



So hätte ein Schiffshebwerk nach den Plänen von Otto Konz ausgesehen.

Was dem Filstal erspart blieb

Die Fils (2): Die monströsen Pläne für einen Rhein-Donau-Kanal

Über den Dächern der Hafencity Geislingen verläuft der Rhein-Donau-Kanal. Ob gigantische Schiffshebwerke und Viadukte oder lange Stollenwasserstraßen: Ein Plan war monströser als der andere.

WOLF-INGO SEIDELMANN

Geislingen. Geislingen im Jahre 1921: Ein 20 Meter hoher Damm zerschneidet die Stadt. Über ihren Dächern lärmen Schiffsdiesel. Auf den wenigen Straßen zwischen den auseinandergerissenen Ortsteilen staut sich der Verkehr: Turmhohe Schiffshebwerke und eine 260 Meter lange Kanalbrücke verdüsteren den Ortskern. Geislingen, 40 Jahre vor dem Berliner Mauerbau: eine geteilte und verunstaltete Stadt.

Was sich ausnimmt wie ein finsterner Plan von mabusischem Ausmaß, hatte edle Motive. Große Schiffe sollten kostengünstig Ruhrkohle, das „Schwarze Gold“, herbeitransportieren. 1920 legte der Kanalverein, den die Stuttgarter Industrie- und Handelskammer gegründet hatte, seine Planungen vor – und löste Befremden im ganzen Filstal aus.

Geislingen traf es besonders hart. Um Platz für den Kanal zu schaffen, sollten nicht nur 50 Gebäude, sondern auch die WMF-Wohnsiedlung in der Wölk und das neue Bürgerhospital abgerissen werden. Auch der Stadtpark hätte weichen sollen. In den Rappenäckern wollte man gewaltige Dämme aufschütten und ein riesiges Hafenbecken mitten im

besten Baugebiet anlegen. Ganze Straßen, Brücken und Bahngleise, ja selbst die Eyb, hätten verlegt werden sollen. Die Pläne trieben die Geislinger auf die Barrikaden. Bürgermeister Harrer klagte voller Zorn, die Entwicklung seiner Stadt werde „für die nächsten Jahrzehnte vollständig gehemmt und unterbunden“. Auch der empörte Gemeinderat lehnte die „vollständige Verschandelung des Stadt- und Landschaftsbildes“ am 12. April 1921 rundweg ab und beschloss, den Kanalplan künftig zu ignorieren.

Umgehungswasserstraße

Göppingen am 23. Juni 1926: 52 Stadtväter aus allen Gemeinden des Filstales hörten Otto Konz zu. Das umstrittene Kanalprojekt von 1920 war vom Tisch. Gekippt hatte es die staatliche Neckarbaudirektion. „Nicht bauwürdig!“ lautete der Kommentar von Amtsleiter Konz, der gerade den Neckar zur Schifffahrtsstraße ausbaute. Er präsentierte nun seinen gespanntesten Zuhörern alternative Pläne.

Zwischen Plochingen und Gingen verlief der neu geplante Kanal nicht mehr im Filstal, sondern auf den südlich gelegenen Hügeln. Das schonte die örtlichen Gewerbeflächen und vermied geologische Probleme. Ab Gingen verlief die Trasse zwar wieder neben der Fils, führte aber nicht mehr durch Geislingen hindurch, sondern umging die Stadt im Westen bei Altenstadt. Mit einem 1500 Meter langen Stollen durchbrach der Kanal dann die Schildwacht und gelangte direkt auf die Geislinger Steige.

Auf der 70 Kilometer langen Kanalstrecke waren sechs Tunnel und sieben Schiffshebwerke geplant, eines davon in Kuchen, wo sich die Hauptstraße und die Moltkestraße kreuzen. Dort sollte eine 500 Meter lange und 48 Meter hohe Schiefe Ebene entstehen, auf der man die Binnenschiffe in einen wassergefüllten Trog verlud und anschließend nach oben oder unten zog.

fils
1150 jahre

Die Pläne verschwanden rasch in den Schubladen, weil Ebbe in den Staatskassen herrschte und 1929 die Weltwirtschaftskrise kam.

Der längste Schiffstunnel

1938 erhielt Otto Konz, der „Vater des Neckarkanals“, den Auftrag, sein altes Kanalprojekt von 1925 zu überarbeiten. Der Grund dafür war der nationalsozialistische Vierjahresplan von 1936: Autarkie in der Eisenerzversorgung hieß das Ziel; der Bau von großen Schifffahrtsstraßen zu den deutschen Erzgruben war die Lösung. Als Hüttenstandort kam auch das Filstal in Frage. Deshalb schenkten die Geislinger dem „Führer“ Glauben, als er am 1. April 1938 öffentlich versicherte, die Ne-

ckarwasserstraße werde von Stuttgart nach Geislingen verlängert, vielleicht sogar bis Ulm.

Und so plante Otto Konz im Filstal einen Kanal der Superlative. Der längste Schiffstunnel der Welt sollte zwischen Bad Überkingen und Ulm entstehen: rund 25 Kilometer lang und 15 Meter im Durchmesser. Ihn sollten einmal nicht nur Schiffe vom Balkan kommend passieren, sondern auch größere Mengen Donauwasser sollten dem Neckar zugeführt werden, um dort die Schifffahrt zu verbessern und die Erzeugung von Elektrizität zu steigern.

Die Kanaltrasse führte von Bad Überkingen über Hausen durch einen kurzen Tunnel direkt nach Göppingen und weiter über Hochdorf nach Plochingen. Dort sollten die größten Schiffshebwerke der Welt entstehen, die die Schiffe aus tiefen Geländeeinschnitten auf 30 Meter hohe Dammkronen zu bringen hatten. Die Wunderwerke bestanden aus Schiefen Ebenen von zwei Kilometer Länge. Auf ihren Rollbahnen waren Stahlschienen verankert, auf denen wassergefüllte Tröge mit 5000 Tonnen Gewicht verkehrten. Diese sollten die Schiffe aufnehmen und um 100 Meter, beziehungsweise 107 Meter, anheben oder senken. – Verwirklicht wurde auch davon nichts.

Info Bei diesem Text handelt es sich in gekürzter Form um den Vorabdruck des Beitrags von Wolf-Ingo Seidelmann im Filsbuch, das der Landkreis anlässlich des Jubiläumsjahres herausgeben wird.

Geislinger Zeitung

Donstag, 10. Mai 2011