



Der Bau eines Tunnels für den Neckar-  
Donaukanal zwischen Geislingen und Ulm.

Ein hydrologisches Problem.

von Hans Vatter Geislingen/Stg.

Als man den Bau einer Eisenbahn zwischen Geislingen und Ulm Mitte des vorigen Jahrhunderts plante, hat man sicher auch den Gedanken eines Tunnels unter der Alb erwogen. Es ist mir nichts Näheres bekannt, aber schon öfter wurde auf die Erleichterung und auf die Ersparnisse für den Verkehr hingewiesen, die ein solcher Tunnel gegenüber der starken Steigung auf der Geislinger Steige bieten würde. Die Geislinger Steige hat Neigungen von 1:40 bis 1:45 also 2 - 2 1/2 %. Durch die Anlage eines Tunnels hätten die Steigungen wesentlich vermindert werden können, ja sie wären fast gleich null geworden, wenn man Geislingen und Ulm durch ein Tunnel verbunden hätte, da beide Stationen fast auf gleicher Meereshöhe liegen. Heute muss zwischen beiden Stationen eine grosse verlorene Steigung überwunden werden, d.h. die Bahnlinie steigt von Geislingen bis Beimerstetten von 468 m bis auf die Höhe von 600 m über NN und fällt um ebensoviel wieder gegen Ulm.

Man hat es damals vorgezogen von Geislingen aus mittels einer sogen. Athäsiionsbahn den Höhenunterschied zwischen Geislingen und Amstetten mit 114 m Höhe zu überwinden. Obwohl die Schwierigkeiten des Bahnaufstieges entlang der steilen Bergrücken und in den zum Teil sehr weichen Kalkschichten des unteren weissen Juras sehr bedeutende waren, so war die Führung der Bahnlinie über Tag jedenfalls in der damaligen Zeit viel leichter

- 2 -

durchzuführen als eine grosse Tunnelanlage. Die technischen Hilfsmittel waren noch nicht so vollkommen wie in den späteren Jahrzehnten; es mögen auch die unsicheren geologischen und hydrologischen Verhältnisse eine Rolle gespielt haben.

Durch die Führung der Bahn wurden die Albgemeinden an den Verkehr angeschlossen. Bei einem ganzen Tunnel oder einer Teilstrecke zwischen Amstetten und Beimerstetten wäre dies nicht oder nur teilweise möglich gewesen. Es hätte für die Albgemeinden vielleicht eine besondere oberirdische Bahnlinie gebaut werden müssen.

Die Zeit schreitet unaufhaltsam weiter und mit ihr das menschliche Wissen und Können. Ein neuer grosser Gedanke ist im Werden begriffen. Es ist der Gedanke, die grossen Flüsse Rhein und Donau, den Atlantischen Ozean mit dem Schwarzen Meere durch einen grossen Schifffahrtskanal, der mitten durch Württemberg führt, zu verbinden. Wieder tauchen die alten Fragen auf, in welcher Weise soll der Albaufstieg bei Geislingen mit dem Kanal überwunden werden? Wieder sind die gleichen Bedenken und Erwägungen vorhanden, soll man den sogenannten Albrückenkanal oder den sogenannten Albbasistunnel bauen? Soll man die verlorene Steigung zwischen Geislingen und Ulm durch Tauchschleusen, Schiffseisenbahnen an beiden Enden des Kanals überwinden, oder soll man Ulm und Geislingen durch einen Tunnel ohne Schleuse verbinden?

Beim Albrückenkanal können wohl die Güter der Alb verfrachtet werden, auch ist heute noch die Ausführung einer oberirdischen Kanalstrecke leichter durchzuführen als ein Tunnel in einem Ge-

- 3 -

birge mit sehr unsicheren Verhältnissen. Es machen sich aber andere Bedenken gegen den oberirdischen Kanal geltend. In strengen, langen Wintern kann der Betrieb bei einem Albrückenkanal durch Frost ganz erheblich beeinträchtigt werden. Der Wasserverbrauch und die laufenden Kosten für die Durchschleusungen der Schiffe bis auf die Höhe der Alb werden stark in die Wagschale fallen.

Der Ausführung des sogenannten Albbasis-tunnels stehen die gleichen geologischen und Hydrologischen Bedenken und Unsicherheiten entgegen wie der Anlegung eines Eisenbahntunnels, der zweifellos leichter zu bauen wäre, weil bei ihm Steigungen gegen die Mitte des Gebirges möglich sind, die bei einem Schiffahrtstunnel nicht in Frage kommen können.

Von dem Württ. Kanalverein wurde bisher der Gedanke verfolgt, den Neckar-Donaukanal im Filstal bis Geislingen und von hier nach Ulm zu führen. In Nr. 11 und 12 der Bauzeitung vom Jahre 1922 wurden die verschiedenen Pläne über die Führung des Rhein-Neckar-Donaukanals näher besprochen. Die Führung des Kanals von Geislingen ab soll in der Weise erfolgen, dass vom Kanalhafen in Geislingen, am Fusse des Tegelbergs die Stadt mittels eines grossen Äqudukts bis zum Türkheimerberg überquert werden soll. Von hier aus soll der Kanal entlang des Berg-hangs gegen das Rohrachtal geführt und es soll die Höhe zwischen Geislingen und Amstetten durch grosse, wuchtige Tauchschleusen allmählich überwunden werden. (Vergl. die künstlerische Darstellung dieser Tauchschleusen von Professor Bonatz). Über die Alb soll eine lange Kanalhaltung bis zum Abstieg nach Ulm führen, der in gleicher Weise wie der Aufstieg

- 4 -

durch Tauchschleusen überwunden werden soll.

Um den Kanal ertragreicher zu gestalten und zur Gewinnung des nötigen Betriebswassers für den Kanal und für die Kraftwerke im Fils- und Neckartal ist in Aussicht genommen, das bei hohem Wasserstand überschüssige Donau- und Illerwasser in einem unterirdischen Stollen von Ulm nach Geislingen zu leiten. In der Berechnung wurde angenommen, dass etwa 20 cbm in der Sekunde aus der Donau und etwa 2 cbm in der Sekunde aus dem Innern des Albgebirges gewonnen werden können.

Es liegt nun nahe, dass wenn doch einmal ein Stollen unter der Alb gebaut werden soll, der Gedanke wieder auftreten musste, ob es nicht doch vorteilhafter wäre, einen einschiffigen Schiffahrtskanal zwischen Geislingen und Ulm zu bauen, obwohl dieser Gedanke bereits im Jahre 1922 von Herrn Bau- rat Böhmeler als für absehbare Zeit nicht in Frage kommend bezeichnet wurde.

In neuerer Zeit wurde eine solche Ausführung wieder warm empfohlen. Der Plan bietet in wirtschaftlicher Hinsicht gewisse Vorteile gegenüber dem sogenannten Albrückentunnel. Die geologischen und hydrologischen Verhältnisse, die die technischen Möglichkeiten stark beeinflussen, sind in dem Projekt nur gestreift. Es soll der Zweck des Vortrags sein, gerade auf diese Verhältnisse etwas näher einzugehen, zumal sie für das Studium der hydrologischen Verhältnisse unserer Schwäbischen Alb von allgemeiner Bedeutung sind.

Wir kennen unsere Schwäbische Alb als ein Teil des grossen Juragebirges, das sich vom sogenannten Schweizerjura über den Schwäbischen Jura

Hydrologisches Gutachten zur Frage des Kanals über die Schwäbische Alb oder eines Tunnels durch die Alb (StA Ulm, B 660/50 Nr. 8)