

Main-Donau-Kanal

Europäischer Traum

Eine durchgängig schiffbare Verbindung von der Nordsee bis ins Schwarze Meer gilt als alter, europäischer Traum. Dieser ging mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals in Erfüllung - vor 15 Jahren wurde der letzte Abschnitt offiziell für die Schifffahrt frei gegeben. Doch bis dahin war es ein langer und beschwerlicher Weg.

Von Sophie Plitz

Der Main-Donau-Kanal verbindet Main und Donau von Bamberg über Nürnberg nach Kelheim und schließt damit die Lücke der insgesamt 3521 km langen Wasserstraße von der Nordsee bis ins Schwarze Meer. Am 25. September 1992 wurde das letzte Teilstück zwischen Hilpoltstein und Berching offiziell eröffnet. Der Bau nahm fast drei Jahrzehnte in Anspruch. Die Idee für den Kanal ist noch

viel älter. Schon vor mehr als 1000 Jahren träumten zahlreiche europäische Herrscher von einem direkten Wasserweg vom Abend- in das Morgenland. Doch erst Karl der Große versuchte im Jahr 793, diesen Traum in die Tat umzusetzen.

Fossa Carolina

Als Vorläufer des heutigen Main-Donau-Kanals gilt die Fossa Carolina (auch Karlsgraben). Im 8. Jahrhundert schmiedete

Südlich von Mühlbach in der Altmühl ist die Schleuse Nummer 12 des Ludwigkanals erhalten



Fotos: WSA Nürnberg (3) / www.hansgruener.de (8)



Kanalzauber zwischen
der Brücke Sorg und
Wendelstein

der Kaiser den Plan, die großen Flusssysteme von Rhein, Main und Donau über die Europäische Wasserscheide hinweg zu verbinden. Dort, wo sich Rezat und Altmühl bis auf wenige hundert Meter nähern, ordnete er den Bau einer rund 3000 m langen, schiffbaren Verbindung an. Ziel war eine Verbesserung der Verkehrswege sowie die Sicherstellung des militärischen Nachschubs für das fränkische Heer für Karls Krieg gegen die Awaren, die 788 in Bayern eingefallen waren. Bis heute lässt sich jedoch nicht mit Sicherheit nachweisen, ob diese Verbindung tatsächlich geschaffen und auch genutzt worden ist. Überlieferungen zufolge führten eine mangelhafte Planung sowie ungünstige Boden- und Witterungsverhältnisse zum Abbruch des Vorhabens. Beständiger Regen und der sumpfige Boden ließen die Dämme immer wieder einstürzen und die Arbeiten scheitern. Neuere (Sediment-)Untersuchungen gehen allerdings davon aus, dass der „Graben“ möglicherweise doch zum Einsatz kam und einige Zeit von Bedeutung war. Kanalbauten bestanden in der damaligen Zeit wegen der noch unbekanntem Kammerschleuse aus einer Reihe von dammbegrenzten Teichen. Niveauunterschiede wurden mittels Rutschen und Rollen überwunden, die Schiffe also von einem Fluss zum anderen gezogen. Dagegen spricht jedoch, dass es bis heute keine karolingischen Funde direkt am Graben oder in dessen näheren Umgebung gibt. Sicher ist, dass Karl der Große während der Bauarbeiten höchstpersönlich vor Ort war. Überreste des kaiserlichen Versuchs sind noch heute erhalten: Im Dorf Graben



Zwischen Altmühl und Rezat liegt beim Dorf Graben eines der größten technischen Kulturdenkmäler des frühen Mittelalters: die Fossa Carolina (unten). Das Bild links zeigt die einstigen Bauarbeiten am „Karlsgraben“



Was vom Ludwigskanal und seinen Bauwerken übrig blieb, steht heute unter Denkmalschutz

bei Treuchtlingen können eine 500 m lange Wasserfläche sowie angrenzende Erdwälle besichtigt werden.

Ludwigskanal

Woran der Kaiser einst scheiterte, schaffte später ein König. Zwar gab es nach Karl dem Großen immer wieder Pläne und Anstrengungen, Main und Donau zu verbinden, doch erst der bayerische König Ludwig I. griff den Plan gleich nach seiner Thronbesteigung im Jahr 1825 ernsthaft wieder auf. Er beauftragte den königlichen Baurat Heinrich Freiherr von Pechmann, Pläne für einen neuerlichen Versuch zu entwerfen. Mit dem nach ihm benannten Kanal verfolgte Ludwig vor allem wirtschaftliche und staatspolitische Interessen, die neu hinzugekommenen Landesteile im Norden Bayerns verkehrstechnisch besser mit dem Süden zu vereinigen. Zehn Jahre dauerte die Realisierung des Projekts: Zwischen 1836 und 1845 entstand der 177 Kilometer lange Ludwigskanal (korrekt Ludwig-Donau-Main-Kanal). Er verband Main und Donau von Bamberg über Nürnberg und Neumarkt in der Oberpfalz nach Kelheim und stellte damit eine durchgängig schiffbare Verbindung von der Rheinmündung in Rotterdam bis zur Donaumündung in das Schwarze Meer her. Doch schon kurz nach seiner Fertigstellung verlor der Kanal nach und nach seine verkehrstechnische Bedeutung. Erreichte das Frachtaufkommen 1850 mit 200 000 Tonnen pro Jahr seinen größten Wert, fiel es



Diese historische Ansicht zeigt den Hafen des „Ludwigs Donau-Mainkanals“ bei Nürnberg

bis 1912 auf 60 000 Tonnen pro Jahr. Gründe dafür waren unter anderem die Trassenführung mit 100 Schleusen (die zum Teil heute noch erhalten sind), aber vor allem der schnell fortschreitende Aufbau des Eisenbahnschienennetzes in Süddeutschland, der den Betrieb einer Wasserstraße unrentabel machte. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Ludwigskanal durch



Alte Schleuse Nummer 23 im Bereich Berching



Winterliche Impressionen: Steinernen Brücke bei Nürnberg-Süd

Bombenangriffe teilweise zerstört und 1950 schließlich ganz aufgegeben. Der nördliche Teil zwischen Bamberg und Nürnberg wurde größtenteils zugeschüttet. Heute verläuft die Autobahn A 73 stellenweise auf der alten Trasse des Kanals. Auch der südliche Teil ist von zahlreichen Straßen, Autobahn- und Eisenbahnlinien zerschnitten. Was vom Ludwigskanal und seinen Bauwerken übrig blieb, steht inzwischen unter Denkmalschutz. Heute ist der „alte Kanal“ ein beliebtes Freizeit- und Erholungsgebiet. Die ehemaligen Treidelpfade sind beliebte Rad- und Wanderwege. Doch auch Wassersportler und Angler haben hier ein idyllisches Revier gefunden.

Main-Donau-Kanal

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der alte Traum schließlich erneut in Angriff genommen: Um den Plan der Main-Donau-Wasserstraße baldigst zu verwirklichen, schlossen Bayern und das Deutsche Reich 1921 einen Staatsvertrag. Als ausführendes Organ wurde die Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft (RMD-AG) mit Sitz in München gegründet. Im Rahmen dieses Plans sollte neben dem Ausbau von Main und Donau eine völlig neue Kanalverbindung zwischen den beiden Flüssen geschaffen werden. Die RMD-AG erhielt für



Generalimporteur Deutschland
 Boot und Yacht Hansen GmbH
 Wollinstraße 4-6, 24782 Büdelsdorf
 Tel 04331 / 32401 Fax 04331 / 4590398
 www.bootundyacht-hansen.de

Saga 315 - VOLLAUSSTATTUNG

- Bugschraube - Heizung - 2. Steuerstand
- Plotter - Funk - Panoramadach
- Teak: Plicht und Badeplattform
- und vieles mehr!

Angebot: 188.950,- €

Ab sofort auch mit durchgehender Relling!

Saga 315



Preis ab 156.950,- €

Saga
boats

die Finanzierung des Projekts die Konzession, die Wasserkräfte an Main, Donau, Lech, Altmühl und Regnitz zu nutzen - der Ertrag daraus sollte den Bau der Wasserstraße finanzieren. 1922 begannen die Arbeiten an dem ehrgeizigen Projekt. Der Main wurde von Aschaffenburg bis Bamberg, die Donau von Kelheim bis Passau ausgebaut. Da die Arbeiten jedoch in die Zeit von Inflation, Weltwirtschaftskrise und Weltkrieg fielen, kamen die Pläne der RMD-AG viele Jahre nur sehr langsam voran. 1962 war der Ausbau des Mains abgeschlossen, an der Donau wurde noch bis 1978 gegraben. 32 Jahre nahm die Realisierung der 171 km langen Trasse am Ende in Anspruch. 93 Millionen Kubikmeter Erde sowie 2,6 Millionen Kubikmeter Beton wurden für das Jahrhundertbauwerk verwendet. In den Bau wurden umgerechnet 2,3 Milliarden Euro investiert, 20 Prozent davon flossen in Umweltschutzprojekte: Das letzte Teilstück zwischen Nürnberg und Kehlheim war in den 1970er- und 80er-Jahren politisch heftig umstritten. Besonders der 34 km lange Abschnitt, der durch das Naturparadies Altmühltal führt, stieß bei Umweltschützern auf großen Protest. Heute gilt der Main-Donau-Kanal als umweltfreundlicher (energiesparender und emissionsarmer) Verkehrsweg.



Bei Unterölsbach liegt mit 23 Metern der tiefste von insgesamt 60 Einschnitten des Ludwigkanals

Während der Ludwigskanal noch 100 Schleusen brauchte, um die Höhenunterschiede und damit die Europäische Wasserscheide zu überwinden, kommt der „Europa-Kanal“ mit 16 Schleusen aus und überwindet damit einen Höhenunterschied von 242 Metern. Dabei sind vom Main bis zur höchstgelegenen Strecke des Kanals, der Scheitelhaltung bei Hilpoltstein 175 m, von dort bis zur Donau nochmals 67 m zu bewältigen. Der Kanal ist nicht nur Verkehrsweg, sondern dient gleichzeitig auch als Transportweg für die Überleitung von Wasser aus dem Donaueinzugsgebiet in das wasserarme Regnitz-Main-Gebiet. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg ist die zuständige Ortsbehörde, die für die Verwaltung und die Unterhaltung des Main-Donau-Kanals sowie für den Betrieb der Anlagen zuständig ist.

Mit der Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahre 1992 endete das Unterfangen, den europäischen Binnenschiffs- mit dem Donauschiffmarkt zu vereinen und ein einheitliches europäisches Wasserstraßennetz zu schaffen. Dieses reicht von Rotterdam in den Niederlanden bis nach Ismajil in der Ukraine und verknüpft so wichtige Binnenhäfen wie Duisburg, Basel, Linz und Budapest.



Scheitelhaltung bei Hilpoltstein: Hier überwindet die Wasserstraße die europäische Hauptwasserscheide von Rhein und Donau



Die Sparschleuse Leerstetten bei Kanal-km 84,32 verfügt mit 24 m über die größte Hubhöhe, die Kammerbreite beträgt 12 m

Die Wasserstraße in Zahlen

Schleusen: 16
 Wehre: 7
 Kanalbrücken: 5 aus Beton, 3 aus Stahl
 Straßen-, Eisenbahn- und Fußgängerbrücken: 115
 Dämme: 75 km
 Pumpwerke: 5
 Bauzeit: 32 Jahre
 Baukosten: 4,5 Milliarden Mark
 Für die Verwaltung und die Unterhaltung des MDK ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg zuständig:
 WSA Nürnberg, Marientorgraben 1, 90402 Nürnberg, Tel.: 0911-2000-0, www.wsa-nuernberg.wsv.de
 Weitere Infos unter www.hansgruener.de/kanal.htm