

Radwege an und zu den Kanälen



Radvergnügen am Kanal

STATIONEN AM KANAL

Sehenswerte Stadtrundgänge und Museen

Fischer. Auch das BRAUEREI-MUSEUM IM GLOSSNER-BRAU und das weltweit einzige Museum für histor. Maybach-Fahrzeuge und ein bayerisches Metzgerei- und Weißwurst-Museum befinden sich in Neumarkt. Barockfreunde radeln nun alternativ über Freystadt zur Asam-Wallfahrtskirche bis an den Main-Donau-Kanal.



Radeln von Franken durch den Bayerischen Jura und Naturpark Altmühltal



KUNSTWEGE ENTLANG DES WASSERS

Zeitgenössische Kunst und Industriedenkmal

Die einmalige Kanallandschaft bildet auch eine reizvolle Kulisse für moderne Skulpturen. Vereinzelt Objekte erwecken immer wieder die Neugier des Urläubers, in manchen Etappen wurden aber auch mehrere Objekte zu regelrechten Kunstwegen zusammengefasst. So gestalteten Künstler nur 1 km vom Ludwig-Donau-Main-Kanal entfernt bei Rednitzhembach über eine Strecke von acht Kilometern 42 Werke u.a. entlang der Rednitz.



2003 – 2012 entstand im Gemeindegebiet Berg die Meile „Kunst am Kanal“. Sechs Objekte fügen sich hier trotz ihrer Dimensionen unauffällig in die Kanallandschaft ein und machen Kunst an einmaligen Orten des Ludwig-Donau-Main-Kanal für jedermann zugänglich. Der Ein- bzw. Ausstieg dieses Kanalabschnitts ist mit einer Infotafel bestückt. Ein Skulpturenweg befindet sich in Mühlhausen. Steine vom Kanalbau werden durch die Werke dem Kanal wieder zugeführt und jährlich findet hier bei Schleuse 25 auch ein Symposium von Künstlern statt. Der Klangweg in Riedenburg wurde von Schülerinnen gestaltet und führt 11 Hörstationen, einige Stationen sind auch für Rollstuhlfahrer zugänglich. Die Bänke von Willi Hengges in Essing sind Teil des „Kunstweges an Fels und Fluss“. Durch eine auf die Ortsgeschichte bezogene Motivwahl, etwa das Formzitat einer Zille, des typischen Kahns der Region, erreicht er eine Symbiose aus Kunst, Geschichte und der Ausformung von Ruheplätzen. Eine weitere Komponente bilden hier die Trigramme von Werner Engelmann. In ihrer Farbgebung den Jahreszeiten entsprechenden „Fensteröffnungen“ ermöglichen es dem Betrachter, die herrliche Essinger Kulisse in verschiedenen Ausschnitten zu sehen.



Wer die Kanalarreise in Nürnberg startet oder beendet, sollte Zeit einplanen, um wenigstens die Altstadt mit der berühmten Kaiserburg oder eines der Museen, angefangen vom Albrecht-Dürer-Haus, dem Stadtmuseum Fembohaus mit über 950 Jahre Stadtgeschichte, dem Spielzeugmuseum oder die Ausstellung Memorium Nürnberger Prozesse, gesehen zu haben. Aber auch Unterbrechungen an der Kanaltrasse sind durchaus lohnend. Etwa in den vielen Heimatmuseen, die hervorragend aufbereitet sind und kurzweilige Informationen zur jeweiligen Ortsgeschichte bieten. Daneben offenbaren sich dem erstaunten Besucher häufig unerwartete Spezialsammlungen von internationalem Rang.



Im Stadtmuseum von Schwabach, der „europäischen Hauptstadt des Blattgoldes“, findet sich neben einer Goldschlägerwerkstatt, die größte naturkundliche Eiersammlung in ganz Europa. Auf 800 qm werden zudem Modelleisenbahnen und Blechspielzeug der Firma Fleischmann gezeigt.



Um die Gewerbe von Metallrücken und Drechsler geht es in Wendelstein, in dessen verwinkelten Gässchen sich noch viele der alten Handwerkerhäuser erhalten haben. Roth besitzt mit Schloss Ratibor nicht nur einen der schönsten Renaissancesäle Deutschlands, sondern mit seinem Fabrikmuseum auch die Möglichkeit, sich über „Leonesische“ Industrie zu informieren: Das Verfahren einen vergoldeten oder versilberten Faden zur Herstellung feiner Gespinste und Gewebe zu nutzen. Im Museum Eisenhammer ist ein voll funktionierendes altes Hammerschmiedewerk mit 6 Hämmern zu bestaunen sowie im Herrenhaus die originalgetreu eingerichtete Wohnung eines Hammerschmiedemeisters.



Hilpoltstein, mit seiner mittelalterlich geprägten Altstadt und der zu großen Teilen erhaltenen Stadtmauer, zeigt im „Schwarzen Ross“ altes Handwerk am Bau und eine Historische Braustätte. Über die Entwicklung der Bienezucht seit dem Mittelalter gibt das „Zeidel“-Museum in Feucht Auskunft. Ein Raumfahrtmuseum erinnert an Hermann Oberth, den Lehrer Wernher von Brauns.



Das Universitäts-Museum in Aldorf ruft den einst in Europa glänzenden Ruf seiner „hohen Schule“ ins Gedächtnis, die Wallenstein und Leibniz zu ihren Studierenden zählte. Auch ein Fossilienkabinett beherbergt der Ort. In Schwarzenbruck säumen das Petzschs Schloss und das Faberschloss die Schwarzach.



In Burghthann beschäftigt sich das Museum auf der namensgebenden Festung mit dem Kanal selbst. In Gnadenberg stehen die Ruinen des einstigen Birgittenklosters, 1422 von Pfalzgraf Johann I. von Neumarkt und seiner Gattin Katharina gegründet.



Das Stadtmuseum in Neumarkt informiert über die Express Werke mit Hochradaritäten aus dem 19. Jh. und über 300 Plastiken sind in Besitz des monografischen Künstlermuseums Lothar

Am alten Kanal entlang geht es weiter nach Berching, dessen berühmtester Sohn der Opernreformator Christop Willibald Gluck ist, dem man ein Museum gewidmet hat. Berching gilt mit seinem tellurischen begehrenen Mauerring, den 13 Türmen und vier Stadttoren als mittelalterliches Kleinod der Oberpfalz. In diese Zeit führt auch das Kloster Plankstetten zurück.



Neun mittelalterliche Stadttürme hat sich Beilngries erhalten. Das Spielzeugmuseum „anno dazumal“ im ehem. Franziskanerkloster in der Innenstadt und das Technikmuseum an der Kratzmühle begeistern Groß und Klein. Das Museum Hollerhaus in Dietfurt glänzt mit umfangreicher Gesteins- und Fossilien-sammlung, im Mühlenmuseum kann die letzte laufende Mühle im Altmühltal bestaunt werden.



Im Hofmarkmuseum auf Schloss Eggersberg macht man Bekanntschaft mit der Versteinierung des kleinsten, nur etwa katzengroßen Sauriers der Welt, im Kristallmuseum Riedenburg dagegen mit der weltweit größten, 7,8 Tonnen schweren, Bergkristallgruppe.



Nahe von Riedenburg thront die bekannte Burg Prunn, in welcher vor rund 450 Jahren eine wertvolle Handschrift des Nibelungenliedes (der „Prunner Codex“) gefunden wurde, und über Essing die über 1000-jährige Burg Randeck, eine der ältesten Burgen Bayerns. Hier bei Essing überzieht auch eine der längsten Holz-Spannbandbrücken (Tazelwurm genannt) den Main-Donau-Kanal.



In Kelheim befinden sich das Orgelmuseum und das Archäologische Museum, das als Schwerpunkt über die Themen Stadtgeschichte und Archäologie informiert. Ein Abstecher mit dem Schiff zur Klosteranlage Weltenburg am Donaudurchbruch, der ältesten Klosterbrauerei der Welt, lohnt sich immer. Zudem zählt die von 1716 - 1739 erbaute und ausgestaltete Abteikirche zu den bedeutendsten des europäischen Barocks.



Dem Donautal nun folgend erreicht man am großen Donauknick Bad Abbach mit Altstadt und Kaiser-Therme. Weithin sichtbar ist das Wahrzeichen des Ortes, der Heinrichsturm, Bergfried einer einst wehrhaften Burg. Ein lohnendes Tourenziel ist zweifelslos Regensburg. Die Stadt war europäische Handelsmetropole und politisches Zentrum des Heiligen Römischen Reiches. Regensburg ist deutschlandweit die am besten erhaltene mittelalterliche Großstadt und seit 2006 UNESCO-Welterbe. Bestaunen Sie Regensburg in einer Stadtführung, besuchen Sie eines der Museen, genießen Sie eine Schifffahrt oder gehen Sie im Donau-Schiffahrts-Museum an Bord.

FOSSA CAROLINA – DER KARLSGRABEN



Den frühesten Versuch, eine von Menschenhand geschaffene Verbindung zwischen Donau und Main herzustellen, unternahm eine Persönlichkeit, die man oft als den „ersten wahren Europäer“ bezeichnet: Karl der Große (742–814). Im Jahre 793 begannen die Bauarbeiten an der „Fossa Carolina“, dem Karlsgraben. Dieser sollte die Schwäbische Rezat mit der Altmühl verbinden und damit die europäische Wasserscheide überwinden. Beim Dorf Graben in der Nähe von Treuchtlingen sind noch heute die Reste der Unternehmung zu sehen: Eine etwa 500 m lange Wasserfläche und angrenzende Erdwälle. Über die Hintergründe informiert eine Dauerausstellung. Der Karlsgraben sollte auch den Weg von Aachen, der Hauptresidenz Karls, nach Regensburg erleichtern. Hier verbrachte er während der Kämpfe gegen den südeuropäischen Stamm der Awaren zwischen 791 und 793 den Großteil seiner Zeit.



Karlsgraben-Ausstellung
Treuchtlingen, Ortsteil Graben
Mai bis Mitte Oktober, Mi - So von 14 - 17 Uhr
Tel. 09142 8617
Buchung von Führungen
Kur- und Touristinformation Treuchtlingen
Tel. 09142 960060

DER LUDWIG-DONAU-MAIN-KANAL – REALISIERUNG EINER 1.000-JÄHRIGEN IDEE



Mehr als tausend Jahre später machte sich ein bayerischer Monarch an die Verwirklichung des Plans Karls des Großen: König Ludwig I. (1825 – 1848 König von Bayern). Das Unterfangen war von Erfolg gekrönt! Im Juli 1846 konnte der „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ dem Verkehr übergeben werden. Von Schleuse Nr. 1 in Kelheim bis Schleuse Nr. 100 in Bamberg war mit der 172,44 km langen Wasserstraße eine Verknüpfung zwischen Schwarzem Meer und Nordsee erreicht. Die von ihr heute noch erhaltenen 65 km gehören zu den schönsten Relikten deutscher Industriekultur und stehen seit 1973 unter Denkmalschutz.

DER MAIN-DONAU-KANAL – AUCH EUROPAKANAL GENANNT



Der 25. September 1992 ist der Tag der offiziellen Eröffnung des heutigen Main-Donau-Kanals (MDK). Mit der Inbetriebnahme des letzten Teilstückes zwischen Hilpoltstein und Berching wurde die 171 km lange Wasserstraße vollendet und gleichzeitig eine moderne Verbindung von über 3.500 km von der Nordsee zum Schwarzen Meer hergestellt. Damit endete nach 32-jähriger Bauzeit das Unterfangen, den europäischen Binnenschiffs- mit dem Donauschiffsmarkt zu vereinen und ein einheitliches europäisches Wasserstraßennetz zu schaffen. Dieses reicht von Rotterdam nach Ismail und verknüpft wichtige Binnenhäfen wie Duisburg, Basel, Linz und Budapest miteinander. Der Beginn der Realisierung reicht bis ins Jahr 1923 und zum Abschluss eines Staatsvertrages zwischen dem Deutschen Reich und dem Freistaat Bayern zurück. Bereits zwei Jahre zuvor war die private Rhein Main Donau AG (RMD) gegründet worden. Ihr räumte ein Konzessionsvertrag das Recht ein, die bayerischen Wasserkräfte von Main, Donau, Regnitz, Lech und Altmühl bis zum Jahr 2050 zur Energieerzeugung zu nutzen. Ungeachtet seiner europäischen Bedeutung gilt der Abschnitt von Bamberg nach Kelheim als nationale Bundeswasserstraße, auf der die Schifffahrt für das Befahren Abgaben zahlt. Mit Beschluss der Bundesregierung vom 2.2.1983 unterliegt der Kanal damit der Binnenschiffahrtskontrolle. So ist das Bundesministerium für Verkehr mit dem ihm nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg zuständig für den Unterhalt und Betrieb.

EINE EUROPÄISCHE DIMENSION



Ludwig I. war sich der europäischen Dimension seines Kanals bewusst. Zeugnis dafür legt die Walhalla bei Regensburg ab, deren Bau fast zeitgleich mit dem Kanal verlief. 1830, im Jahr ihrer Grundsteinlegung, konnte auch der königliche Oberbaurat Heinrich Freiherr von Pechmann den Entwurf des Kanalprojektes unterbreiten. Nach der Verabschiedung im Landtag am 1. Juli 1834 begann man am 22. Mai 1836 mit den Arbeiten am Kanal. Ursprünglich war auch dessen Eröffnung bereits für das Jahr 1842 geplant gewesen, also dem Einweihungsjahr der Walhalla. Deren Inneres umzieht nun auf 85 m Länge ein Marmorries mit der Darstellung der Urgeschichte der Germanen. Dem Wissen des 19. Jh. zufolge waren diese von ihren Stammsitzen auf den Höhen des Kaukasus, dem Lauf der Donau folgend, ins Innere des westlichen Europas vorgedrungen. Ludwig sah „seinen“ Kanal in Umkehrung zu dieser Wanderbewegung.



Die Verbindung von Orient und Okzident durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal war für ihn, dessen Sohn Otto seit 1833 König von Griechenland war, ein Leitmotiv bei der Verwirklichung seiner Idee. Die Tradition, in die Ludwig sich stellte, verdeutlicht das Kanaldenkmal bei Erlangen mit seiner Inschrift:

**„DONAU UND MAIN
FÜR DIE SCHIFF-FAHRT VERBUNDEN,
EIN WERK VON CARL DEM GROSSEN VERSUCHT,
DURCH LUDWIG I KÖNIG VON BAYERN
NEU BEGONNEN UND VOLLENDET
MDCCCXVI“**

UND ANDERE MONUMENTE LUDWIGS

Neben der Walhalla ließ König Ludwig in Kelheim, der Ort, an dem der Kanal beginnt, ein weiteres Monument bauen. Die Befreiungshalle, errichtet von 1842-1863 in Erinnerung an die Befreiungskriege gegen Napoleon. Sie steht auf dem Michelsberg, der eine Landzunge zwischen Donau und Altmühl bildet. In deren Tal verlief der Ludwigkanal zunächst von Kelheim nach Dietfurt über eine Länge von 36,6 km, bis er bei Schleuse Nr. 13 zur künstlichen Wasserstraße wurde. Von Kelheim bis zur 417 m über NN gelegenen und 24 km langen Scheitelhaltung bei Neumarkt, musste eine Höhe von 79,5 m überwunden werden. Bis nach Bamberg ging es dann 187 m hinab. Für die Südseite wurden damit 32, für die Nordseite 68 Schleusen notwendig. Der technisch schwierigste Abschnitt befand sich zwischen den Schleusen Nr. 33 und 59, wo die Strecke auf nur 9 km Länge um etwa 65 m absank. Hier wurden in Abständen von etwa 300 m 27 Schleusen benötigt. Diese hatten eine generelle Breite von 4,8 m und eine Länge von 34,2 m. Der Kanal selbst wies eine Tiefe von 1,46 m und eine Sohlenbreite von 9,3 m auf, während er am Wasserspiegel 15,8 m erreichte. Ausreichende Maße für die 80 - 120 Tonnen-Frachter des 19. Jh.



Walhalla



Befreiungshalle

Die Nützlichkeit des über 16 Millionen Gulden teuren Bauwerks konnte bereits bei der Errichtung der Befreiungshalle unter Beweis gestellt werden. Italienischer Marmor wurde von Livorno bis Rotterdam auf dem Seeweg, von dort bis Kelheim aber über die von König Ludwig geschaffene Flussverbindung transportiert.

EINE TECHNISCHE MEISTERLEISTUNG



Historische Schleuse



Brückkanal Schwarzenbruck

Meilenstein

Von der technischen Meisterleistung, die bei der exakten Nivelierung der Kanalarinne vollbracht wurde, beweist allein die Tatsache, dass an ihrer Scheitelhaltung niemals Wassermangel vorgekommen war. Verließ die Trasse über unebenes Gelände, waren besondere Probleme zu bewältigen. Die Dämme über das „Distelloch“ bei Burghann und den Kettenbach legen davon ebenso Zeugnis ab wie der über den Gruberbach mit seiner beeindruckenden Länge von 934 m und einer Höhe von 21 m. Aufgeschüttet wurde er aus dem Aushub der 500 m langen und 23 m tiefen Unterlösbacher Schlucht, die den tiefsten Einschnitt der gesamten Strecke bildet. Der Kanal verengt sich in diesem Bereich auf ein 10 m breites, gemauertes Bett. Geradezu zum technischen Wahrzeichen wurde der „Brückkanal“ bei Schwarzenbruck. Eine 90 m lange und 6,2 m breite Trogbücke mit einer Bogenhöhe von 17 m überquert hier den Flusslauf der Schwarzach. Beim Bau der Brücken, wie etwa der von Gugelhammer bei Röthenbach, wurde großer Wert auf die Ästhetik gelegt. Nach König Ludwigs Angaben sollten „...Brücken mit halbrunden Bögen, wie die Römer sie bauten, gebaut werden, sie sind dauerhafter, großartiger, schöner, sie sind klassisch zu nennen. Was die Alten gekonnt, vermögen wir auch, und groß nicht nur, großartig sei der Ludwigs-Kanal“. Von römischem Vorbild inspiriert war man auch bei der Aufstellung von Meilensteinen, die im Abstand von 10 km der gesamten Kanalstrecke folgten. Jeder einzelne Kilometer war dagegen durch einen niederen Stein markiert.

Informationen zum Ludwig-Donau-Main-Kanal
Wasserwirtschaftsämter Nürnberg, Regensburg und Landshut
www.bayern.de/wwa-n
www.bayern.de/wwa-r
www.bayern.de/wwa-la

HISTORISCHER TRANSPORTWEG

Die Wärrterhäuser an den Schleusen stellen eine Besonderheit dar. In den Stilformen des Klassizismus streng typisiert, waren sie von Pechmann selbst entworfen worden. Diese einfachen standardisierten Industriebauten weisen als Merkmale ein einfaches Satteldach und rundbogige, profilierte Türen und Hauptfenster auf. Nicht jede Schleuse besaß jedoch ein eigenes Haus. Lagen sie dicht zusammen, mussten bis zu 3 von ihnen vom selben Wärrter bedient werden. Nur das Haus Nr. 1 in Kelheim zeigt kein Satteldach, sondern ein Walmdach, womit seine besondere Stellung am Beginn der Wasserstraße herausgestellt wurde. In einigen der ursprünglich 7 Häfen und 15 Ladeplätzen finden sich noch handbetriebene Kräne der Maschinenfabrik Spaeth, die ihren Sitz am Dutzendteich in Nürnberg hatte. Im dortigen Ortsteil Gibitzhof endet heute auch der noch wassergefüllte Teil des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Von hier an ist er für die nächsten 35 km durch den „Frankenschnellweg“ überbaut. Ein wirtschaftlicher Erfolg war der Kanal nur für wenige Jahre. Nach 1850, als er mit 200.000 t seine höchste Tonnage erreicht hatte, mussten sich seine Betreiber zunehmend dem Konkurrenzdruck der Eisenbahnen beugen. Auch in dieser Technologie war das Königreich Ludwigs I. führend: 1835 dampfte die erste Eisenbahn - der „Adler“ - von Nürnberg nach Fürth. Diese erste deutsche Linie für Personenverkehr, die Bayerische Ludwigsbahn, sowie die Bahn zwischen Bexbach und Ludwigshafen am Rhein, die Pfälzische Ludwigsbahn, wurden nach ihm benannt. Die Eisenbahn war es auch, die dem Kanal letztendlich die argumentierende Ökonomie nahm.



Historische Schleuse mit Schließmechanismen bei Mühlabach

RADELN, WANDERN, KANÄLE ERLEBEN



Rad- und Wanderwege entlang des alten und neuen Kanals bieten alle Möglichkeiten für eine attraktive und erholsame Urlaubszeit. Die direkt am Wasser verlaufenden Wege sind beliebte Trassen für viele überregionale Radtouren: Der Altmühltal-, der Donau- oder der Fünf-Flüsse-Radweg und Freizeitbusse mit Radanhänger sorgen für bequeme Teilstrecken. Eine gelungene Einbindung in die Landschaft war beim Bau des Main-Donau-Kanals eines der wichtigsten Anliegen. Dies führte zu Aufwendungen von bis zu 20 % der Bausumme für ökologische Maßnahmen: Standortgerechte Bepflanzung der Uferbereiche, Wasserspiegel-erweiterungen mit Flachwasserzonen, ufernahe Feuchtbiootope, Laichplätze, Schutzgehölze, Inseln und eine wechselnde Ufergestaltung durch unterschiedliche Böschungsneigungen sind hier zu nennen. Folglich locken mittlerweile nicht nur am Ludwiganal romantische Anglerparadiese.



Badespaß am Reitzeise

Zudem wurde mit dem 212 Hektar großen Rothsee, der in der Hauptsache auch Seglern und Surfern zur Verfügung steht, ein attraktives Erholungsgebiet geschaffen. Am neuen Kanal ermöglichen es zahlreiche Anlegestellen, die Reise vorübergehend per Schiff fortzusetzen und die Region vom Wasser aus zu entdecken. Im Altmühltal fahren Ausflugsschiffe im Linien-



Historische Treidelfahrt

verkehr täglich von Mai bis Mitte Oktober. Auf 48 km kann man die Kanaltour mit dem Schiff kombinieren. Bei den Anlegestellen in Dietfurt, Meinhorn/Deising, Eggersberg, Riedenburg, Prunn und Essing können Räder jederzeit mitgenommen werden. In Berching und Beilngries ist Voranmeldung erwünscht. Zusätzliche Angebote wie Tanz- oder Schlemmerfahrten runden das Programm ab. Auch der Ludwiganal kann gelegentlich im ursprünglichen Sinne genutzt werden. Mühlhausen und Burghann organisieren Pferde-Treidelfahrten wie in alten Zeiten. Die ehemaligen Ziehwege auf beiden Seiten des Kanals besitzen oftmals noch ihre schattenspendende Baumbepflanzung. So bereiten am Rascher Berg noch heute hunderte von Apfelbäumen während der Blütezeit ein reizvolles Bild. In Neumarkt läuft der Kanal idyllisch durch das ehemalige Landesgrauschaugelände mit Seecafé, Minigolf und Spielplätzen. Bei Schwarzenbruck entstand ein wasserwirtschaftlicher Lehrpfad. Hier findet sich auch ganz in der Nähe die wildromantische Schwarzachklamm, eine bizarre, tief eingeschnittene Sandsteinschlucht. Ebenso bieten sich im Altmühltal, dessen Höhlen und Felsüberhänge bereits der Neandertaler zu nutzen wusste, viele spektakuläre Ziele wie die Tropfsteinhöhle Schulerloch in Essing oder das Naturschutzgebiet Weltenburger Enge mit Donaudurchbruch und Kloster Weltenburg bei Kelheim.



Donaudurchbruch, www.schiffahrt.kelheim.de

ARCHÄOLOGIEPARK ALTMÜHLTAL (APA) – DIE WELT UNSERER VORFAHREN

Eine spannende Zeitreise erwartet Sie im Altmühltal zwischen Kelheim und Dietfurt. Der längste Archäologiepark Europas mit 18 Stationen ist jederzeit kostenlos zugänglich. Alle Rekonstruktionen und Nachbauten basieren auf Ergebnissen der größten baubegleitenden Ausgrabungen Bayerns. Im Vorriff auf den Bau des Main-Donau-Kanals wurde von 1976 bis 1991 das Untere Altmühltal intensiv archäologisch untersucht. Die faszinierenden Funde aus der Besiedlungsgeschichte im Unteren Altmühltal finden Sie im Archäologischen Museum in Kelheim, im Hofmarksmuseum Schloss Eggersberg und im Hollerhaus-Museum in Dietfurt. An jeder Station wurde ein Hörpunkt eingerichtet und die ca. dreiminütigen Geschichten vom Schriftsteller E.W. Heine sind in deutsch oder englisch abrufbar. Diese Episoden machen Sie vertraut mit der Steinzeit, mit bronzezeitlichen und keltischen Opferritualen oder mit dem Alltag der Bewohner des Altmühltals vor Tausenden von Jahren. In Kelheim ist der Einstieg im Archäologischen Museum, ein Schwerpunkt sind hier die Rettungsgrabungen beim Bau des Kanals. In Altesting ist der Hörpunkt zur Geschichte der Kanäle und in Oberhofen-Riedenburg steht ein rekonstruierter Herrenhof (Höfe mit Graben und Palisade umschlossen aus bis zum 8. Jh. vor Chr.). Alcmona hieß im Mittelalter die Altmühl und bedeutet „langsame Wasser“. Mit dem Erlebnisdorf Alcmona zwischen Dietfurt und Ottnaring endet auch die archäologische Anreihung am Main-Donau-Kanal. Alle Stationen und Veranstaltungen finden Sie im Internet unter www.archaeologiepark-altmuehlta.de



Rekonstruierter Herrenhof

Rekonstruiertes Keltentor



Rekonstruierter Herrenhof

Rekonstruiertes Keltentor

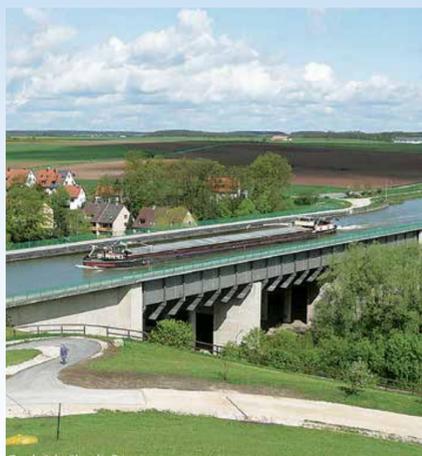
TOURIST-INFORMATIONEN AN DEN KANÄLEN

- Tourist-Information in der Nürnberg Info Königstr. 93, 90402 Nürnberg, Tel. 0911 2336-0, tourismus.nuernberg.de
- Tourismusbüro Stadt Schwabach Rathaus, Königsplatz 1, 91216 Schwabach, Tel. 09122 860-241, www.schwabach.de
- Kultur und Tourismus, Landratsamt Roth Weinbergweg 1, 91514 Roth, Tel. 09171 811-329, www.urlaub-roth.de
- Tourismus Stadt Freystadt Marktstraße 1, 92342 Freystadt, Tel. 09179 949012, www.freystadt.de
- Amt für Kultur und Tourismus in der Residenz Hilpoltstein Kirchenstr. 1, 91661 Hilpoltstein, Tel. 09174 978-505, www.hilpoltstein.de
- Bildungs- und Kulturreferat Wendelstein Schwabacher Str. 2, 90530 Wendelstein, Tel. 09129 401-220, www.wendelstein.de
- Bürgerbüro Rathaus Feucht Hauptstr. 33, 90577 Feucht, Tel. 09128 9167-0, www.feucht.de
- Gemeinde Burghann Rathausplatz 1, 90559 Burghann, Tel. 09183 4016, www.burghann.de
- Kulturrat Stadt Altdorf b. Nürnberg Oberer Markt 2, 90518 Altdorf, Tel. 09187 807-1241, www.altdorf.de
- Tourismusbüro Gemeinde Berg b. Neumarkt Herrstr. 1, 92548 Berg, Tel. 09189 44110, www.berg-opf.de
- Tourist-Information Neumarkt i.d.OPf. Rathausplatz 1, 92318 Neumarkt i.d.OPf., Tel. 09181 505-125, www.tourismus-neumarkt.de
- Gemeinde Mühlhausen Bahnhofstr. 7, 92360 Mühlhausen, Tel. 09185 94170, www.muehlhausen-sulz.de
- Tourismusbüro Berching Pettenkoflerplatz 12, 92334 Berching, Tel. 08462 205-13, www.berching.de
- Tourist-Information Beilngries Hauptstr. 14, 92339 Beilngries, Tel. 08461 8435, www.beilngries.de
- Tourist-Information Dietfurt a.d.Altmühl Hauptstr. 26, 92345 Dietfurt a.d.Altmühl, Tel. 08464 6400-19, www.dietfurt.de
- Tourist-Information Riedenburg Marktstraße 1, 93339 Riedenburg, Tel. 09442 90 50 00, www.riedenburg.de
- Tourist-Information Markt Essing Marktplatz 1, 93343 Essing, Tel. 09447 920093, www.marktessing.de
- Tourist-Info Kelheim Ludwigplatz 1, 93339 Kelheim, Tel. 09441 701-234, www.kelheim.de
- Tourist-Information, Stadt Regensburg Rathausplatz 4, 93047 Regensburg, Tel. 0941 507-4410, www.regensburg.de

- Der Arbeitskreis Kanal:**
- Tourismusbüro Landkreis Neumarkt i.d.OPf., Tel. 09181 470-313, www.tourismus-landkreis-neumarkt.de und www.bayerischerjura.de
 - Tourismusverband im Landkreis Kelheim e.V., Tel. 09441 207-330, www.tourismus-landkreis-kelheim.de
 - Tourismusbüro Landkreis Roth Tel. 09171 811-329, www.urlaub-roth.de
 - Nürnberger Land Tourismus Tel. 09123 950-6062, www.urlaub.nuernberger-land.de
 - Informationszentrum Naturpark Altmühltal mit Landkreis Eichstätt Tel. 08421 9876-0, www.naturpark-altmuehlta.de
 - Congress- und Tourismus-Zentrale Nürnberg Tel. 0911 2336-0, tourismus.nuernberg.de
 - Tourist-Information Neumarkt i.d.OPf., Tel. 09181 505-125, www.neumarkt.de
 - Personenschiffahrt GmbH im Donau- und Altmühltal Tel. 09441 5858, www.schiffahrt-kelheim.de
 - Regensburg Tourismus GmbH Tel. 0941 507-4410, www.tegensburg.de

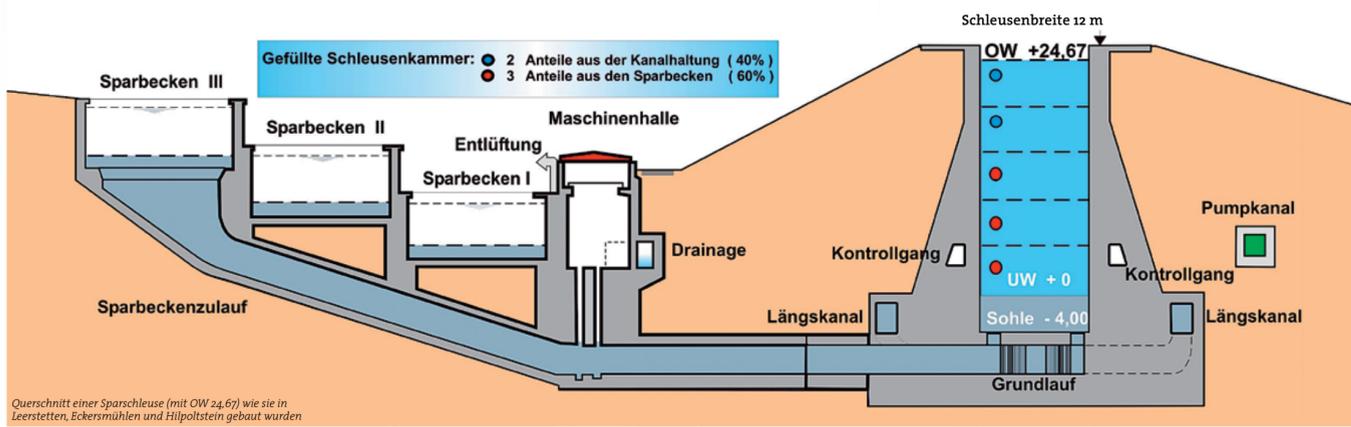
Impressum:
Herausgeber: Touristischer Arbeitskreis Kanal
Idee und Konzept: Christine Fiel – Leitung AK Kanal
Historische Textfassung: Michael Kostka, M.A.
Karte: Tourismusverband Ostbayern e.V., Regensburg, Kartografie: Muggentaler, Regen
Gestaltung und Layout: Grafik Büro Gegensatz, Regensburg
Bilder: Archive der Kommunen und Tourismusverbände, WSA Nürnberg, WWA Nürnberg, M. Kostka, R. Mederer, P. Bohn, A. Hub, U. Niklas, O. Frank, R. Schneck
Druck: BHAHDI DURCK GMBH 08/09/15

Mit nur 16 Schleusen überwindet der Main-Donau-Kanal bei einer Länge von 171 km einen Höhenunterschied von insgesamt 243 m. Dabei sind vom Main bis zur höchstgelegenen Strecke des Kanals, der „Scheitelhaltung“ bei Hilpoltstein, 175,2 m, von dort bis zur Donau nochmals 67,8 m zu bewältigen. Die geringe Anzahl der Stufen ist bewusst angestrebt, um die Durchfahrtszeiten zu minimieren. Bei einem mittleren Abstand der Schleusen, einer „Haltungslänge“ von ca. 11 km, benötigt ein Schiff eine Fahrtzeit von etwa 23 Stunden. Dies liegt an der Geschwindigkeitsbegrenzung von 11 km/h, die den Kanal vor zu großem Verschleiß schützen und damit zu einem möglichst geringen Unterhaltsaufwand führen soll. Aus diesem Grund fiel die Wahl auch auf den jetzigen trapezförmigen Querschnitt mit einem 55 m breiten Wasserspiegel, einer 31 m breiten Sohle und einer Tiefe von 4 m. Lediglich bei Stadtdurchgängen wich man aus Gründen der Flächeneinsparung von diesem Modell ab. Kreuzende kleinere Flüsse oder Bäche werden entweder in den Kanal ein- oder unter ihm „Bachdükern“ hindurch geleitet. Drei größere Flusstäler quert der Kanal in Stahltrögen von bis zu 220 m Länge: Die Zenn, die Rednitz und die Schwarzach. Daneben errichtete man 5 Kanalbrücken aus Beton und 17 Straßen-, Eisenbahn- und Fußgängerbrücken. Außerdem weist der 2,3 Milliarden Euro teure Kanal, für den 93 Mio m³ Erde bewegt und 2,6 Mio m³ Beton verbaut wurden, 7 Wehre, 5 Pumpwerke und 90 km Dämme auf.



Trogbücke über die Zenn

Die 16 Schleusen des Main-Donau-Kanals besitzen eine einheitliche Länge von 190 m, bei einer Breite von 12 m. Die größte Hubhöhe von je 24,7 m wird bei Leerstetten, Eckersmühlen und Hilpoltstein erreicht, die „geringste“ mit 5,3 m bei Forchheim. Durch derart gewaltige Dimensionen ist der Wasserverbrauch während der Schleusen so hoch, dass sich bei starkem Schiffsverkehr Schwierigkeiten mit der Wasserversorgung ergeben könnten. Um dies zu vermeiden und damit die geringen natürlichen Zuflüsse auszugleichen, führte man 13 Schleusen als sogenannte „Sparschleusen“ aus. Hier wird ein Teil des Wassers beim Entleeren der Schleusenkammer durch ein besonderes, in ihrer Sohle gelegenes System, in Ausgleichsbecken geleitet und für die nächste Füllung wieder verwendet. Mit den drei neben der Schleuse angeordneten, terrassenförmig ansteigenden Sparbecken, werden bis zu 60 % des Wassers „gespart“, im Falle von Eckesmühlen etwa 40.000 m³. Die fehlenden 40 % werden beim Hochschleusen der oberhalb liegenden Haltung entnommen bzw. beim Herabschleusen in die unterhalb liegende Haltung eingeleitet. Die Füll- oder Entleerungszeit beträgt bei einer Hub- und Sinkgeschwindigkeit von 1,7 m pro Minute ca. 15 Minuten. Donau und Altmühl liefern das Betriebswasser für den MDK, der selbst einen Stillwasserkanal bildet. Zwischen den Schleusen besteht keine Pumpgeschwindigkeit. Von Kelheim bis Bachhausen fördern 5 Pumpwerke max. je 35 m³ Wasser pro Sekunde in die Scheitelhaltung und den Dürrlohspeicher bei Bachhausen. Dieser dient als Reservebecken mit 2,1 Mio. m³ Inhalt.



Informationen zum Main-Donau-Kanal
WSA – Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg
Mariatorgassen 1, 90402 Nürnberg, Tel. 0911 2000-0
wsa-nuernberg@wsv.bund.de, www.wsa-nuernberg.wsv.de

