

Per Schiff von der Donau zum Bodensee?

Von Hans Willbold, Dürnau

Am 29. 7. 1917, einem Sonntagnachmittag, fand im Saal des „Buchhorner Hofes“ in Friedrichshafen eine Versammlung statt, deren Ziel es war, Verständnis für einen Wasserweg von der Donau zum Bodensee zu schaffen.

Initiiert wurde die Veranstaltung von dem am 9. 12. des Vorjahres in Stuttgart gegründeten Südwestdeutschen Kanalverein, zu dessen Mitgliedern auch Dr. h. c. Robert Bosch zählte. Er vor allem war es, der dem Kanalbaugedanken durch eine großzügige finanzielle Stiftung besondere Förderung angedeihen ließ.

Bei der Versammlung in Friedrichshafen wurde den Reichs- und Landtagsabgeordneten, den Vertretern der Oberämter, Handelskammern, Industriebetriebe und interessierten Gemeinden zwischen Ulm und dem Bodensee das seinerzeit aktuelle, aus dem Jahre 1907 stammende Projekt der Bauräte Gugenhan und Eberhardt vorgestellt, welches vorsah, die Täler der Riß und Schussen für den Kanalbau zu nutzen. Geplant war, daß der Kanal oberhalb von Biberach das Rißtal verlassen und dann mit einem 45 m hohen Hebewerk die 31 km lange Scheitelhaltung ersteigen sollte, die bei Biberach begonnen und an Schussenried und Aulendorf vorbeigeführt hätte. Zur Speisung der Scheitelhaltung war nach diesem Projekt der Federsee vorgesehen. Er sollte nach Abdämmung des Kanzachtals und des Federbaches mit mäßig hohen Dämmen aufgestaut und dadurch von 225 ha Wasserfläche auf rund 4000 ha, also etwa seine frühere Größe, gebracht werden. Die Planer errechneten durch diese Maßnahmen für den Federsee eine Wassermenge von über 100 Millionen Kubikmeter.

Die Gründe für den Kanalwunsch lagen im Jahre 1917 nicht zuletzt auch in der Bedeutung für die Entwicklung der Wasserkräfte sowie vor allem in kriegswirtschaftlicher Hinsicht, nachdem sich 1916 zunehmende Spannungen im Transportbereich gezeigt hatten. „Von oben“ wurde daher dekretiert: Der Ausbau der Wasserstraßen ist sowohl im Interesse der Heeresverwaltung als auch im Interesse der Zivilbevölkerung und der Industrie zu deren Versorgung mit Rohstoffen und Fertigfabrikaten unerlässlich.

Außer den Vertretern des Südwestdeutschen Kanalvereins, die sich für die Strecke zwischen Ulm und dem Bodensee stark machten, ergriffen auch der Vorsitzende und der Geschäftsführer des in Konstanz beheimateten Rheinschiffahrtsverbandes das Wort. Sie betonten ihren Willen zur Zusammenarbeit mit dem Südwestdeutschen Kanalverein. Beide betonten jedoch, daß ein Kanalbau in Oberschwaben nur dann in Frage komme bzw. überhaupt Sinn habe, wenn zuvor Ober- und Hochrhein schiffbar gemacht würden. Darüber war man sich allgemein einig. So entstand als Ergebnis der Versammlung folgende Resolution:

„Die am 29. Juli im ‚Buchhorner Hof‘ in Friedrichshafen tagende öffentliche Versammlung, die von Vertretern aus dem ganzen württembergischen Oberland sehr zahlreich besucht ist, hält die Schiffbarmachung des Oberrheins im Interesse Oberschwabens für dringend geboten. Die Durchführung dieses Werkes ist als eine der ersten und dringendsten Aufgaben für die Zeit unmittelbar nach Friedensschluß anzusehen. Die Schiffbarmachung des Oberrheins bis zum Bodensee ist auch die entscheidende Voraussetzung für die Schaffung eines Schifffahrtsweges vom Bodensee bis zur Donau, die von Oberschwaben angestrebt wird. Da die Schiffbarmachung des Oberrheins vom Rheinschiffahrtsverband Konstanz, die Verbindung von Donau und Bodensee vom Südwestdeutschen Kanalverein bearbeitet wird, so sichert die Versammlung beiden ihre nachdrücklichste Unterstützung zu. Die Versammlung wünscht, daß beide Körperschaften durch gemeinschaftliche Arbeit ihre Ziele gegenseitig fördern.“

In Hochstimmung ging man auseinander.

Lange hielt sie jedoch nicht an, denn schon ein Jahr später, im August 1918, mußte der Plan, den Federsee zu stauen, aufgegeben werden, nachdem man sich mit den örtlichen Verhältnissen etwas näher befaßt hatte. Der vom Südwestdeutschen Kanalverein mit den Untersuchungen beauftragte Ulmer Stadtbaurat und spätere Professor Adolf Göller hatte festgestellt, daß der Federsee als Stau-becken für den Kanal nicht in Betracht kommen kann. Am Ende stand die Erkenntnis, daß ein Aufstauen des Sees auch nur um wenige Meter „einen Teil des Städtchens Buchau sowie verschiedener Ortschaften“ in die Gefahr des Ertrinkens bringt.

Zudem ergaben die Berechnungen, daß die Zuleitung des Wassers vom See zum Kanal bei Schussenried wegen der Überwindung der Wasserscheide Rhein-Donau viel teurer käme als ursprünglich angenommen.

Noch ein halbes Jahr zuvor war Göller davon ausgegangen, daß „Gelegenheit vorhanden ist, eine Anzahl Seen, so den Federsee, den Schreckensee und den Altshäuser Weiher mit einfachen Mitteln um einige Meter anzustauen und damit auch die sonst bei Hochwasser unbenützt ablaufenden Wassermengen zu einem guten Teil nutzbar zu machen. Im Federsee kann beispielsweise bei einer Anstauung um 1,7 m, was noch als durchaus zulässig betrachtet werden muß, ein Stauraum von zirka 17 Millionen Kubikmeter geschaffen werden, im Schreckensee bei 3 m Aufstau ein solcher von 3 Millionen Kubikmeter, im Altshäuser Weiher bei 2 m Aufstau von 1,4 Millionen Kubikmeter.“ Außerdem hatte er zunächst den aus dem Federseeried kommenden Federbach mit 0,07 Sekundenkubikmeter Wasserlieferung sowie die obere Kanzach samt dem Bierstetter Bach mit 0,30 Sekundenkubikmeter Wassermenge in seine Planungen mit einbezogen. Waren dies die Ursachen für das Fehlen

des Donau-Bodensee-Kanals bis zum heutigen Tage?

Ganz so einfach ist das Problem nicht gelagert.

Ein Blick zurück! Erstmals 1819 wurde ein Kanalplan, der vom Ulmer Baurat Schlumberger stammte, bearbeitet. Dieser sah mindestens 95 Schleusen und für die damalige Zeit horrenden Kosten vor. Die Trasse verlief von Ulm südlich an Erbach und Rißbissen vorbei und dann über Schemmerberg, Warthausen, Biberach, Ummendorf, Schweinhausen, Degernau, Winterstettendorf, Schussenried, Aulendorf, Mochenwangen, Ravensburg, Weissenau, Brochenzell nach Friedrichshafen.

Kritiker bezeichneten ihn als abenteuerlich und gingen nicht von 95, sondern von 158 Schleusen aus. Das war sein Todesurteil, obwohl Rentabilitätsberechnungen für einen Kanal nicht ungünstige Auspizien ergaben, denn Wassertransport war damals weniger als halb so teuer wie die Beförderung auf dem Lande.

Wenige Jahre später wurde ein anderes Projekt debattiert. Es basierte auf einem Plan des Oberleutnants Duttenhofer, welcher eine Kanalverbindung vom Neckar über die Erms und Lauter bis zur Donau vorsah. Auf letzterer, die durch Staustufen fahrbar gemacht werden sollte, ging es dann nach Daugendorf, anschließend das Kanzachtal aufwärts bis zum Federsee. Von dort wurde bei Sattenbeuren die Endmoräne als Wasserscheide überschritten, um dann in großen Zügen der Schussen zu folgen. Die Kritiker beanstandeten besonders das Kanalende am Bodensee, das in unmittelbarer Nähe des königlichen Schlosses liegen sollte. Des weiteren wurde gerügt, die seinerzeitigen technischen Möglichkeiten seien völlig außer acht gelassen worden. Die Trasse hätte zudem außer Ravensburg keines der oberschwäbischen Zentren berührt, was ebenfalls als Mangel empfunden wurde. Somit wurde der Plan wieder ad acta gelegt.

Weitere Überlegungen für den Bau eines Kanals wurden bereits im Jahre 1838 angestellt, als sogar König Wilhelm I. einige Zeit lang erwog, statt der Südbahn Ulm-Friedrichshafen eine Wasserstraße ins Auge zu fassen. Er beauftragte den Kreisbaurat v. Bühler, mit den Vorarbeiten für einen Kanalbau zu beginnen. Wieder stand der Federsee als Wasserlieferant zur Diskussion. Als aber die oberschwäbischen Oberämter mit Ausnahme von Ulm die Chancen eines Kanals, der erneut 95 Schleusen haben sollte, als ungünstig beurteilten, wurde dieser Entwurf vom Jahre 1839 an nicht weiter verfolgt. Bühler erhielt für seine Bemühungen immerhin einen Orden.

Danach fiel der oberschwäbische Kanal in einen jahrzehntelangen Dornröschenschlaf. Dieser endete mit einem Paukenschlag, als 1916 aus der Schweiz der Vorschlag kam, Oberschwaben zu umgehen und die Donau von Ulm bis Immendingen notfalls mit einem Seitenkanal zu benützen, um von dort aus nach Passieren eines Tunnels über Engen und Singen nach Radolfzell zu kommen. Die Länge der Trasse, welche die der Strecke Ulm-Friedrichshafen um 60% übertraf, sowie die

geologischen Probleme führten aber zur Ablehnung dieses Planes.

Da man sich inzwischen in Stuttgart auch über die Trasse der Verbindung vom Neckar zur Donau geeinigt hatte, wofür die Flußtäler von Rems, Kocher, Brenz, Lone und Fils zur Wahl standen, begann nun, wie eingangs geschildert, wieder die Diskussion um einen Donau-Bodensee-Kanal.

In den Oberamtsstädten Oberschwabens wurden Informationsveranstaltungen abgehalten. Ausstellungen sollten den Menschen den Kanalgedanken näherbringen.

Bei einer derartigen Kanalausstellung im Ravensburger Konzerthaus sprach am 9. 7. 1920 der vom Südwestdeutschen Kanalverein mit der Planung beauftragte Professor Göller.

Er war nach der Prüfung verschiedener Varianten zu der Überzeugung gekommen, daß der bereits 1907 von den Bauräten Gugenhan und Eberhardt vorgeschlagene Weg über Riß und Schussen nach Abänderungen und Verbesserungen der eindeutig beste, weil kürzeste, ökonomisch beste und technisch relativ einfachste war. Folgen wir seinen Ausführungen:

„Die 104 km lange Schiffahrtsstraße nimmt ihren Ausgang im Ulmer Osthafen bei der Friedrichsau mit einer Stauhöhe von 464,50 m. Eine Wehr- und Schleusenanlage bei der Ziegellände (Anm.: bei der Eisenbahnbrücke) vermittelt den Aufstieg von 3,50 m in die obere Ulmer Haltung, die dem Unterwasser des Ulmer Elektrizitätswerks entspricht. Oberhalb der Illermündung, wo im Gögglinger Ried ein Ulmer Westhafen geplant ist, beginnt nun die eigentliche Kanalstrecke mit einer Länge von 99 km. Diese folgt im großen und ganzen dem Laufe der Südbahn Ulm-Friedrichshafen. Sie durchzieht zunächst das Gögglinger Ried, überschreitet kurz unterhalb von Erbach auf einer Kanalbrücke die Donau, verläuft zwischen Laupheim und Warthausen am Fuße des östlichen Talhanges und folgt nun von da aus dem Tal der Riß bis zu ihrem Ursprung bei Winterstettendorf. Hierbei wird kurz oberhalb Biberach gegenüber der Station Ummendorf die Südbahn unterfahren und in die 26 km lange Scheitelhaltung aufgestiegen, die sich bis unterhalb Aulendorf erstreckt. Die Scheitelhaltung liegt auf 546 m. Bei Winterstettenstadt, wo die Südbahn nochmals gekreuzt werden muß, beginnt der eigentliche Scheiteleinschnitt, welcher sich über Winterstettendorf und Hagnaufurt bis zu dem von der Schussen durchflossenen Schwaigfurtweiher südlich dem Bahnhof Schussenried erstreckt und durchschnittlich 10–12 m, auf einer kurzen Strecke, nämlich bei der Durchschneidung der europäischen Wasserscheide bei Hagnaufurt, sogar 25 m Tiefe aufweist.

Unterhalb vom Bahnhof Aulendorf muß das Schussental auf kurze Zeit verlassen werden, weil der nunmehr beginnende eng gewundene Schussentobel, den bekanntlich die Eisenbahn benützt, die Kanalführung nicht mehr gestattet.

Der Kanal überschreitet daher, immer noch in der Scheitelhaltung, unterhalb dem Bahnhof auf einer Kanalbrücke die Südbahn und zieht sich auf



Kanalprojekt Götter 1921



Kanalprojekt Konz 1942

Zeichenerklärung:

- DS Doppelschleuse
- H Hebewerk
- HSE Hebewerk Schiefe Ebene
- K Kraftwerk
- S Schleuse
- ST Schleusentreppe
- Kanal
- Südbahn
- - - Wasserscheide
- · - · - Kanaltunnel

der rechten Talseite bis Münchenreute hin. Von hier ab beginnt nun der 99 m hohe Abstieg ins Schussenbecken bei Mochenwangen, für welchen eine sogenannte Verbundschleusentreppe vorgesehen ist. Es ist das eine Reihenfolge von zehn je 9,9 m hohen Schleusen, die durch 350 m lange Zwischenhaltungen zum Ausweichen der Schiffe voneinander getrennt sind.

Von Mochenwangen abwärts bietet die Kanalführung in dem nunmehr geräumigen Schussental keine Schwierigkeiten mehr. In Ravensburg ist ein ca. 1100 m langer Hafen ganz in der Nähe des Bahnhofs geplant. In vier großen Haltungen, die bis Meckenbeuren westlich, von da ab nach Unterföhrung der Südbahn östlich derselben verlaufen und mit Schleusen Gefällen von 9, 12, 14 und 17 m wird in der Achmündung das Seeufer bei Friedrichshafen erreicht.

Kanalhäfen sind geplant außer den beiden Ulmer Häfen bei Laupheim, Biberach, Aulendorf und Ravensburg. Der in Friedrichshafen neu zu schaffende Handels- und Umschlagshafen ist im Anschluß an den dortigen Dampfschiffhafen und als dessen östliche Erweiterung gedacht.

Zu ersteigen sind von Ulm aus bis zur Scheitelhaltung 81,5 m. Vom Bodensee her, dessen Mittelwasser auf 395 m liegt, sind es 151 m. Die Nordrampe weist außer der 3,5 m hohen Donauschleuse oberhalb der Eisenbahnbrücke acht Kammer-schleusen von 8 bis 11 m Gefälle auf. Die Südrampe hat 14 Schleusen erhalten, darunter die 10 Schleusen der Mochenwanger Schleusentreppe. Die größten Gefälle von 14 und 17 m haben die beiden letzten Schleusen der Südrampe bei Meckenbeuren und St. Georgen erhalten.

Insgesamt sind also in der reinen Kanalstrecke zwischen Illermündung und Bodensee 22 Schleusen vorgesehen. Die nutzbare Breite der Schleusen ist zu 12 m angenommen; ihre Länge beträgt je 110 m. Diese ist so bemessen, daß ein Kahn von 1200 Tonnen und der dazugehörige Schlepper gleichzeitig durchgeschleust werden können.

Eine Ausnahme hiervon machen die unmittelbar an die Scheitelhaltung anschließenden Schleusen, nämlich die zehn des Mochenwanger Abstiegs und die zwei bei Rißegg, die nur 90 m lang werden, weil angenommen wird, daß in der Scheitelhaltung ein sogenannter Pendelbetrieb eingerichtet wird, so daß es nicht nötig wird, die von der Donau bzw. vom See her kommenden Schlepper mit hindurchzuschleusen. Es hat dies eine nicht unwesentliche Verbilligung dieser Schleusen und eine Ersparnis an Betriebswasser zur Folge. Der Betrieb in der Schleusentreppe erfolgt mit Treidellokomotiven.

Sämtliche Schleusen sind mit Sparkammern ausgerüstet und verbrauchen nur 40% einer normalen Schleusenfüllung. Die wichtige Frage der Wasser-speisung gestaltet sich dank der großen Länge und tiefen Lage der Scheitelhaltung recht günstig, indem dieser das gesamte Rißgebiet einschließlich der Umlach und das ganze Schussengebiet bis zum Durlesbach mit insgesamt 1,9 Kubikmeter Wasser in der Sekunde, teils unmittelbar, teils mit kurzen Speisegräben, zugeführt werden kann. Die ge-

nannte Wassermenge reicht bei Verwendung der vorgesehenen Sparschleusen für einen Jahresverkehr von 3 Millionen Tonnen aus. Steigt der Verkehr über dieses Maß hinaus, so kann mit einfachen Mitteln durch Aufpumpen von Wasser aus den Haltungen der Nordrampe eine allmähliche künstliche Vermehrung des Wasservorrats bis zu einem Jahresverkehr von 10 Millionen Tonnen und darüber hinaus erzielt werden.

Von einer Heranziehung des Federsees zur Wasser-speisung habe ich neuerdings Abstand genommen, weil er sich infolge seiner flachen Ufer nicht leicht für einen Stauweihetrieb eignet und die Rechnung ergibt, daß die beabsichtigte Steigerung des Wasservorrats, wenn eine solche notwendig wird, auf dem geschilderten Weg billiger zu erreichen ist.

Die Baukosten des Kanals sind vorläufig nach Friedenspreisen zu 110 Millionen errechnet worden.

Wie bei den meisten Schiffahrtskanälen, so bietet sich auch beim Bau eines Ulm-Bodensee-Kanals eine hervorragende Gelegenheit zu einer Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse. Vor allem läßt sich fast mühelos eine restlose Ausnutzung der heute zum größeren Teil noch schlummernden Wasserkräfte der Riß und der Schussen herbeiführen. Im Gebiet der Riß und Schussen sind bis heute nur etwa 1280 effektive Pferdestärken ausgenutzt. Nach dem Ausbau des Kanals werden in 5 Triebwerken der Südrampe, worunter das 99 m hohe Hochdruckwerk bei Mochenwangen, und drei Triebwerke der Nordrampe, welche durchweg akkumulierbar sind, bei elfstündigem Betrieb 13100 PS roh gewonnen werden. Hinzu kommen noch die beiden, allerdings nicht akkumulierbaren Donauwerke gegenüber Göggingen und bei der Ulmer Ziegellände mit zusammen 6070 PS, so daß insgesamt 19 200 rohe PS ausgenutzt sein werden.

Diese Kräfte werden allerdings mit der Steigerung des Schiffsverkehrs eine entsprechende Schmälerung erfahren. Doch werden bei einem Jahresverkehr von 2 Millionen Tonnen beispielsweise immer noch 12 000 PS zur Verfügung stehen.

Über den großen wirtschaftlichen Wert eines Ulm-Bodensee-Kanals nicht nur für Oberschwaben und den deutschen Süden, sondern weit darüber hinaus auch für den internationalen Verkehr besteht heute kein Zweifel mehr. Die Industrie Oberschwabens wird durch ihn Anschluß finden nicht nur an den Oberrhein, sondern auch an die Donau und den kanalisierten Neckar und durch diese an den Ursprungsort der Kohle und die Meerhäfen und dadurch eine mächtige Förderung erfahren durch die wesentlich günstigere Gestaltung ihrer Produktionsbedingungen und die Erschließung neuer Absatzgebiete. Vorarlberg, Tirol und die ganze Ostschweiz werden durch diesen Kanal nicht nur dem südwesteuropäischen Wirtschaftsgebiet, sondern auch den Donauländern nähergerückt werden. Noch mehr wird aber seine Bedeutung für den internationalen Transitverkehr in der Erscheinung treten, wenn einmal der von der Schweiz erwogene Plan eines transhelvetischen Kanals über

die Aare, den Bieler und Neuenburger zum Genfer See und von da weiter über die Rhone zum Mittelmeer zur Tatsache geworden sein wird.“

So weit die Ausführungen Professor Göllers.

Auch sein Projekt blieb nicht ohne Kritik. Die relativ geringe Zahl von 22 Schleusen hätte zur Folge gehabt, daß man dafür teils tiefe Einschnitte ins Gelände (bis 28 m) und hohe Dammstrecken (bis 9 m Höhe) benötigt hätte. Außer der Schleuse bei der Ulmer Ziegellände wären auf der Nordrampe weitere bei Donaustetten, Erbach, Achstetten, Laupheim, Baltringen, Warthausen und Appendorf-Rißegg entstanden, während die Südrampe außer der zehnstufigen Schleusentreppe bei Mochenwangen noch je eine bei Meßhausen, Ravensburg, Meckenbeuren und St. Georgen erhalten hätte.

Dann kam die Inflation und später die Weltwirtschaftskrise, in deren Gefolge die Kanalpläne wieder für einige Zeit in der Schublade verschwanden.

Im Dritten Reich wurden sie erneut hervorgeholt, allerdings nur zögerlich. Wir wissen, daß damals zunächst der Bau der Reichsautobahnen in den Vordergrund gestellt wurde, nicht zuletzt auch aus militärstrategischen Erwägungen heraus. Da sich damals ferner abzeichnete, daß von Regierungsseite der Rhein-Main-Donau-Kanal favorisiert und eine eventuelle private Finanzierung abgelehnt wurde, stellte man gezwungenermaßen die geplante, technisch aber nicht einfache Verbindung vom Neckar über das Filstal und einen Albtunnel zur Donau bei Ulm zurück und verlegte sich wieder mehr auf den Ausbau des Hochrheins bis zum Bodensee als weitere Voraussetzung für den Kanal von Ulm zum Bodensee.

So wurden im September 1937 zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz Pläne erörtert, durch deren Verwirklichung der Bodensee zum „größten Binnenhafen Mitteleuropas“ geworden wäre. Hierzu sollte der See reguliert werden, damit er als Speicherbecken für die Hochrhein-Kraftwerke und den zu bauenden Hochrhein-Kanal nach Basel dienen konnte. Durch die Regulierung und den Hochheinausbau versprach man sich die Erweiterung aller Bodenseehäfen, nicht zuletzt auch, „wenn der See außerdem noch durch den projektierten Seitenkanal von Friedrichshafen nach Ulm Anschluß an die großen Wasserstraßen Donau-Neckar und Donau-Main-Rhein findet“.

Nach wie vor vertrat man in Stuttgart jedoch die Ansicht, der Kanal von der Donau zum Bodensee werde erst nach dem Ausbau des Neckars, der oberen Donau zwischen Regensburg und Ulm und des Hochrheins aktuell.

In den Jahren 1940 und 1941 wurden die Aktivitäten zugunsten der Verbindung Basel-Bodensee-Donau wieder verstärkt aufgenommen. In einem Memorandum schreibt Dr.-Ing. Schwarz aus Stuttgart: „Der Hochrhein als Teilstück im südwestdeutschen Wasserstraßennetz muß für das 1200- bis 1500-Tonnen-Schiff ausgebaut werden. Auf der zu kanalisierenden Strecke sind insgesamt 17 Staustufen vorgesehen, wovon sechs bereits fertiggestellt sind. An ausbaufähigen Wasserkraften sind insgesamt 800000 PS vorhanden, die eine Jahresleistung

von rund 4 Milliarden Kilowattstunden ergeben. Die letzte Staustufe wird das Bodenseeregulierwerk zu bilden haben.“

Durch Kanalisierung des Hochrheins wird der Bodensee zu einem großen Binnenhafen. Rhein und Donau sind dann nur noch durch einen rund 100 km breiten Landrücken getrennt. Die Verbindung von Friedrichshafen über das Schussen- und Rißtal zur Donau bei Ulm hat die erste Aussicht auf Verwirklichung. Der Ausbau des Donau-Bodensee-Kanals ist nicht nur als Verbindungskanal vom Rhein über den Bodensee zur Donau ein Gebot der Stunde, sondern auch vom Standpunkt der Raumordnung und Ansiedlung der sich entvölkernden Kreise in Oberschwaben eine politische Notwendigkeit.“

Da inzwischen der von Prof. Göller aus dem Jahre 1920 stammende Kanalentwurf veraltet war und die Gemeinden an Riß und Schussen mehr und mehr in der Entwicklung behinderte, beauftragte der Südwestdeutsche Kanalverein im Dezember 1940 den Strombaudirektor a. D. Dr. h. c. Otto Konz mit der Erstellung eines neuen Kanalplanes. Dieser war im Sommer 1942 fertig.

Konz hielt sich in großen Zügen an das Göllersche Projekt. Er verzichtete aber auf die Ausführung des Kanals als reiner Schleusenkanal und ersetzte die zehnstufige Schleusentreppe bei Mochenwangen durch eine Schiefe Ebene mit 104 m Hub, 5 km Länge und 2% Gefälle beim Weiler Haller. Auf der Schiefen Ebene, die als Doppelhebewerk ausgelegt war, würden die Schiffe in Trogwagen befördert. Außerdem sah er vier Gegengewichtshebewerke mit einem Hub von 22, 23 und 32 m bei Unterkirchberg, Baltringen, Ummendorf und Ravensburg vor. Hinzu kamen drei Doppelschleusen mit je 10 m Gefälle bei Ulm, Staig und Friedrichshafen. Somit gab es insgesamt nur noch sieben Haltungen (Neu-Ulm, Laupheim, Biberach, Scheitelhaltung Aulendorf 550 m ü. N. N., Mochenwangen, Niederbiegen, Ravensburg) anstatt deren 22 wie beim Entwurf Göllers. Bei Winterstetentstadt plante er einen kurzen Scheiteltunnel durch den Schloßberg von 1000 m Länge und 15 m Durchmesser. Die Fahrwassertiefe sollte auf der ganzen Länge des Kanals von 106 km 3 bis 4 m betragen.

An den drei Doppelschleusen sollten insgesamt sechs Kraftwerke mit einer Jahreserzeugung von 37,6 Millionen kWh entstehen, wovon für den Kanalbetrieb (Hebewerke etc.) 20 bis 22 Millionen kWh benötigt würden. Als Fahrzeit der Schiffe zwischen Ulm und Friedrichshafen setzte er maximal 36 Stunden an.

Da Konz mit seinem Kanalentwurf Ulm jedoch südlich (mit südlichstem Punkt Gerlenhofen) umging und erst bei Thalfingen in der überdies auch noch zu verlegenden Donau beginnen bzw. enden ließ, erhob die Stadt Ulm Einspruch, weil dadurch ihr Vorhaben, dort ein Kraftwerk zu bauen, nicht mehr realisierbar gewesen wäre.

Dieser, wie sich zeigen sollte, letzte Kanalplan mit einem Kostenvoranschlag von 202 Millionen Reichsmark wurde schließlich vom Innenministe-

rium 1943 auf Eis gelegt mit dem Bemerkten, es handele sich hier um Friedensplanung.

In der Schweiz dagegen liefen während des ganzen Zweiten Weltkrieges die Vorarbeiten für die Schiffbarmachung des Hochrheins weiter. Im März 1945 waren sie nahezu abgeschlossen. Anschließend ging man daran, die Frage des Transhelvetischen Kanals erneut zu prüfen. Aber auch hier scheiterte letztendlich die Realisierung vor allem an Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Genau so war es beim Ausbau der Donaustrecke von Kelheim bis Ulm, wo 19 Stautufen benötigt worden wären. Statt dessen wurde ab 1958 die Obere Donau mit 20 Kraftwerken zur Kraftwasserstraße ausgebaut „als Vorstufe des späteren Ausbaus zur Großschiffahrtsstraße“.

Nachdem im Juli 1968 die Neckarstrecke Stuttgart-Plochingen dem Verkehr übergeben worden war, lebte für einige Jahre die Diskussion um die Fortsetzung zur Donau wieder auf. Aber schon 1970 erklärte das Stuttgarter Innenministerium „daß die Neckar-Donau-Wasserstraße in absehbarer Zeit nicht verwirklicht werden kann“.

Damit entfielen sämtliche Voraussetzungen für den oberschwäbischen Kanal.

Zudem hatte das Innenministerium in Stuttgart bereits am 3. 9. 1963 einen Erlaß herausgegeben, „daß der frühere Plan eines Donau-Bodensee-Kanals zur Verbindung des Bodensees mit dem Wasserstraßengebiet der Donau unter den heutigen Verhältnissen wohl nicht mehr verwirklicht werden kann“.

Einen Monat später begrub man in Stuttgart auch den Hochrhein-Ausbau zum Bodensee und beschränkte ihn auf die Strecke von Basel bis Waldshut.

Der Generalverkehrsplan der Stuttgarter Landesregierung von 1965 erklärte schließlich u. a. „Darum scheint es auch nicht geboten, die Trasse des geplanten Kanals offenzuhalten“.

Überall konnte nun das für den Kanalbau reservierte Areal überbaut werden. In Biberach und Umgebung war das bereits schon geschehen, während man in Ravensburg und Friedrichshafen damit noch zugewartet hatte.

An der Aufgabe der Kanalpläne änderte auch ein Gutachten des Stuttgarter Professors Dr. Arthur Röhnisch nichts mehr, das dieser im Auftrag des Verbandes Obere Donau im Jahre 1969 fertiggestellt und in welchem dieser sogar eine Verbreiterung des Kanals von 39 auf 55 m vorgeschlagen

hatte. Der Kanal von Ulm zum Bodensee blieb entgegen der jahrzehntelang an den Tag gelegten optimistischen Überzeugung seiner Verfechter letzten Endes doch eine Utopie.

Quellen und Literatur

- Feuchtinger, M. E., Der Donau-Bodensee-Kanal, Berlin 1926
Gelpke, R., Rheinwasserstraße Basel-Bodensee, Zürich 1909
Geyer, O. F. und Gwinner, M. P., Einführung in die Geologie von Baden-Württemberg, Stuttgart 1968
Göller, A., Großschiffahrtsweg Ulm-Bodensee, München, o. J.
Göller, A., Großschiffahrtsweg Ulm-Bodensee, Stuttgart 1918
Gradmann, R., Süddeutschland, Stuttgart, 1935
Hessenberger, M., Der Ausbau der Oberen Donau, München 1963
Isendahl, W., Der projektierte Kanal von Genua nach dem Bodensee über die Alpen, Berlin 1908
Kässbohrer, W., Der Ausbau der Oberen Donau zwischen Regensburg und Ulm als Großschiffahrtsstraße, Tübingen 1930
Konz, O., Donau-Bodensee-Kanal Ulm-Friedrichshafen, Ulm 1949
Krucker, H., Oberrhein-Bodensee-Obere Donau, Basel 1949
Müller, E., Kleine Geschichte Württembergs, Stuttgart 1963
Neuffer, W., Der Rhein-Neckar-Donau-Kanal, Stuttgart 1922
Pfaff, K., Zur Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg, Stuttgart 1859
Rädle, P., Die Schiffbarmachung des Hochrheins, Tübingen 1957
Röhnisch, A., Studie zum Donau-Bodensee-Kanal, Ulm 1969
Seidelmann, W. I., Der Neckar-Donau-Kanal, St. Katharinen, 1988
Seyfried, E., Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Donau-Bodensee-Kanals, Tübingen 1921
Siemens, G., Der Ausbau des Hochrheins zum Schiffahrtsweg, Karlsruhe 1061
Wagner, G., Einführung in die Erd- und Landschaftsgeschichte Süddeutschlands, Öhringen 1950
Buchauer Zeitung 1917, 1919, 1920, 1921
Tageszeitung „Der Oberländer“ 1929, 1936, 1937, 1938, 1941
Donau-Bodenseezeitung 1945
Schwäbische Zeitung 1950, 1956, 1965, 1966

Im Neckarschiffahrtsmuseum Heilbronn, Frankfurter Straße, befindet sich ein sehr anschauliches und informatives Modell des Konzschen Kanalprojekts Neckar - Fils - Alb - Ulm - Bodensee von der Größe eines kleinen Saales aus dem Jahre 1942.