

18.7.1917

1

L 70 000  
9  
1917  
18/7 - 1/10  
Verkehrswesen  
A  
Eisenbahn, Schifffahrt

### Das Main-Donau-Projekt.

#### Die Linienführung.

Am 21. Februar 1827 kam Goethe in einer Unterhaltung mit Eckermann über Alexander von Humboldts Reisebeschreibungen auf den Vorschlag der Durchstechung der Sandenge von Panama zu sprechen und bemerkt dabei, es erschiene ihm verlockend genug, die Verwirklichung solch eines großen Planes noch erleben zu können. Dann fuhr er fort: „Zweitens möchte ich erleben, eine Verbindung der Donau mit dem Rhein hergestellt zu sehen. Aber dieses Unternehmen ist gleichfalls so riesenhaft, daß ich an der Ausführung zweifle, einmal in Erwägung unserer deutschen Mittel...“ Der Gedanke, der den Dichter so lebhaft beschäftigte, die beiden großen Ströme, Rhein und Donau, durch einen schiffbaren Kanal miteinander in Beziehung zu bringen, fand im Ludwig-Donau-Main-Kanal seine erste Erfüllung. Neuzeitlichen Verkehrsansprüchen genügt die alte Linie aber seit langem nicht mehr. Und seit vielen Jahren wird die Forderung der Schaffung eines modernen Main-Donau-Schiffahrtsweges mit Nachdruck vertreten. Vor allem ist König Ludwig von Bayern der alten, bisher nur in recht bescheidenem Umfang verwirklichten Idee ein tatkräftiger Förderer. Die Erfahrungen, die wir auf dem Gebiet des Verkehrswesens im Krieg gesammelt haben, tragen das Ihre dazu bei, weiteste Kreise vom Wert eines großen neuzeitlichen mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes zu überzeugen. Das Vorhandensein einer leistungsfähigen Schiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau — das wichtige Projekt besteht unter den zahlreichen Kanal- und Kanalisierungsplänen ganz besondere Bedeutung — würde die Bewältigung der Verkehrsaufgaben in dieser Zeit wesentlich erleichtert haben. Die Vorlage der bayerischen Regierung über das Donau-Main-Projekt, die in der „Frankfurter Zeitung“ bereits mehrfach erwähnt und auszugsweise veröffentlicht wurde, weist darauf hin, daß bei Ausnützung einer für den Jahresverkehr von 10 Millionen Tonnenn ausgebauten Wasserstraße vom Rhein nach der Donau Eisenbahnfahrmaterial (Lokomotiven und Güterwagen) für 800 000 Wagenladungen mit einem Durchschnittsgewicht von je 12,5 Tonnen frei geworden wäre. Es versteht sich von selbst, daß die Wirtschaftskraft Deutschlands und Oesterreich-Ungarns durch einen solchen Schiffahrtsweg auch vom Gesichtspunkt des Kriegserfolges eine beträchtliche Verstärkung erfahren hätte. Daß sich in allen Schichten unseres Volkes die Erkenntnis vom Wert einer großen Schiffahrtslinie vom Rhein nach der Donau Bahn gebrochen hat, erhellt auch aus der Tatsache, daß die eben erwähnte bayerische Denkschrift und der mit ihr bekannt gewordene Gesetzentwurf, in dem die ersten Mittel zur Gewinnung von baureifen Entwürfen für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau angefordert werden, allenthalben freudig begrüßt wurde.

Ueber die Begründung, die die bayerische Regierung dem Donau-Main-Projekt zuteil werden läßt, ist an dieser Stelle ausführlich berichtet worden. Doch bleibt noch einiges über die geplante Linienführung und die Frage der Abkürzungsmöglichkeiten in der Tracierung der Schiffahrtslinie zu sagen. Die oben wiedergegebene Karte läßt den allgemeinen Verlauf des Wasserweges von Aschaffenburg — bis zu diesem Punkte wird die Kanalisierung des unteren Maines in nächster Zeit vollendet sein — bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau in einer punktierten Linie erkennen. Die kleine Uebersichtsskizze will die Bedeutung der Großschiffahrtsverbindung zwischen Main und Donau im Rahmen des großen Projektes eines Wasserweges von der Nordsee nach dem Schwarzen Meer darthun. Die geplante Schiffahrtslinie würde — bei einer Gesamtlänge von 734 Kilometer von Aschaffenburg bis unterhalb Passau — bis Bamberg

mainaufwärts und von hier in gesondertem Kanal über Nürnberg nach Stepperg führen, wo sie das Donautal erreicht. In diesem soll sie teilweise in Seitenkanälen bis Saal oder Regensburg und dann auf der Donau bis zur Reichsgrenze ziehen. Für die Wahl dieser Trace sprechen vorhandene Verkehrsbeziehungen, Rücksichten auf bestehende Umschlagsanlagen, Interessen der angesiedelten Industrie usw. Daß für die Teilstrecke zwischen Nürnberg und Stepperg an der Donau die Linie des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals nicht beibehalten werden kann, hängt damit zusammen, daß dieser, in seiner Scheitelhaltung das Oberflächengebiet des Jura durchziehend, hinsichtlich der Wasserbeschaffung Schwierigkeiten bietet. Die Unmöglichkeit, den erhöhten Wasserbedarf durch Inanspruchnahme des Oberflächenwassers und durch Ausnützung von Grundwasserbeden zu decken, zwingt zur Heranziehung von Wasser aus der Donau und ihren südlichen Nebenflüssen. Damit ist die Richtung des Kanals mit einem Anschluß an die Donau bei Stepperg gegeben. Wasserabfluß- und Geländeverhältnisse lassen es zweckmäßig und wirtschaftlich erscheinen, das Speisewasser dem See zu entnehmen und dieses in einem offenen Kanal der Scheitelhaltung der neuen Linie bei Stepperg zuzuführen.

Auch der Nichtechniker, der mit dem Auge dem Lauf der in Aussicht genommenen Linie des Schiffahrtsweges von Aschaffenburg bis zur Donau folgt, wird leicht auf die Frage stoßen, ob es nicht möglich und nützlich sein würde, die Trace etwa durch Durchstiche usw. abzukürzen. Die Denkschrift der bayerischen Regierung geht denn auch auf die Abkürzungsmöglichkeiten, an die man denken könnte, im einzelnen näher ein. Sie untersucht zunächst eine solche Abkürzungslinie, die von Ochsenfurt nach Nürnberg führen könnte. (Linie 1 der Kartenkizze.) Durch sie würde der Weg über Schweinfurt-Bamberg usw. „abgeschnitten“ und zwar betrüge die Abkürzung gegenüber dem Weg über Bamberg 94 Kilometer. Indessen würde an Baukosten schätzungsweise nichts erspart werden, weil mehr reine Kanalstrecke zu bauen wäre. Auch würde der nordöstliche Teil Bayerns zu kurz kommen. Ferner wäre eine Annäherung an Nürnberg nur bis auf 8 Kilometer zu erreichen. Der Kanal würde um 47 Meter höher als das Nürnberger Hafengelände verlaufen, während die Linie über Bamberg eine für Nürnberg wesentlich günstigere Richtung und Höhenlage erhält. Aus diesen und anderen Gründen, vor allem auch wegen außergewöhnlicher Schwierigkeiten des Baus, wie des Kanalbetriebs auf der Abkürzungslinie, wird diese in der bayerischen Vorlage als nicht bauwürdig angesprochen. Für eine Abkürzungslinie von Kreuzwertheim nach Nürnberg (Linie 2) ergeben sich bezüglichen ungünstige Verhältnisse aus dem Umstand, daß die zu schaffenden Kanalabschnitte wesentlich kostspieliger würden als der Ausbau der Flußstrecke. Auch kämen ausgedehnte Gebiete Nordbayerns mit reger Geschäfts- und Handeltätigkeit völlig ins Hintertreffen. So wird dieser Vorschlag ebenfalls auszuschließen sein. Was nun ein Abschneiden des Weges von Aschaffenburg bis Lohr im Mainthal durch einen Kanal Aschaffenburg-Lohr (Linie 3) angeht, so würde der Wasserweg durch diesen um 66 Kilometer gekürzt werden. Die Geländeverhältnisse wären für die Schaffung eines solchen direkten Kanals indessen ganz außerordentlich schlecht. Insbesondere müßten mehrere Tunnel mit zusammen über 3 Kilometer Länge gebaut werden. Die Baukosten betrügen 60 Millionen mehr als die bei Ausgestaltung der Tallinie. Dazu kämen dann noch sehr große Hindernisse in der Wasserbeschaffung für den Kanal. Endlich ist zu bedenken, daß wichtige bayerische Mainorte und auch die badische Stadt Wertheim unberücksichtigt blieben, kurz, auch dieses Abkürzungsprojekt lockt nicht zur Verwirklichung.

Eine Verkürzung des Wasserweges um 55 Kilometer wäre

durch eine direkte Verbindung von Kreuzwertheim nach Bamberg (Linie 4) zu erreichen, indessen würde entweder ein zwanzig Kilometer langer Tunnel nötig sein, oder man müßte bei freier Führung mit einer verlockenden Steigung von 118 Meter rechnen. Im ersten Fall würden gegenüber dem Ausbau der Tallinie die Mehrkosten 80, im zweiten 25 Millionen Mark betragen. Ein wirtschaftlicher Mehrwert wäre bei Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Fragen nicht zu erwarten, sodas auch dieser Abkürzungsplan keine Aussicht ausgeführt zu werden besitzt. Endlich könnte man daran denken, ungefähr von Karstadt nach Schweinfurt die große Krümmung über Würzburg, Ochsenfurt, Rihingen abzuschneiden. (Linie 5). Die Verkürzung des Wasserweges würde sich auf 54 Kilometer belaufen. Die reine Kanal-linie erfordert aber an Kosten gegenüber der Ausgestaltung der Tallinie ein Mehr von 8 Millionen Mark. Teuer würde sich die Wasserversorgung stellen. Eine weiterer Umstand, der gegen diesen Abkürzungsplan spricht, besteht darin, daß wichtige verkehrsreiche Städte und Orte wie Würzburg, Ochsenfurt, Rihingen abseits des Hauptschiffahrtsweges liegen würden. So kommt die Denkschrift zu dem Schluß, daß auch ein Kanal Karstadt-Schweinfurt oder etwas südlicher dieser Linie keinerlei ausschlaggebende Vorteile bieten würde. Die Untersuchungen der bayerischen Vorlage ergeben demnach insgesamt, daß die besprochenen Abkürzungstreden gegenüber der Führung des Wasserweges mainaufwärts bis Bamberg und von dort über Nürnberg nach Stepperg keine Gewinne zeitigen würden, die den Verzicht auf die im Mainthal verlaufende Linie rechtfertigen könnten. Was die beiden Kanal-Endpunkte Bamberg und Stepperg angeht, so bilden sie günstige Anschlußgelegenheiten für neue Wasserwege nach Norden, nach Westen und nach Süden. Ueber die vorgesehene Abmessungen der Kanalisierung, wie der Kanalstrecken, über die Schiffgröße, die als Lsg gelten soll, über Betrieb, Baukosten, voraussetzlichen Verkehr usw. ist im Auszug aus der Denkschrift, der in der „Frankfurter Zeitung“ vom 4. Februar d. J., Erstes Morgenblatt veröffentlicht wurde, das wesentliche gesagt worden.

Die Konferenz von Vertretern der am Donau-Main-Projekt interessierten Rhein-, Main- und Donau-Städte und Industrien, die vor kurzem in Frankfurt tagte, hat auf neue gezeigt, welch rege und lebendige Teilnahme dem großen Plan einer neuzeitlichen Verbindung zwischen dem Rhein und der Donau und damit einer entscheidenden Förderung des Gedankens einer durchgängigen Wasserlinie von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer entgegengebracht wird. In Zweifel, wie sie Goethe einst im Gespräch mit Eckermann geltend machte, denkt niemand mehr. Die „deutschen Mittel“ reichen heute aus, die alte Idee einer schiffbaren Verbindung der beiden großen Ströme einer vollkommenen Erfüllung entgegenzuführen, ein Werk zu schaffen, das ein mächtiges Denkmal deutscher und mitteleuropäischer Kraft und Stärke sein wird!

O. E. S.

F Bamberg, 14. Febr. Eine gestern hier abgehaltene Versammlung, die sich mit dem Projekt des Großschiffahrtsweges Aschaffenburg-Passau befaßte, und an der Vertreter sämtlicher bayerischen unmittelbaren Städte teilnahmen, erklärte ihre Bereitschaft, zu den Kosten für die Herstellung der baureifen Entwürfe einen auf drei Jahre zu verteilenden Zuschuß von insgesamt 1 Million Mark zu leisten. Dabei wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, es möge ohne Verzögerung der Ausarbeitung der Entwürfe schon jetzt die Möglichkeit des wirtschaftlich sehr bedeutsamen Anschlusses der Städte Augsburg und München vorge-sehen werden.