

Loderbacher Brücke über den Ludwigskanal wird erneuert

Von September bis November 2019 wird nunmehr die dritte sanierungsbedürftige Brücke über den Ludwigskanal im Gemeindebereich Berg wegen unzureichender Tragfähigkeit erneuert. So war es zwischen dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg – dem Träger der Baumaßnahme – und Bürgermeister Helmut Himmler vereinbart worden und in diesem Jahr stehen die erforderlichen Gelder des Freistaates Bayern zur Verfügung.

Da der gesamte Ludwigskanal ein Industriedenkmal ist, wird die Erneuerung der Brücke in Abstimmung mit der Denkmalbehörde durchgeführt. Bürgermeister Himmler ist sehr zufrieden, dass jetzt die dritte Kanalbrücke in der Kommune erneuert werden kann, nachdem die Heinrichsburgbrücke und die Röthbrücke im Hauptort Berg bereits umfassend saniert bzw. weitgehend erneuert wurden.

Der forstwirtschaftliche Verkehr kann daher in den kommenden Wochen nicht über die Loderbacher Kanalbrücke abgewickelt werden und auch die Radfahrer werden in diesem Abschnitt bis zum Blomenhof auf den Radweg Berg – Neumarkt an der Staatsstraße 2240 umgeleitet.

Ludwig-Donau-Main-Kanal - eine Meisterleistung der Ingenieurbaukunst (Text und Fotos: Wasserwirtschaftsamt Tegensburg)

Von der Vision

Am Anfang stand die Idee, die europäische Hauptwasserscheide zu überwinden und eine schiffbare Verbindung zwischen Schwarzem Meer und Nordsee herzustellen. Nach vorherrschender Meinung unternahm Karl der Große im Jahre 793 mit dem Bau der "Fossa Carolina" (auch Karlsgraben genannt) einen ersten Versuch, Rhein und Donau zu verbinden. Aber dieser scheiterte vermutlich aufgrund ungünstiger Boden- bzw. Witterungsverhältnisse und eines hohen Unterhaltungsaufwandes, den der Kanal erforderte.

Zur Realisierung

Mehr als tausend Jahre später gelang es schließlich im 19. Jahrhundert Ludwig I., König von Bayern, mit dem rund 173 km langen Ludwig-Donau-Main-Kanal, der deshalb auch König-Ludwig-Kanal oder "Alter Kanal" genannt wird, eine schiffbare Verbindung zwischen den beiden europäischen Flusssystemen herzustellen.

Wichtige Daten zum Kanal:

- Bauzeit: 1836-1845
- Eröffnung: 1846
- Länge: 173 km
- Kanalbreite: 15,8 m
- Kanaltiefe: 1,46 m

- Anzahl der Schleusen: 100
- Schleusenlänge: 34,15 m
- Schleusenbreite: 4,67 m
- Hubhöhe: zwischen 2,3 und 3,2 m

Beim Bau des von Heinrich Freiherr von Pechmann geplanten Ludwig-Donau-Main-Kanals, waren anfänglich 3.000 und später zeitweise bis zu 9.000 Arbeiter beschäftigt. Die Kosten beliefen sich auf rund 17,5 Millionen Gulden.



Verlauf des Ludwig-Donau-Main-Kanals

Insgesamt wurden beim Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals 100 Schleusen errichtet. Im Bereich der 24 km langen Scheitelhaltung auf Höhe der Stadt Neumarkt i. d. OPf. überquerte der Kanal die Europäische Wasserscheide. Der Wasserspiegel im Bereich der Scheitelhaltung lag auf einer Höhe von etwa 417,70 m. ü. NN, 79 m über der Donau bei Kelheim und 187 m über dem Main in Bamberg. Er war damit Europas höchstgelegener Kanal und stellte eine besondere Herausforderung an die damalige Ingenieurskunst dar.

Über die Nutzung

Für die gesamte Kanalstrecke von Kelheim nach Bamberg benötigte man etwa fünf Tage. Dabei wurden die Kanalschiffe von Pferden gezogen, was auch als "Treideln" bezeichnet wird. Um die Jahrhundertwende setzte sich der Antrieb mit Dampfmaschine und Propeller durch.



Die Kähne des Kanals konnten bis zu 100 Tonnen Fracht befördern (zum Vergleich: Die Schiffe auf dem heutigen Main-Donau-Kanal gehören der 1.200-Tonnen-Klasse an). Die wichtigsten Handelsgüter waren Holz, Stein, Kohle und Agrarprodukte.

Der Schiffsverkehr erlangte jedoch nur für kurze Zeit eine nennenswerte wirtschaftliche Bedeutung und schrieb bald rote Zahlen. Vor allem, weil die Baukosten erheblich überschritten wurden und der Kanal für die breiten Main- und Donauschiffe zu schmal und damit nicht befahrbar war.

Zudem entwickelte sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Eisenbahn ein neues, schnelleres Verkehrsmittel.

Ab 1918 nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Ludwig-Donau-Main-Kanal als Frachtweg bedeutungslos. Im Zweiten Weltkrieg erlitt er schwere Beschädigungen und wurde 1950 als Wasserstraße offiziell stillgelegt. Ab 1960 fielen Abschnitte des "Alten Kanals" von Nürnberg bis Bamberg dem Bau des "Frankenschnellwegs" (A73) zum Opfer. Weitere Strecken zwischen Kelheim und Berching wurden ab 1980 durch den neuen Main-Donau-Kanal überbaut.

Zum Denkmal

Heute sind die verbliebenen Abschnitte des Kanals fester Bestandteil unserer Kulturlandschaft. Sie sind Zeugnisse einer Meisterleistung der Ingenieurbaukunst und als Stillgewässer und Biotop von großer Bedeutung für die Vernetzung von Lebensräumen. Der Kanal und seine Bauwerke sind denkmalgeschützt und werden durch die Bayerische Wasserwirtschaftsverwaltung gepflegt und erhalten.