollte vor allem auf Messen und Ausstellungen verteilt werden, wurde aber auch an alle Mitglieder des Bayerischen Landtags und alle bayerischen Abgeordneten im Bundestag versandt.

- a) Karte, Papier, 40 x 59,5 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87733.
- b) Schreiben (Entwurf) in Kopie, Papier, 29,7 x 21 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87733.



# 10. Die Freunde des Altmühltals

- a) Offener Brief der Bürgerinitiative „Rettet das Altmühltal“ an den Bayerischen Ministerpräsidenten, um 1980
- b) Bericht des „Stern“: „Jetzt machen sie das Altmühltal kaputt“, 1977

Der Land- und Gastwirt Anton Mayer aus Oberhofen im Altmühltal gründete am 6. August 1978 zusammen mit seinem Freund Erich Kügel und dem Rechtsanwalt Dr. Christian Kopf die Bürgerinitiative „Rettet das Altmühltal“ (Verein der Freunde des Altmühltals). Anton Mayer fühlte sich mit seiner Heimat eng verbunden und wollte sie vor den Eingriffen durch den Kanalbau schützen. Da das Projekt von der einheimischen Bevölkerung aber weitgehend unwidersprochen hingenommen oder sogar begrüßt wurde, sahen sich die wenigen Mitglieder oft Anfeindungen ausgesetzt. Durch Engagement und Medienpräsenz trug der Verein maßgeblich dazu bei, dass der Streit um den Main-Donau-Kanal im Altmühltal bundesweit ins Gespräch kam und 1982 sogar bis hin zur mehrwöchigen Einstellung der Bauarbeiten

eskalierte. Die „Freunde des Altmühltals“ etablierten in ihrer Region eine unerhörte und daher für die Presse interessante Protestkultur gegen die Staatsregierung und das Großprojekt Rhein-Main-Donau. Im August 1977 hielt Mayer dem Vorsitzenden des Bund Naturschutz, Hubert Weinzierl, vor, den Kanalbau leichtfertig hingenommen zu haben. Kurze Zeit später trat auch der Bund Naturschutz für eine Beendigung des Projekts ein und arbeitete eng mit dem Verein der Freunde des Altmühltals zusammen. In seinen Erinnerungen beschreibt Mayer sein Unverständnis über die Gleichgültigkeit seiner Mitbürgerinnen und Mitbürger: „Ich meinte immer, dass man es dieser Landschaft schuldig sei, ihre Zerstörung nicht einfach hinzunehmen.“

- a) Schreiben, Papier, 29,7 x 21 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Bayerisches Landesamt für Umweltschutz 45.
- b) Zeitschriftenausschnitt, Papier, 30,7 x 22,7 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Bayerisches Landesamt für Umweltschutz 45.



Kat.-Nr. 10a

Kat.-Nr. 10b

## 11. Die Freunde des Kanals

Brief der Bürgerinitiative „Ja zum Main-Donau-Kanal“ an den Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß, 1982

Die Bürgerinitiative „Ja zum Main-Donau-Kanal“ wurde im Mai 1982 auf Betreiben des Kelheimer Bürgermeisters Fritz Mathes gegründet. Sie verstand sich als Sprachrohr der Bewohnerinnen und Bewohner des Altmühl- und Sulztals, die den Kanalbau zum Großteil begrüßten. Sie fühlten sich in der überregionalen Presse

missverstanden und unterrepräsentiert und forderten eine Fertigstellung des Kanals. Unter anderem plante die Initiative, den Bundeskanzler und die Abgeordneten des Bundestags zur Baustellenbesichtigung einzuladen, um die Situation vor Ort aus ihrer Sicht darstellen zu können. Der Hauptredner Bernhard Ücker war Redakteur des Bayerischen Rundfunks und Befürworter des Kanalbaus.

Schreiben in Kopie, Papier, 29,7 x 21 cm, gezeigt wird eine Reproduktion, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 87779.

2098

**Bürgerinitiative  
„Ja zum MD-Kanal“**

Bürgerinitiative  
für die zügige Fertigstellung  
des Main-Donau-Kanals  
  
Spracher: **Bruno Reichert**

---

Bürgerinitiative „Ja zum MD-Kanal, 8420 Kelheim, Ludwigplatz 1

Herrn  
Ministerpräsidenten  
Franz Josef Strauß  
Prinzregentenstraße 7  
8000 München 22

**Bayer. Sta. Kelheim**  
- Mail - Kelheim, den 25. Mai 1982  
Eing. 1. JUNI 1982  
Nr. MP 65210-243  
Beil. 1-1  
Konto:  
Sparkasse Kelheim (BLZ 750 515 65)  
Nr. 190 211 128  
Ansprecher: (0 94 41) 30 12

*adb*

MPr	<input type="checkbox"/> im Original	<input type="checkbox"/> in Ablichtung vorgeht
Schlußzeichnung	<input checked="" type="checkbox"/> MP	<input type="checkbox"/> MD
	<input type="checkbox"/> BMP auf dem laufenden halten	<input type="checkbox"/> Sachstand
	<input type="checkbox"/> BMP vor Auslauf vorlegen	
	<input type="checkbox"/> Ablichtung an	
	<input checked="" type="checkbox"/> Erledigung im allgemeinen Geschäftsgang	

BMP: *Jul 6*

2 JUNI 1982

Resolution der Bürgerinitiative "Ja zum Main-Donau-Kanal"

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident!

Wir erlauben uns, Ihnen die Resolution der Bürgerinitiative "Ja zum Main-Donau-Kanal" zuzusenden. Bei Ihrer Person heißt dies zwar "Wasser in die Altmühl schütten"; Sie sollen jedoch aus unseren Aktivitäten ersehen, daß auch die Masse der Hauptbetroffenen voll hinter Ihnen steht.

Bei der konstituierenden Kundgebung unserer Initiative am 06. 05. 1982 waren immerhin 1. 200 Bürger anwesend. Als Hauptredner hatten wir halt "nur" Bernhard Ücker und keinen Strauß. Doch haben bis jetzt schon 45. 000 Altmühl- und Sulztaler per Unterschrift die rasche Fertigstellung des Kanals gefordert. Wir sind es leid, die "Öko-prügelknaben" einer ganzen Nation zu sein.

Unsere Bitte: Landesvater bleibe hart und laß Dich nicht auf windelweiche Verhandlungen ein!

Zu Ihrer Information erhalten Sie in Ablichtung Briefe, die wir an Herrn Bundeskanzler Schmidt, Herrn Bundesminister Ertl und die Fraktionsvorsitzenden des Bundestages gerichtet haben, außerdem das Manuskript der Rede von Herrn Ücker, die er anlässlich der Gründung unserer Bürgerinitiative gehalten hat.

Mit freundlichen Grüßen

für die Bürgerinitiative  
"Ja zum Main-Donau-Kanal"

*Reichert*

Reichert  
1. Sprecher

## 12. Der „Alfons-Goppel-Prestigetümpel“

Transkription der Satiresendung „Scheibenwischer“, 1982

Am 14. Januar 1982 zeigte die ARD um 21 Uhr eine Episode der vom SFB (Sender Freies Berlin) produzierten Live-Satiresendung „Scheibenwischer“, die sich kritisch mit dem Bau des Main-Donau-Kanals auseinandersetzte und die persönliche Bereicherung durch Mitglieder des Aufsichtsrats andeutete. Zur detaillierten Auseinandersetzung mit dem Inhalt wurde eine wörtliche Transkription der Sendung angefertigt. Dieter Hildebrandt spielte darin einen naiven Redakteur, der den Sinn der Main-Donau-Wasserstraße hinterfragt und vom PR-Chef der Rhein-Main-

Donau AG (gespielt von Gerhard Polt) bestochen werden soll. Die Sekretärin der RMD-AG (Gisela Schneeberger) ist derweil eifrig beschäftigt, die Diätenschecks an die Aufsichtsräte zu verteilen, darunter der Vorsitzende Alfons Goppel (Ministerpräsident a.D.), die Staatsminister Max Streibl (Finanzen), Anton Jaumann (Wirtschaft) und Alfred Dick (Umwelt). Das Drehbuch der Sendung entstand im engen Austausch mit Hubert Weiger, dem Beauftragten des Bund Naturschutz für Nordbayern und späteren Vorsitzenden des BUND.

Typoskript, Papier, 29,7 x 21 cm, 23 Seiten, gezeigt wird Seite 5, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, StK 19057, © rbb/SFB.

- 5 -

stehn und immer auf ein Schiff oh ja, früher haben sie in Hamburg immer gerufen "Schiff ahoi" in Franken werden sie jetzt sagen "Hoi a Schiff". Die ganze Sache stinkt und zwar vom Kopf und besonders das Wasser. Das werden sie ja dann da oben rein lassen vom Rhein, das ist ja besonders sauber, "Trinkwasser", und durch diesen Main durch und au, die Leute vom Altmühltal werden sich freuen wenn die Brüche kommt. Und wenn die dann da ist, dann steht sie ja, ja das ist ja das wichtige an der Sache, die steht ja, nich, dieser ganze 100 km lange Alfons Goppel Prestigetümpel, Tümpel kann man sagen, stinkt dann tausend Jahre lang zum Himmel. Und wenn sie jetzt sagen, was sind das für Probleme, das sind doch nicht die Probleme die uns bewegen hier ~~XXXX~~ so dann, dann haben sie sich eben auch ablenken lassen. Ja, ob der Lummer nur ein Dummer ist oder nicht oder wie oder was und ob jetzt die FDP in Berlin die CDU schon im Sack hat oder ob irgend ein Sack von der FDP was mit der SPD .... was mit der SPD im Keller mein Gott, wen interessiert das schon. Obwohl der Lummer hat ja einen Erfolg gehabt. Es wird niemandem gelingen aber dem Lummer gelingt es, der ist ja der bekannteste Antivernummer und der wird den Karneval jetzt völlig erledigt haben. Wenn dieser Kanal dann fertig ist dann is es natürlich noch lange nicht vorbei - um Gottes Willen - nein, dann kommen die anderen Fälle, die andern haben Ideen, wahrscheinlich der Mosel-Maas-Marne-Kanal oder der der Po-Inn-<sup>Kanal</sup> und überall in ganz Deutschland werden Kanäle gebaut werden überall hier

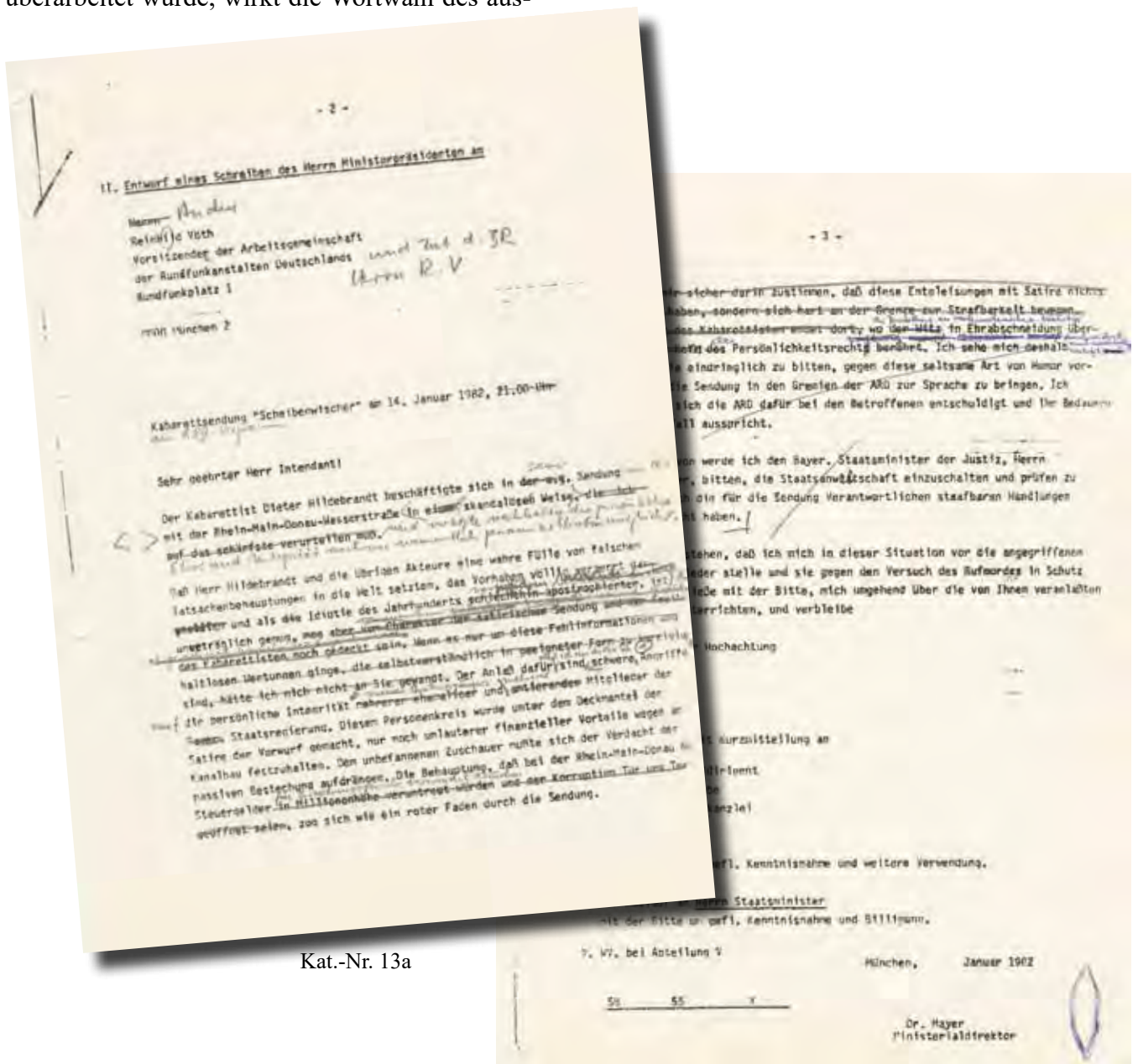
### 13. Erzürnter Entwurf und abgekühlte Reinschrift

- a) Entwurf eines Schreibens des Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß an den Vorsitzenden der ARD, Reinhold Vöth, 1982
- b) Ausgelaufenes Schreiben des Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß an den Vorsitzenden der ARD, Reinhold Vöth, 1982

Am 19. Januar 1982 beauftragte der Bayerische Ministerrat den Ministerpräsidenten, ein Protestschreiben zum „Scheibenwischer“ (vgl. Kat.-Nr. 12) an den Vorsitzenden der ARD aufzusetzen. Eine Abschrift ließ man auch dem Intendanten des SFB, Wolfgang Haus, zukommen. Während der Entwurf in der ersten Erregung verfasst und durch zwei unterschiedliche Hände überarbeitet wurde, wirkt die Wortwahl des aus-

laufenden Schreibens zwar noch aufgebracht, aber geglättet. Eine Entschuldigung wird nun nicht mehr gefordert und auf die Drohung mit der Staatsanwaltschaft verzichtet. Intendant Vöth forderte nach Erhalt des Schreibens vom SFB eine Programmgestaltung, die in allen Ländern gefällig sein müsse und dachte offen darüber nach, den „Scheibenwischer“ nicht mehr in Bayern zu zeigen. Im Gespräch war außerdem, den Inhalt der Sendung vorab eingehender prüfen zu lassen.

- a) Schreiben (Entwurf), Papier, 29,7 x 21 cm, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, StK 19056.
- b) Schreiben, Papier, 29,7 x 21 cm, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, StK 19056.



Kat.-Nr. 13a

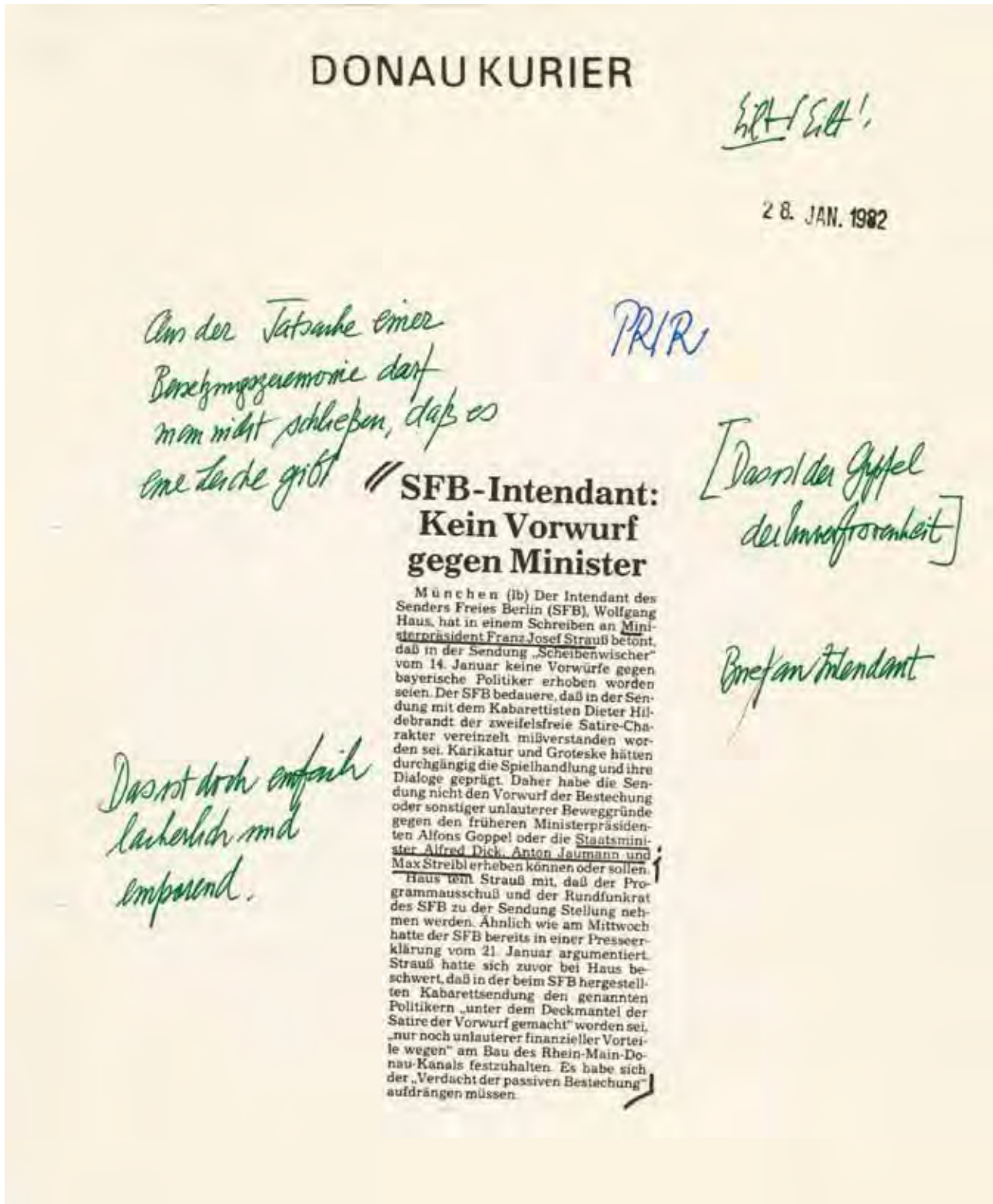
## 14. Strauß: „Brief an Intendant“

Zeitungsausschnitt mit Anmerkungen des Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß, 1982

Auf das Münchner Protestschreiben (Kat.-Nr. 13) antwortete der SFB-Intendant Wolfgang Haus mit einem offenen Brief. Der Ministerpräsident vermerkte seine Meinung dazu am Rand des ihm vorgelegten Presseauschnitts. Ein erneutes

Schreiben an den Intendanten bediente sich dann des hier niedergelegten makaberen Vergleichs: Haus vertrete eine Auslegung des „Scheibenwischer“, wonach man beim Anblick einer Beerdigungszeremonie nicht intuitiv davon ausgehen dürfe, dass es auch eine Leiche gebe.

Zeitungsausschnitt in Kopie, Papier, 29,7 x 21 cm, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, StK 19056.



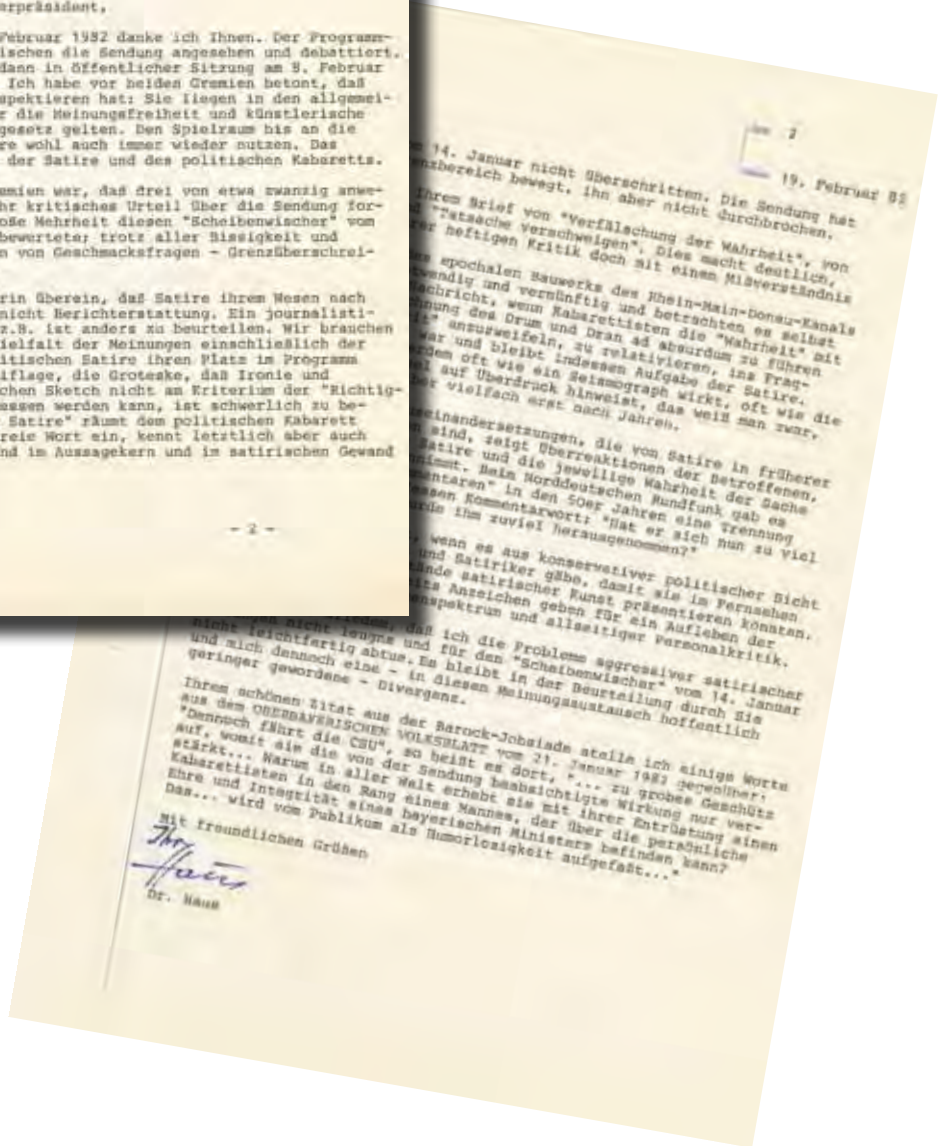
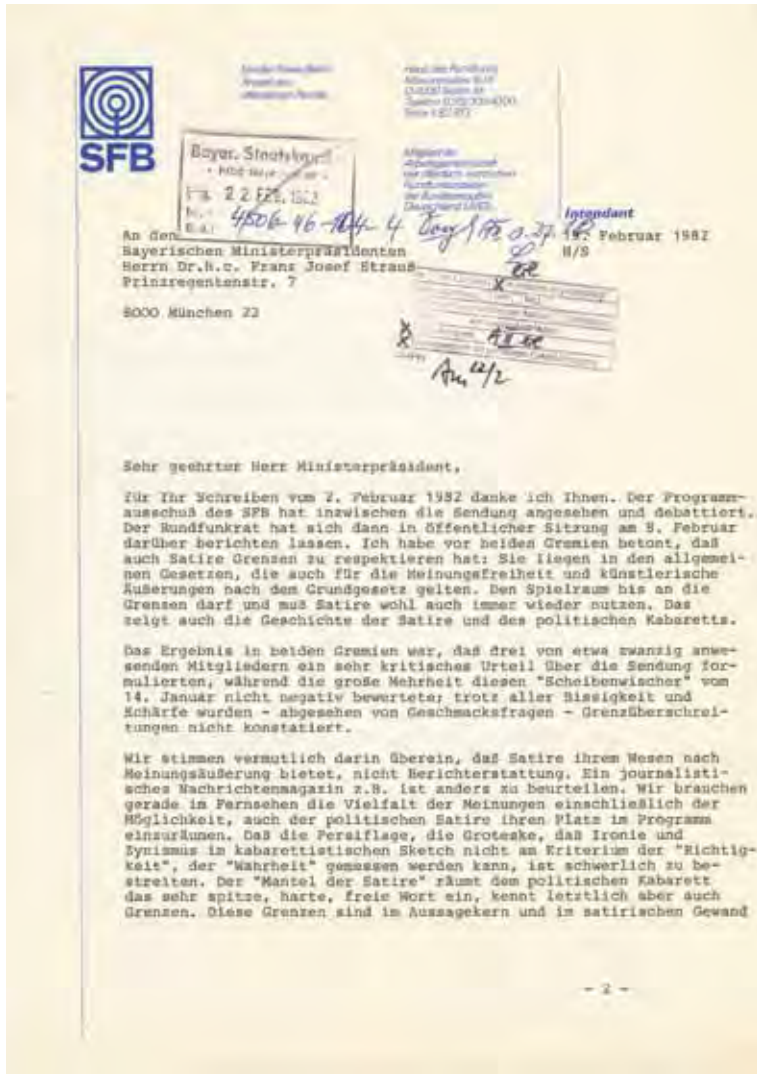
# 15. Was ist und darf Satire? – Antwort des Intendanten

Brief des Intendanten des SFB, Dr. Wolfgang Haus, an den Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß, 1982

Auf den Brief des Ministerpräsidenten (vgl. Kat.-Nr. 14) antwortete der SFB-Intendant ausführlich mit einer Reflexion über Satire. Die Wogen hatten sich über einen Monat nach Ausstrahlung

des „Scheibenwischer“ wieder etwas geglättet. In Bayern war man inzwischen eher mit den Auswirkungen der Satire auf die öffentliche Debatte beschäftigt als mit ihr selbst. Der Briefwechsel endet an dieser Stelle.

Schreiben, Papier, 29,7 x 21 cm, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, StK 19057.



## 16. Der Bau wird fortgesetzt



Kat.-Nr. 16 (Ausschnitt)

Luftbildaufnahme des Main-Donau-Kanals bei Riedenburg, 1985

Die Fotografie zeigt die teilweise fertiggestellte Haltung Kelheim, die sich am Ortsrand von Riedenburg noch aus dem Ludwigskanal speist. Zu diesem Zeitpunkt waren nur noch 19 der insgesamt 98 Kilometer umfassenden Trasse zwischen Nürnberg und Kelheim auszubauen. Durch den Druck der Naturschützerinnen und Naturschützer, aufgrund von Bedenken zur Wirtschaftlichkeit und wegen eines prekären Bundeshaushalts war der Abbruch des Projekts im Jahr 1982 noch kurzzeitig als möglich erschienen. Im September jedoch zerbrach in Bonn die Koalition aus SPD und FDP, am 1. Oktober wurde Bundeskanzler Helmut Schmidt durch konstruktives Misstrauensvotum zu Fall gebracht.

Sein Nachfolger hieß Helmut Kohl. Um Neuwahlen zu ermöglichen, stellte er am 17. Dezember die Vertrauensfrage, die er planmäßig verlor – mit dem späteren Segen des Bundesverfassungsgerichts. Nach der anschließenden Bundestagswahl am 6. März 1983 konnte Franz Josef Strauß zusammen mit Theo Waigel und Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann durchsetzen, dass die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals als vorrangiges Projekt in die Koalitionsverhandlungen aufgenommen wurde. Die Eröffnung des Main-Donau-Kanals erfolgte am 25. September 1992.

Fotografie, „Europakanal zwischen Kelheim und Riedenburg, 1985“ ©Liedel/Dollhopf, aus dem Buch: Der alte Kanal – der neue Kanal, Landschaftsverluste im Altmühltal, Stürtz Verlag 1992, gezeigt wird eine Reproduktion