

Wasserstraße und Landschaft

(aus einem Aufsatz über den Durchstich Volkach-Gerlachshausen)

Von Hugo Walter

Die Linie Schweinfurt-Marktbreit bildet die östliche Seite des Mairdreiecks. Der Flußlauf ist hier im allgemeinen gestreckt; jedoch ungefähr in der Mitte dieser Seite springt plötzlich von der Fränkischen Platte her der Vogelsberg weit nach Osten vor, den der Main in vielen Kurven umfließt. Die dabei entstehende Flußschleife ist unter dem Namen „Volkacher Mainschleife“ bekannt. Der Vogelsberg ist ein schmaler Bergrücken, gekrönt von der Vogelsburg. Von hier aus bietet sich ein herrlicher Blick auf die fränkische Weinlandschaft, das sonnige Maintal und die bekannten Weindörfer Escherndorf, Köhler und Nordheim. Die Gegend um den Vogelsberg mit dem Städtchen Volkach gilt als eine der schönsten und fruchtbarsten von Unterfranken.

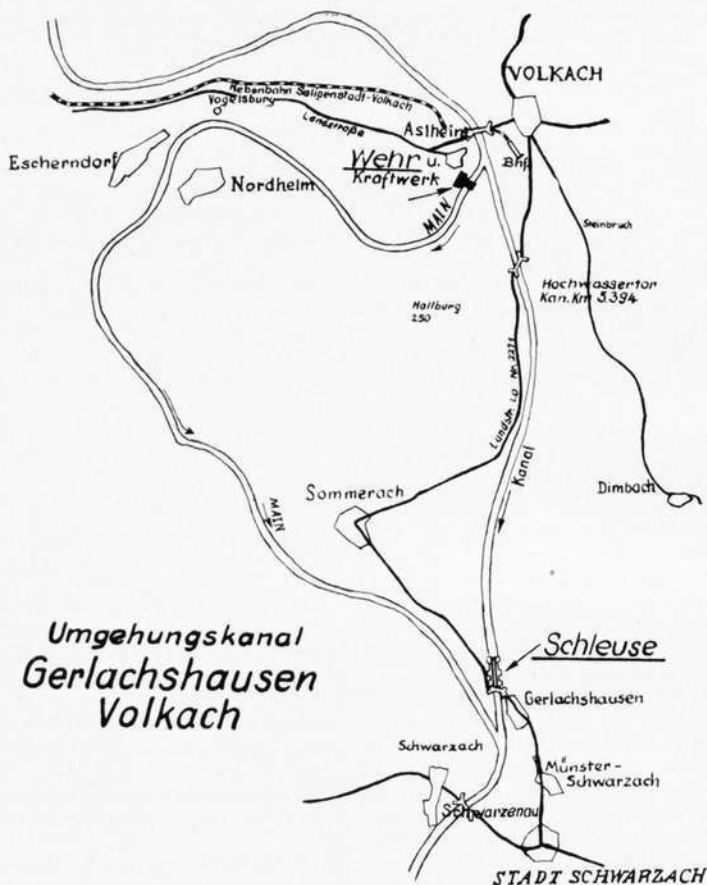
Bei allen Plänen, die den Ausbau des Maines zur Großschiffahrtsstraße zum Ziele hatten, machte die Überwindung der Mainschleife die größten Schwierigkeiten. Landschaftsbild und Landeskultur mußten hier mit den Bauten für die Großschiffahrtsstraße so gegeneinander abgewogen werden, daß der einmalige Charakter dieser Gegend erhalten blieb und keine Störung erlitt. Die schließlich gefundene Lösung des Durchstiches *Volkach-Gerlachshausen* schont die schöne Flußlandschaft in der Mainschleife und gibt der Großschiffahrtsstraße eine zügige, klare und verkürzte Linienführung. Die einzelnen Flußkrümmungen zwischen Gerlachshausen und Volkach weisen zum Teil sehr kleine Radien auf (400 bis 700 m) die mit vertretbaren Mitteln und ohne sehr empfindliche Eingriffe in das liebliche Landschaftsbild nicht so hätten ausgebaut werden können, daß sich in dieser Flußstrecke moderne Schlepplzüge begegnen können.

Schon die ersten Entwürfe, die den Ausbau des Maines zur Großschiffahrtsstraße zum Ziele hatten und die um die Jahrhundertwende aufgestellt wurden, ließen die Schwierigkeiten, die dieser Flußabschnitt der Großschiffahrt bietet, erkennen. Ein um 1903 aufgestellter Entwurf sah ein gemischtes Bausystem vor. Dabei wechseln Strecken, in denen die Großschiffahrtsstraße im Fluß und in Seitenkanälen geführt wird.

Zwischen Fahr und Köhler benutzt die Schiffahrtsstraße den Fluß; diese Tatsache wird geschickt ausgenutzt, um die Mainschleife mit einem Tunnel von 315 m Länge durch den Vogelsberg an seiner engsten Stelle zu überwinden. Allerdings hätten diesen Tunnel nur 60 Tonnenschiffe in einigermaßen gefahrlosem Schiffsverkehr benutzen können.

Kanal durch das Wernthal?

Aus den später, hauptsächlich während des 1. Weltkrieges untersuchten Linienführungen der Verbindung vom Main zur Donau kristallisierten sich 4 geeignete heraus. Davon wurde zur Ausführung dann 1919 endgültig die sogenannte „*Beilngrieser Linie*“ bestimmt, die die Mainschleife vermeidet. Sie sah eine Kanalisierung des Maines von Aschaffenburg bis Wernfeld vor, von hier aus sollte die Großschiffahrtsstraße dem *Wernthal* in einem Kanal über Arnstein und Garstadt folgen. Würzburg sollte nach diesem Entwurf



ab Wernfeld durch eine Stichkanalisierung des Maines an die Wasserstraße angeschlossen werden. Nachdem 1921 die Rhein-Main-Donau AG gegründet war, wurde ihr diese Linie, die in der Denkschrift über den Großschiffahrtsweg festgelegt ist, zur Ausführung übergeben.

Eine Variante der „Beilgrieser Linie“ folgt zwischen Wernfeld-Würzburg-Schweinfurt, dem Mäindreieck, führt die Bezeichnung „Maintalllinie“ und schließt in Würzburg an die zwischen Wernfeld und Würzburg bereits geplante Stichkanalisierung an. Die schwierige und umfangreiche Arbeit, die der Durchgang Würzburg mit der Alten Mainbrücke, die großen Schwierigkeiten der Seitenkanalführung gleich oberhalb Würzburgs, und schließlich die Hindernisse, die die Volkacher Mainschleife bieten, waren damals schon bekannt.

Die Untersuchungen und die Aufstellung eines baureifen Entwurfes führten zu dem Ergebnis, daß das Werntal aus schwerwiegenden geologischen, bautechnischen, landwirtschaftlichen und finanziellen Gründen zur Aufnahme der Großschiffahrtsstraße nicht geeignet war. Es mußte daher die früher abgelehnte „Maintallinie“ erneut überprüft und für die Kanalisierung des Maines von Würzburg aufwärts eine Lösung gefunden werden. Der Ausbau des Maindreieckes hatte weiterhin den großen Vorteil, daß jede fertiggestellte Teilstrecke sofort von der Schifffahrt benutzt werden konnte und die bei den einzelnen Staustufen errichteten Kraftwerke Strom zu liefern im Stande waren.

Schließlich wurde 1929 ein baureifer Entwurf aufgestellt. Ihm ist zu entnehmen, daß der Main ohne Seitenkanäle von Würzburg aufwärts bis Gerlachshausen, das unterhalb der Volkacher Mainschleife liegt, für die Großschifffahrt ausgebaut werden konnte. Von hier aus wurde nun versucht, entweder mit dem Bau von Kanälen oder dem Ausbau des Flusses selbst die schwierige Strecke zu überwinden.

Obne „Vogelsberg-Tunnel“

Der Gedanke, eine brauchbare Lösung für die Kanalisierung der Mainschleife zu finden, kam in all diesen Jahren nicht zur Ruhe. Nach zahlreichen Untersuchungen kam das Bayer. Kanalbauamt zu dem Ergebnis, daß eine Kanalisierung der Volkacher Flußschleife nicht möglich ist. Der bei all diesen Untersuchungen eine wichtige Rolle spielende Tunnel unter dem Vogelsberg, mußte aus folgenden Gründen fallen gelassen werden:

Eine gestreckte zügige Linienführung zum Tunneleingang, insbesondere auf der Escherndorfer Seite wäre nur möglich gewesen, wenn die Weinberge angeschnitten worden wären, um den notwendigen Platz zu erhalten. Der Erwerb dieser Flächen erwies sich als sehr teuer, ja sogar als unmöglich. Der zweischiffige Kanal hätte mit 2 Tunnelröhren durch den Berg geführt werden müssen. Die Bevölkerung, deren Weinlagen zu den besten und bekanntesten des Bundesgebietes gehören, fürchteten nun, daß die beiden Tunneln schon beim Bau wie eine große Drainage wirken würden, die weite Teile des Vogelsberges entwässert und die Hänge für den Weinbau unbrauchbar gemacht hätten. Die etwaigen dadurch entstandenen Ertragsrückgänge wären kaum mehr gut zu machen gewesen, ganz abgesehen von den ideellen Schäden, die dem Landschaftsbild zugefügt worden wären. Die Geologen warnten vor dem Bau des Tunnels, da die beiden Röhren durch Anhydrit-Schichten führen würden. Schon beim Bau wären deshalb große Schwierigkeiten, insbesondere durch den großen Wasserandrang zu erwarten gewesen. Schließlich lehnten die Schifffahrtstreibenden die Benutzung des Tunnels ab. Die Gründe für diese Ablehnung der Fahrt durch den Tunnel lagen hauptsächlich auf psychologischem Gebiet.

Aus all diesen Gründen wurde 1941 die Tunnelidee endgültig fallen gelassen, und es mußte nun wieder auf die in der Zwischenzeit gefundenen Lösungen zur Überwindung der Mainschleife zwischen Gerlachshausen und Volkach zurückgegriffen werden:

- a) Durch die *Kanalisierung* der Mainschleife ohne Tunnel, aber mit 2 Staustufen.
- b) Durch einen etwa 7 km langen *Umgebungskanal* Gerlachshausen-Volkach (Entwurf vom Jahre 1934/36).

Ein Vergleich der beiden Lösungen ergab folgendes:

Lösung a): Die Kanalisierung des Maines zwischen Gerlachshausen und Volkach war nur durchzuführen, wenn in dieser etwa 12 km langen Flußschleife, und zwar zwischen Sommerach und Volkach, 2 Staustufen angeordnet worden wären. Weil der Talboden im allgemeinen flach und der Main kaum eingeschnitten ist, mußte deshalb das Oberwasser dieser 2 Stufen sehr hoch angeordnet werden.

Alle diese Baumaßnahmen bedeuteten schwerwiegende Eingriffe in das schöne fränkische Landschaftsbild und in die landwirtschaftliche Nutzung dieses Gebiets. Es mußte mit großen Schäden an den auf beiden Ufern befindlichen Obstanlagen gerechnet werden, insbesondere waren Trocken- und Verwässerungsschäden in großen Umfang zu befürchten. Der Talgrund besteht aus Sand, seine Versteppung wäre ohne besondere kostspielige Gegenmaßnahmen zu befürchten gewesen. Durch die Summe dieser Baumaßnahmen wäre das Maintal ganz und gar umgestaltet und damit das typische Landschaftsbild arg gestört worden. Einheimischen und Fremden hätte die aus rein technischen Gründen notwendige Umformung der lieblichen Mainlandschaft nicht verständlich gemacht werden können.

Lösung b) Der für die Schifffahrt schwierigste Teil der Mainschleife liegt zwischen Sommerach und Volkach, weil hier die Flußkurven die kleinsten Radien aufweisen. Es galt daher, nur für diesen Teil der Strecke eine brauchbare Lösung zu finden.

Unter Verwendung der Planunterlagen vom Entwurf des Kanals der früheren „Maintallinie“ zwischen Gerlachshausen - Obervolkach wurde die Linienführung für den *Kanal Gerlachshausen - Volkach* gefunden.

Nach diesem Vorschlag wird der obere Ast der Mainschleife durch ein Wehr bei Astheim überstaut, so daß in allen Kurven ein breites und tiefes Fahrwasser vorhanden ist, das der Großschifffahrt keine Schwierigkeiten bietet. Durch diese beiden Maßnahmen: Schaffung eines 6 km langen Kanals, der den unteren rd. 12 km langen enggekrümmten Teil der Mainschleife abschneidet und Überstauung des oberen Teiles, werden alle Gefahrenpunkte, die die Mainschleife für die Großschifffahrt aufweist, einwandfrei ausgeschaltet.

Die Lösung nach Vorschlag b) vermeidet schwerwiegende Eingriffe in das Landschaftsbild. Landwirtschaftliche Schäden, soweit sie überhaupt auftreten, werden sich nur auf ein sehr schmales Gebiet rechts und links des Kanals erstrecken. Ein Kostenvergleich der beiden Lösungen ergab, daß die Mainkanalisierung, soweit ihre Kosten einwandfrei zu erfassen sind, zwar etwas billiger war, als der Durchstich. Werden dabei aber die nicht genauen erfaßbaren Kosten wie z. B. die Abgeltung der Stau- und Fischereischäden und die ideellen Schäden, die die Umformung des Landschaftsbildes mit sich bringt, berücksichtigt, so ergibt sich, daß der Umgehungs kanal wesentlich billiger wird, da seine Kosten genau zu übersehen waren. So wurde im Jahre 1941 der Durchstich Volkach-Gerlachshausen zur Ausführung bestimmt.

Unterbringung des Kanalausbaus.

Um die Aushubmassen des Kanals unterzubringen, waren ursprünglich 2 Kippen vorgesehen. Am Fuße des Halburghanges sollten 2 Millionen cbm. der Rest von 1,5 Millionen cbm in einer 2. Kippe im „Spessartwald“ untergebracht werden. Dort sollte der Wald entfernt und die Massen in einem



Die Staustufe Volkach wurde zum organischen Bestandteil der Landschaft

Berg von rd. 25 m Höhe aufgeschüttet werden. Wegen der großen Landarmut, den geringen Waldbeständen in dieser Gegend und der Transporthöhe des Baggergutes, wies diese Kippe im „Spessartwald“ viele Nachteile auf. Weitere Überlegungen führten zu dem Schluß, daß es möglich sein müßte, den gesamten Aushub des Durchstiches am *Halburgbang* unterzubringen. Die Ausformung dieser großen Kippe, ihre Einpassung in das Landschaftsbild, wozu das Stehenlassen eines schmalen Streifens des ehemaligen Hangwaldes wesentlich beitrug, fanden die Zustimmung des Naturschutzbeauftragten der Regierung. So wurde die längere Transportweite des Aushubgutes bewußt in Kauf genommen und die gesamten Massen vor der Halburg abgelagert. Die Kippe wird so bepflanzt, daß sie sich unauffällig in die Landschaft eingliedert.

Nachdem schließlich alle Hindernisse, die sich dem großen Projekt immer wieder entgegengestellt hatten, beseitigt waren, stand dem Baubeginn im Herbst 1950 nichts mehr im Wege. Die volle Tagesleistung der eingesetzten Firmen wurde im Sommer 1952 erreicht. Bis zum November 1954 waren 3,2 Millionen cbm Aushub getätigt worden, längst ist der Durchstich Volkach-Gerlachshausen der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau in Betrieb, und heute schon fällt es dem Fremden schwer, die doch erheblichen aber recht überlegten Eingriffe in die Mainlandschaft noch wahrzunehmen.

Wie ein Industriewerk in die Weite wirkt

Von Hans Aburi

Aus 89 Dörfern und Städten des Maintals, des Spessarts und des Odenwalds — es waren auch schon 117 und 126 — reisen täglich 3 483 Männer und 857 Mädchen und Frauen nach einem Ort am Main, den man auf Landkarten stärker verkürzten Maßstabs nicht eingetragen findet. Der Ort heißt Obernburg. Sie fahren zur Arbeit bei Glanzstoff. 1 270 wohnen nah an ihrer Arbeitsstätte, nämlich in Obernburg, Elsenfeld und Erlenbach, wo ein besonderer Ortsteil am Flußbogen durch den Namen „Glanzstoff-Siedlung“ verriet, wovon seine Einwohner leben. Im ganzen beschäftigt der Platz 4 340 Arbeiter und Angestellte.

700 Köpfe oder sagen wir lieber 700 Paare schaffender Hände hatten hier im Jahre 1924 die Arbeit aufgenommen. Im Kriege war die Zahl auf 3 500 angewachsen, an seinem Ende nach den Zerstörungen durch amerikanisches Artilleriefeuer und in der allgemeinen Stockung auf 200 gesunken und dann bis 1949 wieder auf 3 600 und heute 4 340 gestiegen. Das Werk, das diese reisende und arbeitende Menschenschar an sich zieht und ihren Hunger stillt, mit seinen über die Hügel schauenden Schornsteinen und seiner auf ein tiefes D gestimmten Sirene, mit seinen schlicht in die Landschaft gebetteten, von einem Kiefernwaldgürtel umgebenen kubischen roten Backsteinbauten, seinen Rasenflächen und Zierpflanzungen in den Höfen und einem blaugrünen Schwimmbad am Mainufer — das Werk kerbt seine Merkmale in die Gegend etwa wie vor 2000 Jahren die römischen Legionen in den Grenzfestungen am Main das Bild des Landstrichs prägten. Die hiesige Glanzstoff-Fabrik ist in eine größere Aktiengesellschaft, Vereinigte Glanzstoff-Fabriken AG, Wuppertal - Elberfeld, verflochten und lebt doch recht selbständig in ihrer eigenen Umwelt.

Ohne diesen Brennpunkt — auf 1500°C erhitzt das Kesselfeuer den Dampf bei Tag und Nacht — würden nicht 12 Zugpaare täglich (zusammen mit den Schienenbussen 18) zwischen Aschaffenburg und Miltenberg hin und her rollen. 1664 Fahrgäste zählten die Statistiker der Bundesbahn an einem Stichtag, die an der Haltestelle „Glanzstoff-Werke“ ein- und ausstiegen. Nicht so leicht wäre festzustellen, wie viele unter den übrigen Reisenden ebenfalls mit Glanzstoff zu tun haben, hier und auf der Kleinbahn nach Heimbuchenthal, wie viel Angehörige der Arbeitsleute, wieviel Händler und Handwerker, die ein Geschäft mit ihnen oder mit der Fabrik haben. Jedenfalls sind die Schülerzüge, die mit den Arbeiterzügen um die Wette fahren, glanzstoffgetrieben: denn wer besuchte früher aus diesen Dörfern eine höhere Schule? Omnibusse ergänzen den Zubringerdienst zum Werk, und immer mehr eigene Wagen reihen sich auf den von Jahr zu Jahr sich dehrenden Abstellplätzen zwischen den Fabrikatoren. Fahrräder sind es weniger geworden, weil viele ihrer Besitzer auf Moped umstiegen, wie die vom Motorrad sich ins Auto setzten. Nachts um 11 Uhr sieht man ihre Laternen die Straßen entlang gleiten, dichter, je näher man dem Betrieb kommt, der mit vielen Lampen leuchtet. Sobald die Nachtschicht angetreten ist, fließt der Strom der Abgelösten in umgekehrter Richtung. Morgens um 7 Uhr ist wieder Schichtwechsel, wieder beginnt der doppelte Heereszug durch Herbstnebel