



12.

Kanalanschluss- und Hafenfrage

U l m = N e u - U l m .
-.-.-.-.-

Bemerkungen zu den Projektierungsarbeiten.

I.) Im Raum Ulm kommen die 3 Binnenschiffahrtsstrassen:

- 1) der Rhein-Neckar-Donaukanal (Mannheim-Plochingen-Ulm)
- 2) der Kanal der "Oberen Donau" (Regensburg-Ulm)
- 3) der Kanal Bodensee-Donau (Friedrichshafen-Ulm)

zusammen.

Die Kanäle 1 und 2 endigen östlich von Ulm bei Thalfingen, der Kanal 3 westlich von Ulm.

II.) Es lag die Aufgabe vor:

- 1) Die Verbindung der Kanäle 1 und 2 östlich Ulm mit Kanal 3 westlich Ulm
- 2) den künftigen Hafen im Raum Ulm = Neu-Ulm

zu projektieren.

III) Es ist nicht anzunehmen, dass die 3 Schiffahrtsstrassen künftig gleichzeitig an Ulm herangeführt werden, aber zur Zeit auch noch nicht zu übersehen, welche der 3 Schiffahrtsstrassen die erste sein wird.

Die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass entweder der Donaukanal 2, oder der Bodenseekanal 3 zuerst, dagegen der Neckarkanal 1 zuletzt an Ulm herangeführt werden wird.

IV.) Aus wirtschaftlichen und betriebstechnischen Gründen empfiehlt sich nur eine zusammenhängende Hafenanlage im Raum Ulm = Neu-Ulm

V.) Zufolge der grösseren Wahrscheinlichkeit, dass der Donaukanal als erster von den 3 Kanälen zur Durchführung kommen wird, er-

-2-

gibt sich die Lage des künftigen Hafens am zweckmässigsten östlich von Ulm, am Ende des Donaukanales im Gelände "Steinhäule" (Osthafen). Zwar hat diese Hafenlage den Nachteil für die Stadt Ulm, dass die Zufahrtswege zum jetzigen Industrieviertel verhältnismässig lang werden, doch überwiegen die Vorteile in schiffs- und betriebstechnischer Hinsicht.

VI.) Das Projekt ist, um allen Eventualfällen gerecht zu werden, so aufzustellen, dass auch dann, wenn von den 3 Kanälen der Bodenseekanal zuerst gebaut werden sollte, eine Hafenanlage am Ende dieses Kanals, also westlich von Ulm, im Donauried (Westhafen) statt eines Osthafens vorgesehen werden kann.

VII.) Die Linie des zusammenschliessenden Kanalstückes muss also im Raum Ulm so geführt werden, dass beide Hafenanlagen, entweder Ost- oder Westhafen, technisch möglich sind.

VIII.) Die Führung der Schiffahrtsstrasse in der Donau selbst von östlich Ulm bis westlich Ulm ist wegen der Notwendigkeit der gleichzeitigen Abführung der Hochwässer zu schwierig.

IX.) Aus all diesen Gesichtspunkten ergab sich als Verbindungslinie des Bodenseekanal mit den beiden anderen Kanälen eine Umgehungslinie südlich um Neu-Ulm herum unter Verlegung der Donau an dem Flussknie östlich des Exerzierplatzes.

Mannheim, den 18. Juni 1932.

Br/Kn

Übersicht über die Projektierungsarbeiten durch die planende Mannheimer Firma aus dem Jahr 1932 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/5)