

ROTHENBERGER, Karl-Heinz, *Der Saar-Pfalz-Rhein-Kanal. Geschichte eines gescheiterten Großschifffahrts-Projekts 1888-1973*, Landau 2017.*

Der Vorschlag, einen Schifffahrtskanal von Saarbrücken über Kaiserslautern entlang dem Pfälzerwald bis in die Nähe Frankenthals zu bauen, um ihn dort in den Rhein münden zu lassen, würde unter den heutigen Gegebenheiten bestenfalls als Utopie abgetan. Er hätte keinerlei Aussichten, geprüft oder gar verwirklicht zu werden. Dennoch waren Wirtschaft, Wissenschaft und Politik bis in das letzte Viertel des vergangenen Jahrhunderts über drei Umbrüche der politischen Ordnung hinweg fast hundert Jahre lang mit dem Projekt eines Saar-Pfalz-Rhein-Kanals befaßt.

Dem inzwischen fast vergessenen Projekt widmet der Landauer Historiker Karl-Heinz ROTHENBERGER jetzt eine eigene Darstellung. Rothenberger, der schon mehrere Abhandlungen zur pfälzischen Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte vorgelegt hat, wertet dafür das gesamte noch vorhandene Quellenmaterial aus. Neben den einschlägigen Akten in den Beständen des Bundesarchivs, des Bayerischen Hauptstaatsarchivs und der rheinland-pfälzischen Landes- und Stadtarchive sind dies vor allem dreißig Denkschriften, Memoranden und Gutachten sowie mehrere meist wirtschaftswissenschaftliche Diplomarbeiten und Dissertationen. Zum Verständnis der Untersuchung tragen fast drei Dutzend schwarz-weiße und farbige Abbildungen von Karten, Skizzen, Bauplänen und Holzmodellen zum geplanten Verlauf des Kanals bei, die mit weiteren Photos beigefügt sind.

Die gründliche, anschauliche und gut lesbare Darstellung ist in drei Kapitel gegliedert. Das erste Kapitel behandelt die Zeit um 1900, das zweite mit den Abschnitten Weimarer Republik und Drittes Reich die Zwischenkriegszeit. Das dritte und umfangreichste Kapitel zeichnet dann die Auseinandersetzungen um den Kanalbau in der Bundesrepublik Deutschland nach.

Schon im ersten Kapitel seiner Darstellung zeigt Rothenberger, daß die Forderung nach einem direkten Schifffahrtsweg von der Saar zum Oberrhein zu Interessenkonflikten zwischen den betroffenen Industrieregionen und Wirtschaftszweigen führte. Ebenso wie der zur gleichen Zeit geplante Mittellandkanal oder der Rhein-Main-Donau-Kanal sollte der technisch aufwendige Kanal durch die Pfalz der wachsenden Industrie neue Transportmöglichkeiten bieten. Die Kapazitäten der Eisenbahn waren inzwischen zu gering, ihre Tarife zu teuer. Der

* Anmerkung des Herausgebers: Der Band ist im Eigenverlag erschienen und direkt beim Autor zu beziehen. Die Adresse lautet wie folgt: Dr. Karl-Heinz Rothenberger, Im Vogelsang 148, 76829 Landau, E-Mail: rothenberger37@aol.com

Bergbau der Saarregion erwartete zudem, er würde die Standortnachteile seiner Kohle beseitigen und deren Wettbewerbssituation gegenüber der Ruhrkohle verbessern. Die Eisenindustrie der Saar wünschte dagegen eine Kanalisierung der Mosel und der Saar. Sie war interessiert an einem verbilligten Bezug der lothringischen Minette und der Ruhrkohle zu ihrer Verhüttung. Daß die Kanalpläne in der Pfalz große Zustimmung fanden, belegt ROTHENBERGER mit ausführlichen Hinweisen auf einen Vortrag über den so genannten Pfälzischen Kohlenkanal, zu dem der Neustadter Gewerbeverein im April 1893 einlud. Der Referent regte von drei möglichen Streckenführungen die von Neunkirchen über Kaiserlautern und Neustadt nach Ludwigshafen an und trug Berechnungen zur Befahrbarkeit des Kanals, zu den Baukosten und zu den künftigen Frachttarifen vor. Thema und Inhalt des Vortrags ließen keinen Zweifel an der Erwartung der pfälzischen Wirtschaft, der Kanal würde ihr vor allem zu einem verbilligten Bezug der Saarkohle verhelfen.

Die veränderten Interessen der Saarindustrie und der pfälzischen Wirtschaft, die sich nach der Unterbrechung durch den Ersten Weltkrieg und die Abtrennung des Saargebiets von Deutschland in der Kanaldiskussion ab 1926 abzeichnen, stehen im Mittelpunkt des Abschnitts über die Zeit der Weimarer Republik. Trat doch die Saarindustrie nunmehr geschlossen für den Saar-Pfalz-Rhein-Kanal ein, während die Unternehmen in der Pfalz von dem Kanal keine nennenswerten Vorteile mehr erwarteten. Neue technische Möglichkeiten zur Umwandlung von Kohle in Gas und Elektrizität machten den Transport von Kohle vielfach entbehrlich. Weitere Schwerpunkte dieses Teils der Untersuchung ROTHENBERGERS sind seine Auswertungen eines von der Industrie- und Handelskammer Saarbrücken 1928 bestellten Gutachtens des Aachener Kanalbauexperten PROETEL und der Untersuchung eines baufachlichen Beamten, den das Reichsverkehrsministerium 1927 an die Kreisregierung in Speyer abgeordnet hatte. Nach jeweils genauen Berechnungen der Strecke, der erforderlichen Bauwerke, der Baukosten und der künftigen Frachttarife empfahl das Aachener Gutachten den Bau des Kanals, die Speyerer Untersuchung lehnte ihn ebenso wie eine Frankfurter wirtschaftswissenschaftliche Dissertation als unwirtschaftlich ab.

War schon früher gegen wirtschaftliche Einwände argumentiert worden, es gelte an der Saar das Deutschtum zu stärken, so war der Kanalbau ab 1933 gänzlich ein Projekt nationalsozialistischer Volkstums- und Machtpolitik und ein Instrument der Arbeitsbeschaffung. Trotz umfangreicher Vorarbeiten und technisch verbesserter Planungen wurde er ab 1938 zurückgestellt und dann aufgegeben. Vorrang hatten – so ROTHENBERGER – nach dem Anschluß Öster-

Rez. ROTHENBERGER, Saar-Pfalz-Rhein-Kanal

reichs der Rhein-Main-Donau-Kanal und nach dem Waffenstillstand mit Frankreich die Kanalisierung der Mosel und der Saar, bis der Verlauf des Kriegs allen Kanalplänen ein Ende setzte.

Den weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes in der Saarregion, der von den Interessen Frankreichs bestimmt war, beschreibt ROTHENBERGER im abschließenden Kapitel der vorliegenden Arbeit. Nachdem Frankreich die Regulierung der Mosel in den Verhandlungen über den Saarvertrag zur Bedingung gemacht hatte, stimmte ihr ADENAUER im März 1956 erklärmaßen aus politischen Gründen zu. Der Saar-Pfalz-Rhein-Kanal stand danach bis 1960 nicht zur Debatte. Der Aus- und Weiterbau vorhandener Bahnlinien und Straßen versprach eine schnellere Verbesserung der Infrastruktur und damit der wirtschaftlichen Lage des Saarlands und der Westpfalz. Versuche, den Unternehmen günstige Bahntarife zu gewähren, führten aber schnell zu Konflikten mit den europäischen Behörden. Die intensiven Bemühungen der Ministerpräsidenten RÖDER und ALTMEIER um den Kanalbau scheiterten trotz fertiger Baupläne am Widerstand des Bundesverkehrsministers SEEBOHM und seines Nachfolgers LEBER. Beide hielten den Bau, schon im Blick auf die beginnende Krise des Bergbaus, für nicht vertretbar. Daran vermochte auch die Vision des jungen Ministerpräsidenten KOHL von dem Saar-Pfalz-Rhein-Kanal als Teil einer gesamteuropäischen Wasserstraße nichts zu ändern.

Die Arbeit ROTHENBERGERS ist nicht nur ein bedeutender Beitrag zur Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte des deutschen Südwestens. Indem ROTHENBERGER an einem historischen Beispiel die komplexen Entscheidungsprozesse im Verlauf der Planung eines Großprojekts aufzeigt, bei der etwa Fragen des Umweltschutzes noch keine Rolle gespielt haben, vermittelt er ein Verständnis für die noch sehr viel größeren Schwierigkeiten bei der Vorbereitung heutiger Projekte dieser Art. Wer mag, kann dies auch als Warnung verstehen, Großprojekte könnten sich schon lange vor ihrer Fertigstellung als überholt erweisen.

Helmut Gembries