

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

