Ulmer Tagblatt vom 4. April 31. No 78

Der künftige Ulmer Donauhafen

Vortrag von Baudirektor Feuchtinger

Die Ortsgruppe Ulm-Neu-Ulm des Bayer. Kanal- und Schiffahrtsvereins und der Handelsverein Ulm veranstalteten am 31. März eine gemeinschaftliche Versammlung im Bahnhofhotel Ulm unter dem Vorsitz von Carl Peschke. Zunächst berichtete Dr. Kehm über den Stand der süddeutschen Wasserstraßenpläne und wies auf die großen Fortschritte hin, die der Ausbau der Wasserstraßen auf den Strecken Basel—Bodensee, Mannheim—Plochingen, ferner auf dem Main oberhalb Aschaffenburg und auf der Donau oberhalb Passau gemacht hat. Den Hauptgegenstand der Tagesordnung bildete ein Bericht von Baudirektor Feuchtinger über den Stand der Kanalanschluß- und Hafenfrage im Raum Ulm-Neu-Ulm. Der Redner führte u. a. aus: Die Kanalanschluß- und Hafenfrage im Raum Ulm-Neu-Ulm befindet sich derzeit noch im Stadium der technischen Planung. Die Projekte über die 3 in dem künftigen Wasserstraßenknotenpunkt Ulm sich vereinigenden Schiffahrtskanäle: Neckar-Donau-Kanal (Plochingen—Ulm), Kanal Obere Donau (Regensburg—Ulm), Bodensee-Donau (Friedrichshafen—Ulm) sind aufgestellt. Für alle 3 Kanalstrecken ließ der Südwestdeutsche Kanalverein die Projekte aufstellen. Dazu trat für den Kanal Obere Donau ein Projekt des bayerischen Kanalbauamtes München. Es ist somit in der Planarbeit schon ein großer Fortschritt vorhanden.

Die Pläne für die drei Kanäle hören aber zur Zeit noch vor Ulm auf und zwar der Plan des Neckar—Donau-Kanals an seinem Abstieg von der Alb zur Donau bei Talfingen, der Kanal Obere Donau an seinem oberen Ende, ebenfalls bei Talfingen und der Bodensee—Donau-Kanal an seinem Ende im Donautal westlich von Ulm. Es fehlt noch die Projektierung des Zusammenschlusses der beiden Kanäle östlich von Ulm mit dem Bodensee—Donau-Kanal westlich von Ulm, d. h. die Zwischenstrecke im Raum Ulm-Neu-Ulm. Im Zusammenhang mit der Planung dieser Kanalanschlußstrecke ist auch noch die Hafenanlage zu projektieren, welche von der Linienführung dieser Kanalanschlußstrecke abhängt und in sie hinein zu komponieren ist.

Von dem städtischen Tiefbauamt Ulm sind eine Reihe von Linienführungen dieser Kanalanschluß- bezw. Zwischenstrecke untersucht worden. Ebenso wurde von ihm im Zusammenhang mit diesen Kanallinien eine ganze Reihe von verschiedenen örtlichen Möglichkeiten der Platzierung der Hafenanlage generell im Plan bearbeitet. Es ergab sich daraus, daß sich bei jeder der verschiedenen Kanallinien eine bezw. mehrere Oertlichkeiten ergeben, wo Hafenanlagen angeordnet werden könnten und zwar sowohl westlich, wie auch südlich und östlich von Ulm-Neu-Ulm; u. a. wurde bereits im Jahre 1921 in Planuntersuchungen des städtischen Tiefbauamts eine Donauverlegung im Osten zur Vergrößerung des dortigen linksufrigen Geländes in Frage gezogen. Jede Hafenanlage muß an die Eisenbahn angeschlossen werden. Erforderlich ist ein besonderer Hafen-Bahnhof, welcher wiederum entweder an die bisherigen Bahnhofsanlagen Ulm bezw. Neu-Ulm oder an einen neu zu schaffenden Verschiebe-Bahnhof anzubinden ist. Günstig liegt die Eisenbahnfrage insofern, als in der Donau- und Illerebene, wo irgendwo die Hafenanlage unterzubringen ist, 3 Eisenbahnlinien für ihren Anschluß in Betracht kommen können: Die Linien Ulm—Friedrichshafen, Ulm—Neu-Ulm—Kempten und Ulm—Neu-Ulm—Augsburg.

Unter der Art des künftigen Hafens wird man sich eine Kombination von Handels- und Industriehafen vorzustellen haben (Beispiele: Mannheim, Frankfurt a. M. usw.). Der Handelshafen dient lediglich dem Umschlag, der Industriehafen ermöglicht die Ansiedlung von Industrien, welche Gewicht auf gleichzeitigen Wasser- und Bahnanschluß zur Verbilligung ihrer Produktion legen. Ueber die Größe solcher Häfen können die für die in Heilbronn und in Stuttgart geplanten Kanalhöfen angegebenen Größenverhältnisse einen Anhalt geben. Für den Hafen in Heilbronn ist bei einem Verkehr von rund 600 000 Tonnen eine Hafenumschlagfläche von rund 30 Hektar, bei dem künftigen Hafen in Stuttgart mit 1,1 Millionen Tonnen jährlichem Verkehr eine Hafenumschlagfläche von 70 Hektar genannt worden.

Aehnliche Größenverhältnisse werden für Ulm anzunehmen sein, dazu noch in ausreichendem und beträchtlichem Umfange eine Hinterlandfläche für den Industriehafen. Es ergeben sich also sehr ansehnliche Geländeflächen, welche, wenn auch nicht in vollem Umfange sofort, so doch für eine weitere Entwicklungsmöglichkeit in Aussicht zu nehmen sein werden. Auch der Größenbedarf für die Hafenanlage wird daher bei der Wahl ihrer Oertlichkeit von Einfluß sein Es ist möglich, daß sich die Kanalanschluß- und die Hafenanlage auf den Gemarkungen von Ulm sowohl wie Neu-Ulm, evtl. auch noch anderer Gemeinwesen, und auf Gebieten beider Länder, Württemberg und Bayern, abspielt.

Um vollständig neutrale Voraussetzungen für eine künftige Verständigung aller Interessenten zu schaffen, beschloß der Südwestdeutsche Kanalverein, auch noch durch vollständig unabhängige Bearbeiter, nämlich die Bauunternehmung Grün u. Bilfinger in Mannheim, gemeinsam mit dem Professor der Technischen Hochschule in Stuttgart, Pirath ein Projekt aufstellen zu lassen. Dieses Projekt ist zur Zeit in Bearbeitung und wird demnächst fertiggestellt werden. Alsdann wird die technische Planungsfrage ihrer weiteren Klärung zugeführt werden können. Der Bericht wurde mit gespannter Aufmerksamkeit und mit großem Beifall entgegengenommen. Nach einer kurzen Erörterung schloß Carl Peschke die Versammlung mit Worten aufrichtigen Dankes an den Redner für den interessanten Bericht.

Vortrag von Baudirektor Feuchtinger in der Hafenfrage
Ulmer Tagblatt vom 4. April 1931 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/1).