

Längenschnitt und Übersichtskarte für den Schiffskanal von Plochingen nach Ulm, 1925 gezeichnet von Otto Konz.

Wolf-Ingo Seidelmann Der geplante Neckar-Donau-Kanal und der Traum der Alb-Überquerung

Geislingen an der Steige, eine geteilte Stadt wie früher Berlin: zerschnitten durch eine 20 Meter hohe, fast undurchdringliche Mauer quer durch die City. Oben auf der Krone tuckern zu allem Überfluss auch noch Binnenschiffe über den Hausdächern dahin, unten staut sich auf den wenigen Straßenverbindungen zwischen den auseinandergerissenen Stadtteilen der Verkehr. Ein beklemmendes Szenario, und doch wäre es womöglich Realität geworden. Vermutlich waren die Urheber sogar stolz darauf. Fortschritt in unserem Jahrhundert kostet eben seinen Preis – zum Beispiel den einer intakten Heimat.

Wer sich die Mühe macht, in alten Geislinger Gemeinderatsprotokollen zu stöbern, stößt da auf einen unerhörten Vorgang. Abgespielt hat er sich vor einigen Jahrzehnten, aber aktuell ist er im Prinzip immer noch und immer wieder – überall in Europa. Der Gemeinderat hatte sich damals mit einem Projekt zu befassen, von dem der Schultheiß wahrhaftig befürchten musste, bei seiner Realisierung werde die Entwicklung der Stadt für die nächsten Jahrzehnte gehemmt und unterbunden.

Einer eigens für sie angefertigten Denkschrift konnten die verunsicherten Stadtväter entnehmen, dass Geislingen den Verlust des neu erbauten Bürgerhospitals, des Stadtparks samt geplanter Stadthalle, einer kompletten Wohnkolonie der WMF sowie eines weiteren halben Hunderts anderer Gebäude in der Innenstadt hinzunehmen hatte. Punktum. Den schockierten Kommunalpolitikern war nicht etwa im letzten oder vorletzten Kriegsjahr ein alliierter Luftangriffplan zugespielt worden, die Urheber des denkwürdigen Projekts saßen durchaus nicht an der fernen Themse, sondern am heimatischen Nesenbach; und zugetragen hat sich die Sache nicht erst 1944, sondern schon im Jahre 1920.

Südwestdeutscher Kanalverein, 1916 gegründet: mit Schiffshebewerken von Plochingen nach Ulm

Was bei den Geislingern so viel Unmut erzeugte, waren die Planungen eines Vereins, dem man selber angehörte, wie viele andere Städte im Lande auch. Wer sonst noch alles Rang und Namen hatte in Poli-

tik und Wirtschaft, der war – natürlich – Mitglied im 1916 gegründeten Südwestdeutschen Kanalverein. Robert Bosch gehörte dem Vorstand ebenso an wie beispielsweise der Stuttgarter Oberbürgermeister Lautenschlager oder sein Mannheimer Amtskollege Kutzer. Den Vorsitz teilten sich keine geringeren als die Handelskammerpräsidenten von Stuttgart und Mannheim, Schiedmayer und Engelhard. Zusammengefunden hatte sich diese illustre Gesellschaft von Kaufleuten und Kommunalpolitikern zu einem einzigen Zweck: Man wollte einen Kanal.

Jawohl, ein Kanal sollte gebaut werden vom Neckar zur Donau, parallel zur Bahnlinie Plochingen–Ulm. Dazwischen liegen 60 Kilometer, die wasserarme, hochaufragende Schwäbische Alb und eben Geislingen. Hier mussten die Ingenieure den steilen Aufstieg schaffen. Das war schon 1845 beim Bau der Eisenbahn Stuttgart–Ulm nicht gerade einfach gewesen. Dennoch reichten damals vergleichsweise geringe Eingriffe in die Landschaft und eine geschickte Linienführung am Rande der Stadt noch aus, das Problem zu bewältigen.

Jetzt aber sollte eine breite Wasserstraße auf hohen Dämmen quer durch die Geislinger Innenstadt ziehen. Als städtebauliche Höhepunkte gab es zwei turmhohe Schiffshebewerke und eine 260 Meter lange Kanalbrücke mitten in der Innenstadt sozusagen gratis dazu. Im Osten der Stadt sollte ein breites Hafenbecken entstehen, eingezwängt in bestes Baugebiet und aufgeschüttet auf hohen Dämmen. Bei Altenstadt waren diese Dämme so gewaltig, dass nicht einmal eine Hafenbahn hätte hinaufgeführt werden können. Straßen, Brücken,

Bahngleise, ja selbst der Eybach hätten verlegt werden müssen, um dem Kanal Platz zu machen.

Nun ist man in Europa seit langem an manche architektonische Ungeheuerlichkeit im Städtebau gewöhnt, auch im Schwabenlande. Aber das hier überschritt die Toleranzgrenze selbst hartgesottener Kommunalpolitiker. Händeringend bat man daher im Juni 1920 den Südwestdeutschen Kanalverein, seine allzu kühnen Pläne doch etwas abzumildern. Die Antwort kam im Juli und verschlug den Geislिंगern wahrscheinlich die Sprache. Wer den Schaden hat, braucht eben für den Spott nicht zu sorgen. Vereinsgeschäftsführer Otto Elben jedenfalls lehnte die Zumutung mit der zweifelhaften Begründung ab, man habe schon jetzt *möglichste Rücksichtnahme auf das Stadtbild und größte Schonung bestehender Gebäude* geübt. Was sollte man schon mit einem Trost anfangen, der da lautete: *Das Stadtbild wird durch die Kanalbrücke nicht verlieren, sondern durch diesen monumentalen Bau eine starke und doch nicht zu kräftige Bereicherung erfahren (siehe römische Aquädukte). Die Brücke kann als Ausgleich für den an der alten Stelle eingehenden Stadtpark angesehen werden.* Keine Ironie, nein: Die beste Satire ist eben oft die Realität.

Um die Energie, um die Ruhrkohle ging es – Wasserstraßenanschluss für Württemberg

Was sich auf den ersten Blick ausnimmt wie ein finsterner Plan von mabusischen Dimensionen, hatte sehr ehrenwerte Motive. Retten sollte er die Heimat vor drohender Not und Verarmung. Was zählten im wirtschaftlichen Konkurrenzkampf schon land-

Das 1920 von dem Mannheimer Bauunternehmen Grün & Bilfinger für den südwestdeutschen Kanalverein entworfene Kanalprojekt von Plochingen nach Ulm hätte die Geislinger Innenstadt in zwei Teile gespalten.



schaftliche Reize. Es ging damals um viel: Es ging um die Ruhrkohle. Was heute auf Halden verkommt, bestimmte vor hundert Jahren die Produktionskosten in Westdeutschland. Gewaltige Eisenschiffe beförderten den unangefochtenen Energieträger Nummer eins etwa seit 1880 rheinaufwärts – und zwar zu konkurrenzlos niedrigen Frachttarifen. Wer seinen Betrieb in Hafennähe hatte, der konnte von Glück reden: Er produzierte billig. Wer nicht, musste die teure Staatseisenbahn nehmen. Zu ihnen gehörte die Industrie in Stuttgart, Esslingen, Göppingen und Ulm; sie zahlte fünf- bis sechsmal so hohe Kohlepreise wie an der Grube.

Die Zukunft verhieß da wenig Gutes. Neue Unternehmen waren mit solchen Standortbedingungen wohl kaum mehr ins Land zu holen, am allerwenigsten die damals noch gewinnverheißende Schwerindustrie. *Wir stehen mitten in einem Prozess, in welchem sich eine Konzentration des Großbetriebs um die vom Verkehr bevorzugten Plätze vollzieht. Immer mehr gruppiert sich dabei die neue Werte schaffende Industrie um die großen Ströme, die zu einer Art «Industriestraße» werden,* stellte die Stuttgarter Handels- und Gewerbekammer im Jahre 1903 besorgt fest. Die Aussichten waren fatal. Vor allem der – badische – Oberrhein würde zu einem einzigen großen Produktionskomplex aufblühen, die Kernregion von Württemberg dagegen womöglich verkommen. Hier fehlte der begehrte Wasserstraßenanschluss. Wollten die Unternehmer in diesem ungleichen Konkurrenzkampf nicht den kürzeren ziehen, blieb ihnen gar nichts anderes übrig, als demnächst ihre württem-

bergische Heimat zu verlassen und sich einen günstigeren Standort zu suchen.

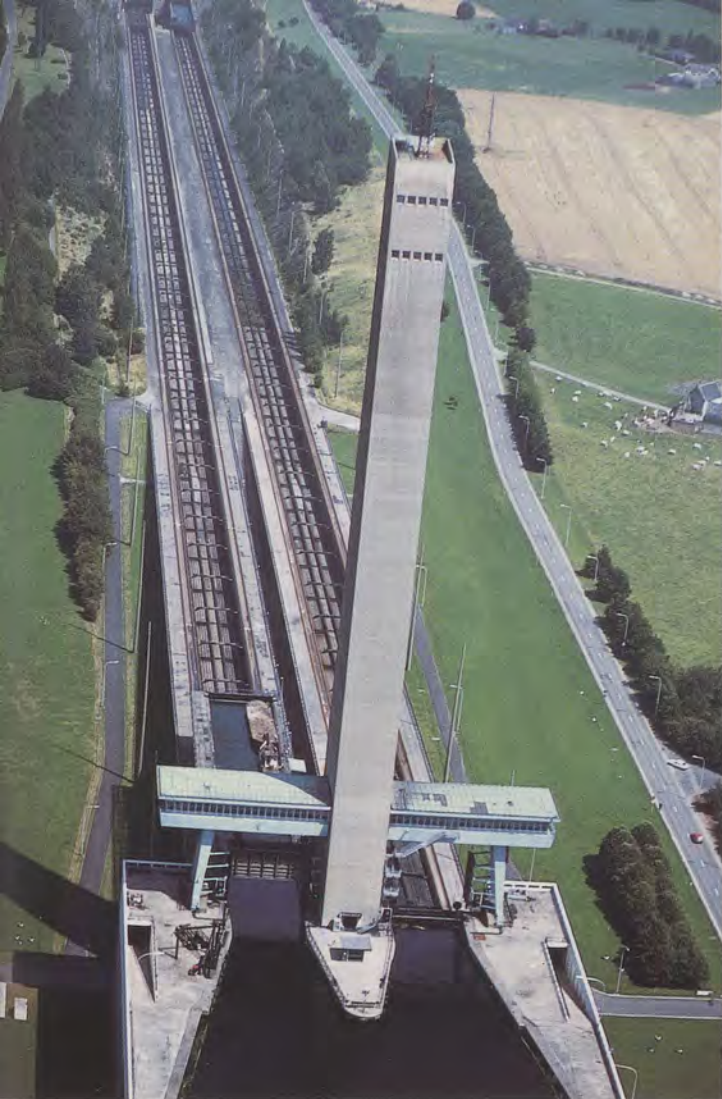
Aufgehalten werden konnte der befürchtete Erosionsprozess nur auf eine Art und Weise: Man schuf sich selbst eine derartige Industriestraße in Württemberg – und zwar auf dem Neckar. An genau diesem Ziel arbeitete die Stuttgarter Handels- und Gewerbekammer seit 1886 ebenso hartnäckig wie erfolglos. 1897 hatte man zusammen mit den meisten Oberbürgermeistern aus der Region ein «Comité zur Hebung der Neckarschifffahrt» gegründet, das die reichlich desinteressierten Uferstaaten Baden, Hessen und Württemberg immer wieder drängte, den Fluss von seiner Mündung bis nach Esslingen zu kanalisieren.

Durch einen «Kuhhandel» war es sogar gelungen, die absehbaren Einwendungen Mannheims zu neutralisieren, das um seinen Hafenumschlag bangte. Etwas widerstrebend hatte das Stuttgarter Gremium die Wünsche des bisherigen Rheinendhafens nach einer durchgehenden Schifffahrtsverbindung zur Donau aufgegriffen und sich 1904 den programmatischen Namen «Neckar-Donau-Kanal-Komitee» zugelegt. Bei den Regierungen in Karlsruhe und Stuttgart fand man damit allerdings wenig Anklang. Warum sollten diese auch Geld in ein Projekt stecken, das die eigenen Staatsbahnen um Fracht und Monopolgewinn brachte? Genauso sahen es die Landwirte. Was sollten Sie schon mit einer Wasserstraße anfangen, auf der die Konkurrenz ihre Produkte billig ins Land schicken konnte? So war es denn kein Wunder, dass sich die 1901 ohnehin sehr



Oben rechts: Beim belgischen Ort Ronquières steht dieses Schiffshebewerk, das auf einer schiefen Ebene in zwei Trögen Binnenschiffe bis zu 1350 t um 58 Meter hebt oder herablässt. Noch größere Anlagen hatte Otto Konz 1938 bei Plochingen und Göppingen vorgesehen.

Mehrere Hebewerke dieser Größenordnung hätten die Geislinger Innenstadt zerteilt, wäre der Kanal 1920 gebaut worden. Diese Anlage steht bei Mons in Belgien.



lustlos geknüpften Staatskontakte in Sachen Neckar-kanalisation nach wenigen Jahren hoffnungslos festfuhren.

Bayerisch-württembergische Kanalscharmützel – Main-Donau-Kanal kontra Neckar-Donau-Kanal

Den entscheidenden Anstoß brachte ein militärischer Sieg mitten im Ersten Weltkrieg. 1916 kapitulierte Rumänien vor Deutschland, Österreich und Ungarn. Die Zukunft des Balkans schien damit besiegelt: Er würde den Siegerstaaten fortan die Rohstoffe für ihre Industrie liefern. Was aus deutscher Sicht leider fehlte, war eine leistungsfähige Wasserstraße dorthin. Also beschlossen Bayern und das Deutsche Reich im Jahre 1916 den Bau einer großen Schifffahrtsstraße vom Rhein zur Donau und zwar über den Main. 700 000 Mark spendierten die Berliner Behörden als erste Rate zur Ausarbeitung eines Bauentwurfs.

In Stuttgart und Mannheim war man fassungslos. In Flugblättern stellten die Übergangenen öffentlich klar, daß wir im deutschen Südwesten unsere wirtschaftlichen Daseinsmöglichkeiten nicht großenteils einbüßen

und zusehen wollen, wie sich Bayern nach wenigen Jahrzehnten zu gewaltiger Höhe der Industrialisierung emporgehoben und uns in der Niederung zurückgelassen hat. Damit das nicht geschah, schritt man am 9. Dezember 1916 zur Tat und gründete in Stuttgart den Südwestdeutschen Kanalverein mit dem schönen Ziel, Rhein und Donau auf dem Weg über den Neckar zu verbinden. Die Resonanz war beachtlich. 800 Mitglieder zählte die Stuttgarter Organisation bereits im Juni 1918 – zumeist erste Adressen in Politik und Wirtschaft. Eine von ihnen war der Heilbronner Silberwarenfabrikant und liberale Landtagsabgeordnete Peter Bruckmann. Er setzte die Regierung regelmäßig in der Zweiten Kammer mit großen Kanaldebatten unter Druck und übernahm dann von 1920 bis 1933 den Vorsitz des Vereins.

Kohlenmangel und Transportengpässe bei den Eisenbahnen werteten Wasserkraft und Binnenschifffahrt gegen Kriegsende tatsächlich enorm auf. Eine *deutsche Kanalsonne*, so damals der württembergische Ministerpräsident Carl Freiherr von Weizsäcker, ließ unzählige Wasserstraßenpläne wie die Pilze aus dem nassen Boden sprießen. Der Stuttgarter Verein wachte mit Argusaugen darüber, dass der Südwesten dabei nicht etwa in den Schatten geriet. Auch die Handelskammern im Lande waren hilfreich und machten dem Reichskanzler schon mal telegrafisch klar, dass es nicht angehe, durch die alleinige Förderung der bayerischen Pläne den Südwesten *dauernd von den Vorteilen und Befruchtungen eines wasserwirtschaftlichen Verkehrs auszuschließen*.

So viel Zähigkeit zahlte sich aus: Am 19. März 1917 bewilligte der Reichstag in Berlin tatsächlich 100 000 Mark als *Beitrag für die Ausarbeitung von Entwürfen für die Herstellung eines Großschifffahrtswegs vom Rhein zur Donau über den Neckar*. Das freute die Württemberger. Was sie ärgerte, war der Umstand, dass Bayern für seinen Kanal das Siebenfache erhielt.

Die Deutschen wollten hoch hinaus! Im November 1918 verloren sie alle Illusionen über den Kriegsausgang und ihre künftige Rolle auf dem Balkan. Die Konkurrenz zwischen den Württembergern und den Bayern hat das aber nicht gemildert, ganz im Gegenteil. In den folgenden Jahren focht man verbissen – gegeneinander und gemeinsam – gegen das Reich. Es ging um die Wasserkräfte. Die Kohleversorgung brach nach dem verlorenen Krieg vielerorten zusammen: Stromabschaltungen und Kohlerationierungen, Produktionsausfälle und Betriebsunterbrechungen hielten Einzug vor allem im revierfernen Süddeutschland. Die düsteren Ahnungen der Kammer von 1903 schienen sich zu bewahrheiten. Helfen konnte da nur noch eines: der unverzügliche Ausbau der plötzlich sehr wertvoll



Die treibenden Kräfte für den Kanalbau in Süddeutschland: (von rechts) Robert Bosch, der Heilbronner Silberwarenfabrikant Peter Bruckmann, der Stuttgarter Fabrikant Julius von Jobst, Emil Engelhard, Präsident der Handelskammer Mannheim, der Stuttgarter Bau- und Direktor Emil Maier und Oskar von Nast, früherer Oberbürgermeister von Cannstatt. Foto vom 12. Dezember 1919 in einer Modellausstellung des Vereins in Mannheim.

gewordenen Wasserkräfte in Süddeutschland. Und um diesen fetten Brocken stritten sich Reich und Länder nach dem Ersten Weltkrieg.

Baden, Hessen, Württemberg und das Deutsche Reich: eine Wasserstraße von Mannheim nach Ulm

Nach jahrelangem Feilschen einigten sich die Kontrahenten am 1. Juni 1921 schließlich. Im Neckar-Donau-Staatsvertrag beschlossen Baden, Hessen, Württemberg und das Deutsche Reich, gemeinsam eine Wasserstraße von Mannheim bis nach Ulm zu bauen. Als Bauträger und zur Verteilung der Gewinne gründete man die Neckar AG mit Sitz in Stuttgart. Otto Konz leitete die Planungen und Bauarbeiten und ging dafür als «Vater des Neckarkanal» in die Geschichte ein. Sein Auftrag beschränkte sich jedoch wohlweislich auf den wasserkraftreichen Flussabschnitt zwischen Mannheim und Plochingen. Für die wenig lukrative Reststrecke über die Schwäbische Alb bis Ulm hatten sich die vorsichtigen Regierungen auf eine recht unverbindliche Formulierung geeinigt. Bald schon war man froh darüber.

Die Württemberger konnten mit dieser Lösung eigentlich recht gut leben. Aber nur solange, bis sie entdeckten, was die listigen Bayern zur gleichen Zeit im Main-Donau-Staatsvertrag vereinbart hatten. Demnach konnte der Neckar-Donau-Kanal nie und nimmer vor dem bayerischen Konkurrenzprojekt fertig werden, auch wenn man sich noch so sehr beeilte. Ein Teilstück davon – die Donau zwischen

Ulm und Kelheim – durfte nämlich erst in späterer Zeit schiffbar gemacht werden. Das war nun doch zu viel! Aus Prinzip und um unseren Nachkommen die Möglichkeit einer gedeihlichen Entwicklung des Kanalwesens offen zu halten, sorgte der württembergische Staatspräsident Hieber verärgert für die unnachsichtige Blockade der bayerischen Pläne in internationalen Gremien. Erst Reichsverkehrsminister Groener persönlich konnte schließlich die Streithähne im Ditzzenbacher Vertrag vom März 1922 dazu bewegen, grummelnd einen Kompromiss zu schließen.

Der Verkehrsminister des Deutschen Reiches ließ die Württemberger allerdings nicht im unklaren darüber, was man in Berlin von ihrem Kanalprojekt wirklich hielt. Sein Staatssekretär gab denn auch unverblümt zu Protokoll, er betrachte den bayerischen Main-Donau-Kanal als *günstigere, technisch vollkommene und wirtschaftlich wertvollere Lösung*. Das war bestimmt nicht verkehrt. Höhenunterschiede von fünfhundert Metern, Wasserarmut und rutschende oder poröse Gelände sind für einen Wasserbauer schon jeweils für sich Grund genug, einen Planungsauftrag besser abzulehnen. Auf der Strecke Plochingen–Ulm hätte er sämtliche Schwierigkeiten vereint vorgefunden.

Wer nach so viel Schlachtenlärm nun rasche Taten erwartet hatte, der sah sich schnell getäuscht. Gewiss, der Stuttgarter Kanalverein bequeme sich nach zahlreichen Protesten aus dem Filstal nun doch zu einer Überarbeitung seines umstrittenen Projekts. 1926 legte Otto Konz in seinem Auftrag dann einen

Entwurf vor, der die Geislinger Innenstadt umgeschoren ließ. Auch die Ulmer planten 1930 schon einmal vorsorglich ihren Hafen – leider aber auf bayerischem Staatsgebiet, was zu erheblichen Verwicklungen führte. Doch sonst?

Bei der Stuttgarter Regierung jedenfalls erlosch das Interesse am Wasserstraßenbau so rasch, wie es gekommen war. Schuld hatten die schlechte Konjunktur und der technische Fortschritt im Dampfkesselbau. Die Wasserkraft erwies sich deshalb nur allzu bald als wenig konkurrenzfähig und schien ihre Zukunft um 1926 schon wieder hinter sich zu haben. Der unausgelasteten Reichsbahn war die Binnenschifffahrt ohnehin ein Dorn im Auge, und in den Staatskassen herrschte sowieso chronische Ebbe. Auch die Wirtschaft hatte den Neckar-Donau-Kanal Ende der Zwanzigerjahre zu den Akten gelegt. Kurzum: Die Stimmen mehrten sich, den Bau der unrentablen Wasserstraße 1935 in Heilbronn zu beenden. Und weil die Nationalsozialisten eben lieber Autobahnen bauten, schien das nach der Machtergreifung auch so zu kommen. Diesem widerwärtigen Produkt des überwundenen Klassenstaats weinte ohnedies kein aufrechter Nationalsozialist auch nur eine Träne nach, glaubte 1934 das Stuttgarter Gau-Amt für Technik – und irrte sich.

Karl Strölin propagiert «Süddeutschen Mittellandkanal» – Schiffsrampen im Filstal und Tunnel durch die Alb

Karl Strölin hieß der Mann, der anders dachte. Obgleich Parteigenosse von früh an, bewahrte sich der 1933 ernannte Stuttgarter Oberbürgermeister und neue Vorsitzende des Südwestdeutschen Kanal-

vereins auch in kritischen Zeiten seine geistige Unabhängigkeit. Wenn es um die Interessen seiner Stadt ging, scheute Strölin selbst den Konflikt mit Mächtigeren nicht. So auch in Sachen Neckarkanalisation.

Deshalb kam noch einmal die große Stunde des Schifffahrtswegs quer über die Schwäbische Alb. Um für den Weiterbau des Neckarkanal über Heilbronn hinaus zu werben, holte Strölin das alte Neckar-Donau-Projekt noch einmal aus der Versenkung hervor und verknüpfte es zusammen mit der Saarlwirtschaft zu einer großen und schlagkräftigen Idee: zum «Süddeutschen Mittellandkanal», der von der Saar über Mannheim, Stuttgart und Ulm bis zum Balkan reichte. Von dort aus sollten – wieder einmal – Rohstoffe zur deutschen Rüstungsindustrie gelangen. Die Schiffer konnten dann auch gleich die Doggererze von der Grube Karl bei Geislingen zu den Hochöfen an Ruhr und Saar mitnehmen. Im autarkiebesessenen Deutschland der NS-Zeit waren das gute Argumente – und sie wirkten: Im Mai 1937 einigten sich die Stadt Stuttgart, Württemberg und das Deutsche Reich endlich auf den Weiterbau der Neckarwasserstraße bis nach Plochingen. Auch der Vierjahresplan führte diesen Abschnitt nun auf. Hitler sicherte Strölin am 1. April 1938 in Stuttgart sogar persönlich zu, der Schifffahrtsweg werde bestimmt bis Geislingen verlängert, vielleicht sogar bis Ulm.

In Bayern war man von der rührigen Propaganda der Schwaben wenig erbaut und sorgte sich um den eigenen Kanal. Der Streit mit den Württembergern ließ nicht lange auf sich warten. Er gewann schließlich derart an Schärfe, dass Strölin und sein Nürnberger Amtskollege Liebel persönliche Herabsetzung

1925 umging Otto Konz die Geislinger Innenstadt und führte einen 1,5 km langen Stollen direkt zur Geislinger Steige. Die untere Trasse: 1938 verzichtete er ganz auf die Überquerung und plante einen 25 km langen Alb-Basistunnel zwischen Bad Überkingen und Ulm.



gen und kaum verhüllte Drohungen austauschten. Dabei hätten das die Bayern gar nicht nötig gehabt. Der Anschluss Österreichs brachte nämlich im Frühjahr 1938 eine klare Entscheidung zu ihren Gunsten: Die reichen Erzvorkommen der Steiermark vor Augen, entschloss sich Hermann Göring, ein großes Hüttenwerk in Linz an der Donau zu bauen. Dessen Versorgung mit der Ruhrkohle musste sichergestellt werden. Also verkündete ein Reichsgesetz am 11. Mai 1938, der bayerische Main-Donau-Kanal werde bis 1945 vollendet. Der Krieg kam dazwischen.

Gingen die Württemberger auch als zweiter Sieger aus diesem Wettrennen hervor, ein Trostpflaster bekamen sie doch: 1938 erhielt Otto Konz vom Reichsverkehrsministerium den offiziellen Auftrag, einen neuen Entwurf für den Verbindungskanal von Plochingen nach Ulm auszuarbeiten. Und so plante der Ingenieur ausgerechnet im Filstal eine Wasserstraße der Superlative. Der längste Schiffstunnel der Welt – er sollte zwischen Bad Überkingen und Ulm entstehen: rund 25 Kilometer lang und 15 Meter im Durchmesser. Durch ihn würden dereinst nicht nur Schiffe aus aller Herren Länder fahren, auch Donauwasser konnte hier zum Neckar fließen, um die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Fluss zu verbessern und um mehr Elektrizität in seinen Kraftwerken zu erzeugen.

Den Höhenunterschied überwand Konz mit einem technischen Mittel, das damals nur in seinem Kopf existierte, nicht aber in der Realität: Zwei «schiefe Ebenen» sollten bei Reichenbach und Göppingen entstehen und die Binnenschiffe in wassergefüllten Trögen um jeweils etwa 100 Meter in die Höhe ziehen. Rund zwei Kilometer lang wären allein die Rampen geworden, auf der die riesigen Bottiche verkehrten – 5000 Tonnen schwer und über armdicke Stahlseile mit einem gewaltigen Gegengewicht verbunden. Es sollte dann noch dreißig Jahre dauern, bis ein derartiges Hebewerk in Belgien tatsächlich gebaut wurde. Auf 330 Millionen Reichsmark schätzte Otto Konz die Gesamtkosten für sein Projekt – freilich in Preisen von 1939. Heute wären dafür etliche Milliarden fällig.

*Die Sterbeurkunde datiert vom 18. September 1970:
Bonn hält Kanal Plochingen–Ulm für nicht realisierbar*

So elegant der Entwurf auch war, er hätte heute keine Chance mehr. Tunnels und Hebewerke sind nun einmal anfällige und extrem teure Engpässe für eine ungehinderte Schifffahrt. Auch die 30 Meter hohen Dämme und fast ebenso tiefen Geländeeinschnitte würde in unserer Zeit kein verantwortungsvoller Landschaftsplaner mehr akzeptieren.

Umweltschutzgründe sprechen gleichfalls gegen das Projekt. Der 25 Kilometer lange Schiffstunnel durchstieße ein wertvolles Wasserschutzgebiet, aus dem die Region Stuttgart zum Teil ihr Trinkwasser bezieht. Wer nähme wohl heute noch in Kauf, dieses unschätzbare Vorkommen durch Schiffsunfälle zu gefährden? So unwahrscheinlich sind sie gar nicht. 1966 jedenfalls stellte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Stuttgart entsetzt fest: *Das Hebewerk I (bei Plochingen) führt durch den zu Rutschungen neigenden Knollenmergel in den Schwarzen Jura. Im Hafen Göppingen wird der gefährliche Opalinuston angeschnitten.*

Aus diesen und vielen anderen Gründen setzte sich die Regierung von Baden-Württemberg nach dem Krieg nicht mehr für den Neckar-Donau-Kanal ein. Mit seiner historisch gewachsenen Wirtschaftsstruktur ist das Land auch nicht auf einen Transportweg angewiesen, der Massengut über die Schwäbische Alb befördern kann. Und mit der Kohle, dem «schwarzen Gold» von einst, lässt sich schon lange kein Wasserstraßenbau mehr begründen. Deshalb nahm man es in Stuttgart sehr gelassen hin, dass Bayern und der Bund im Jahre 1966 beschlossen, den Main-Donau-Kanal zu vollenden.

Aufregung herrschte um diese Zeit allerdings in Göppingen. Oberbürgermeister König und Landrat Goes setzten damals noch alles daran, den Bau der Neckarwasserstraße über Plochingen hinaus zu verlängern. Jahrzehntlang hielt man hier das Gelände für den künftigen Hafen von Bebauung frei. Schützenhilfe leistete die Planungsgemeinschaft Neckar-Fils: Sie wachte zum Leidwesen der betroffenen Gemeinden streng darüber, dass die Kanaltrasse nicht überbaut wurde. Auf viel Verständnis stieß sie damit nicht. Der Bürgermeister von Albershausen protestierte im November 1970 schriftlich bei Landrat Goes, er halte es für *unzumutbar, Grundstücks-eigentümer und Gemeinden noch auf unabsehbare Zeit für ein absolut illusionäres Projekt zu blockieren.*

So sah es auch die Landesregierung. Trotz des massiven Drucks aus Göppingen nahm sie das Kanalprojekt damals nicht in den Landesentwicklungsplan auf. Der Bundesminister für Verkehr gab ihr dabei wunschgemäß Rückendeckung und sandte dem Stuttgarter Innenministerium am 18. September 1970 ein Schreiben zu, das mit den Worten begann: *Der im Neckar-Donau-Staatsvertrag von 1921 vorgesehene Bau einer Wasserstraßenverbindung zwischen Plochingen und Ulm wird in absehbarer Zeit nicht verwirklicht werden können. Ich halte es daher nicht für erforderlich, dass die Trasse des Kanals freigehalten wird.* Das war die Sterbeurkunde für das 50 Jahre alte Projekt. Die Kanaltrasse wird seitdem fleißig überbaut.