

Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau

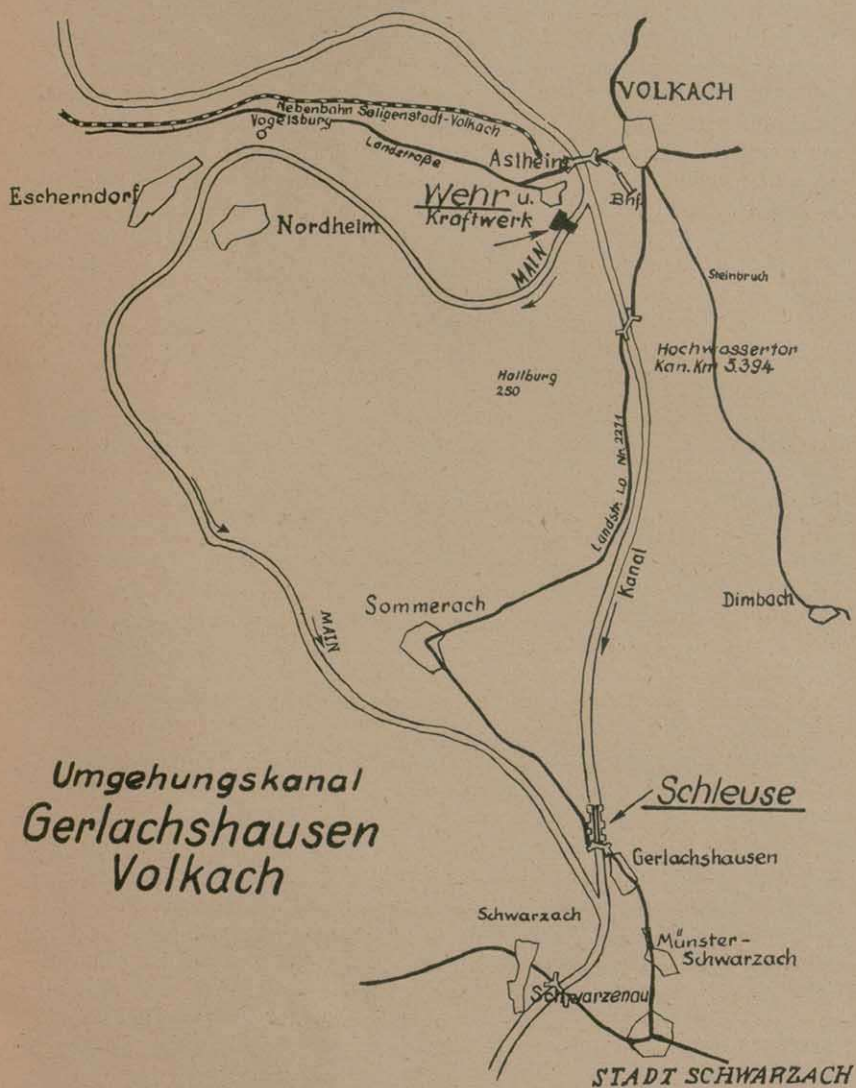
Umgehungskanal Gerlachshausen-Volkach und Stauhaltung Volkach

Dipl. Ing. S. Schwarz, Staatl. Bauleitung für den Umgehungskanal

Dieses z. Zt größte Bauvorhaben im fränkischen Raum war im Sommer 1952 Ziel einer Studienfahrt der Gruppe Würzburg. Der Verfasser hat den Bundesfreunden an Ort und Stelle die Erläuterungen gegeben. Der Gedanke der Verbindung von Rhein und Donau ist so alt wie die Großfränkische Idee selbst. (Fossa Carolina!) Es dürften daher die nachfolgenden Ausführungen, die wir aus technischen Gründen leider erst jetzt bringen können, die Teilnahme aller Bundesfreunde erwecken.

Durch den Bau der Rhein-Main-Donau Großschiffahrtsstraße soll das Flußgebiet des Rheins, das verkehrsreichste Europas, mit dem der Donau durch eine moderne, allen Anforderungen gewachsene Wasserstraße verbunden werden, auf der große Schiffe bis zu 1.500 to Tragfähigkeit, wie sie am Rhein und auf den Kanälen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes üblich sind, unbehindert verkehren können. Die Verbindung ist so geplant, daß die Großschiffahrtsstraße vom Rhein her zunächst das Flußbett des Mains benützt und dann in einem Kanal von Bamberg bis Regensburg die Donau erreicht. Der Ausbau mainaufwärts bis Würzburg wurde bis zum Jahre 1942 vollendet. Nach dem 2. Weltkrieg wurden oberhalb Würzburg die Staustufen und Kraftwerke Randersacker, Goßmannsdorf, Wipfeld und Limbach fertiggestellt und die Staustufen Marktbreit, Garstadt, der Durchstich Volkach-Gerlachshausen und die Durchführung der Großschiffahrtsstraße durch Würzburg begonnen.

Ein Entwurf von 1919 sah in der Linienführung der Großschiffahrtsstraße noch die Werntallinie zur Abschneidung des ganzen Maindreiecks von Gemünden bis Schweinfurt vor. Die Enge des Werntales, die Häufung der Verkehrswege, geologische Schwierigkeiten und die großen landeskulturellen Schäden führten dazu, diesen Gedanken, der den Großschiffahrtsweg vom Maindreieck entfernt hätte, was volkswirtschaftlich nicht vertretbar wäre, zu Gunsten der Mainkanalisierung zu verlassen. Das Haupthindernis für die Großschiffahrt zwischen Würzburg und Bamberg bildet nunmehr die Volkacher Schleife um die Vogelsburg, wo sich ohne die notwendigen Zwischenstrecken zahlreiche Krümmungen kleinster Halbmesser aneinander reihen. Eine Untertunnelung der Vogelsburg wurde einmal in Betracht gezogen. Landeskulturelle (bestes fränkisches Weingebiet), geologische (Anhydritformation für Tunnel schlecht geeignet) und schiffahrts-technische Gründe führten zur Ablehnung dieses Gedankens. Die Kanalisierung der Mainschleife im Bereich zwischen Gerlachshausen — Volkach würde 2 Stufen mit weitgehenden Flußverlegungen erfordern und auch dann noch eine unbefriedigende Lösung wegen der zahlreichen scharfen Krümmungen kleinster Halbmesser darstellen, weil die Schiffe nicht mit Sicherheit in dem ihnen zugewiesenen Fahrwasser gehalten werden



können. Zudem wären umfangreiche Bauanlagen in der Weinberglandschaft Escherndorf — Nordheim durchzuführen. Nach Errichtung dieser 2 Staustufen bei Volkach und Sommerach wäre auch eine Vertrocknung unterhalb der Stufen und eine Vernassung oberhalb der Anlagen zu erwarten, die auch durch Meliorations-Arbeiten kaum behoben werden können. Die veränderten Wasserspiegelhöhen und -breiten brächten mit großer Wahrscheinlichkeit eine empfindliche Beeinflussung des Mikroklimas mit sich, das besonders für die besten Weinbaulagen Escherndorf — Köhler eine große Rolle spielt. Diese Schwierigkeiten treten nicht auf, wenn nur 1 Haltungswehr unterhalb Volkach errichtet wird, wie jetzt vorgesehen ist. Die Wasserspiegelhöhen und die Wasserführung werden so zwischen Wehr Volkach und Gerlachshausen nicht verändert.

Der Durchstichkanal zur Umgehung der Mainschleife stellt also schiffahrtstechnisch und in landeskultureller Hinsicht die beste Lösung dar.

Die Stufe Gerlachshausen umfaßt den Umgehungskanal zwischen Gerlachshausen und Volkach mit der Schleuse Gerlachshausen und das Haltungswehr bei Volkach mit Kraftwerk, dazu die erforderlichen Nebenanlagen wie Hochwassersperrtor, Brückenbauten, Volkach-Düker und dergl. Die Achse der Großschiffahrtsrinne biegt an der Schwarzenauer Brücke aus dem Flußschlauch ab und verläuft in den neu zuerrichtenden rd. 7 km langen Kanal bis zur Brücke Volkach, die 13 km lange Mainschleife an Sommerach, Köhler und Escherndorf vorbei abschneidend. Diese Ortschaften werden durch diesen Ausbau in keiner Weise beeinflußt, da der Kanal als Stillwasserkanal ausgebildet wird und dem Main außer dem Schleusungswasser kein Wasser entzogen wird.

Der Umgehungskanal liegt im Gebiet des oberen (Haupt-) Muschelkalks. Zu oberst stehen Alluvial- und Diluvialschichten (loser Boden, Sand, Kiessand und Ton) von verschiedener Mächtigkeit an. Darauf folgen Letten-, Keuper- und Mergelschichten, zum Teil mit Kalkbänken und einzelnen Steinen durchzogen. Mit Ausnahme der Flächen auf der Gemarkung Volkach handelt es sich bei den für das Projekt in Anspruch genommenen Grundflächen um mittelwertige Böden. Gestützt auf umfangreiche Grundwasserbeobachtungen und eine pflanzensoziologische Kartierung des Einflußgebietes von Kanal und Stauhaltung können Veränderungen in der Landeskultur festgestellt und entsprechend bewertet werden. Bis zum heutigen Tage hat der Einschnitt durch den Kanal keinen Einfluß auf seine Umgebung gezeigt.

Für den Kanal ist eine Wasserspiegelbreite von 43,0 m und eine Wassertiefe von 4,0 m vorgesehen.

Die Böschungen des Kanals werden oben begrünt und in ihrem steileren Abschnitt aufgeforstet. Die gesamten Abtragsmassen von rund 3,50 Millionen cbm werden in einer Kippe am Osthang der Halburg

untergebracht. Für die harmonische Eingliederung des Umgehungs-kanals und besonders der Kippe in das Landschaftsbild bürgt die Beteiligung von Prof. Alvin Seifert bei Planung und Ausführung. Es ist zu erwarten, daß, durch den neu erstehenden Kippenberg mit seinem wieder aufgeforsteten Westhang, die Mainlandschaft noch gewinnt. Der Kanal wird mit seinen bewachsenen Böschungen und der stattlichen Wasserfläche eine Bereicherung der landschaftlichen Reize bilden.

Baudurchführung

Die Erdarbeiten zur Erstellung des Umgehungskanals wurden im Januar 1951 begonnen. Bis zum Herbst 1952 waren etwas über 1 Million cbm aus dem Kanalbett abgetragen und in die Halburgkippe verfahren. In den trockenen Sommermonaten wurden bis zu 400 Arbeiter auf der Baustelle beschäftigt, was für den Landkreis eine wesentliche Entlastung auf dem Arbeitsmarkt bedeutet. Noch vor Fertigstellung des Kanals (voraussichtlich 1954) wird der Bau der Schleuse bei Gerlachshausen in Angriff genommen werden müssen und in der Folgezeit auch die Wehranlage und das Kraftwerk unterhalb Volkach zur Ausführung kommen, sodaß vor 1957 mit einer Fertigstellung der Gesamtanlagen nicht zu rechnen ist.

Die hohen Baukosten für den Weiterausbau der Großschiffahrtsstraße erscheinen gerechtfertigt bei Betrachtung der Rentabilität der bisher fertiggestellten Strecke bis Würzburg. Die Umschlagziffern des Hafens von Würzburg liefern einen sichtbaren Beweis. Die Erreichung des nordbayerischen Industriegebietes um Nürnberg wird eine wesentliche Steigerung des Schiffsverkehrs zur Folge haben. Selbst die Erreichung von Schweinfurt und Bamberg wird schon eine weitere Steigerung bedingen. Durch bessere Ausnützung der industriellen Kapazität der nordbayerischen Industriegebiete wird der industrielle Umsatz allein durch die Großschiffahrtsstraße außergewöhnlich erhöht. Der Vorteil des billigen Wasserweges ist für die Volkswirtschaft von hohem Nutzen, der auf keinen anderen Weg in solchem Maße erreichbar ist.

Der Kordigast

Von J. B. Johannes

Am Nordrande des Jura, wo sich Weismaintal und Maintal vereinigen, erhebt sich ein mächtiges Bergmassiv. Beim Eintritt in das Tal des oberen Maines unterhalb Kulmbach entdeckt man schon im Westen als besonders markanten Juraberg den Kordigast, der bis hinunter ins Burgkunstadter Land ständiger Begleiter bleibt.

Die alten Frankenstädtchen Burgkunstadt und Weismain liegen unweit; von diesen Orten erfolgt auch fast durchwegs der Aufstieg zu seiner Höhe. Die geologische Schichtung der Landschaft lernt man am