



Erlebnis Kanal

von Regensburg
entlang des Fünf-Flüsse-
und RegnitzRadwegs durch
den Bayerischen Jura und Franken
bis Bamberg

www.ludwig-donau-main-kanal.de

Mit Rad-
und Ausflugs-
karte!





Uferweg am historischen Kanal

Foto: M. Hammrich

Radtour am Ludwigskanal

Beliebte Radwege führen am Ludwig-Donau-Main-Kanal entlang. So lassen sich der Fünf-Flüsse- und der RegnitzRadweg zu einer gut 240 km langen Tour verbinden, die von der Donau in Regensburg bis nach Bamberg und zur Mündung der Regnitz in den Main führt. Die vorgeschlagenen Etappen lassen genug Zeit für Entdeckungen und Mußestunden am Kanal.

Hinweis: Die Uferwege sind als Teil des Denkmals Ludwigskanal nicht asphaltiert!



1. Etappe von Regensburg nach Kelheim
Länge: 38 km | 227 m | 215 m



2. Etappe von Kelheim über Beilngries nach Berching
Länge: 56 km | 320 m | 277 m

3. Etappe von Berching über Neumarkt i.d.OPf. nach Nürnberg
Länge: 67 km | 610 m | 695 m



4. Etappe von Nürnberg über Fürth und Erlangen bis Forchheim
Länge: 42 km | 329 m | 289 m

5. Etappe von Forchheim über Eggolsheim und die Pettstädter Fähre nach Bamberg
Länge: 40 km | 404 m | 430 m

Ob Altmühlradweg, Fränkischer WasserRadweg oder Donau-Radweg - in den Regionen entlang des historischen Ludwigskanals laden viele weitere Radwege zu Touren entlang von Flüssen und See ein.

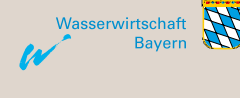


QR-Code für
Tourenbeschreibung
und GPX-Dateien
scanen.



Foto: WWA Regensburg

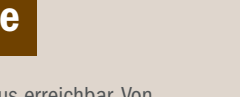
Projekt Ludwigskanal



Heute pflegen und erhalten die fünf Wasserwirtschaftsämter Landshut, Ingolstadt, Regensburg, Nürnberg und Kronach den Ludwig-Donau-Main-Kanal. Vor allem da, wo die Kanaltrasse noch Wasser führt, sind laufend Instandhaltungsarbeiten notwendig. Das Kanalbett muss von Schlamm befreit oder Baumpflege- und Maharbeiten entlang der Uferwege durchgeführt werden. Besondere Handwerkskunst erfordert es, die Schleusentore zu erneuern. Diese werden aus Eichenholz für die unterschiedlich hohen Schleusen einzeln angefertigt.

Wer am alten Kanal wohnt, nutzt ihn selbstverständlich für Spaziergänge, zum Joggen oder Rad fahren. Und immer mehr Menschen begeistern sich für dieses ganz besondere Bauwerk. Darum ist unter Federführung der Regierung der Oberpfalz 2017 ein Projekt umgesetzt worden, in dem Wasserwirtschaft, Kommunen und Tourismusorganisationen gemeinsam den Ludwigskanal als vor Ort erlebbares Denkmal bearbeitet haben. Herzstück sind die Informationsstelen, die lebensgroß historische Kanalszenen darstellen und die Internetseite www.ludwig-donau-main-kanal.de.

Klimafreundliche Anreise



Der Ludwig-Donau-Main-Kanal ist gut mit Bahn & Bus erreichbar. Von Nürnberg (www.vgn.de) oder Regensburg (www.rvvd.de) können Sie beispielsweise Neumarkt i.d.OPf. direkt mit dem Zug erreichen.

Tipp: 515 Kanal-Altmtühl-Express (1.5. bis 1.11.): Von Neumarkt i.d.OPf. bis Diefurt, d. d. Altmühl fährt in der Saison der Kanal-Altmtühl-Express. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen nimmt der Bus bis zu 5 Räder mit. www.vgn.de



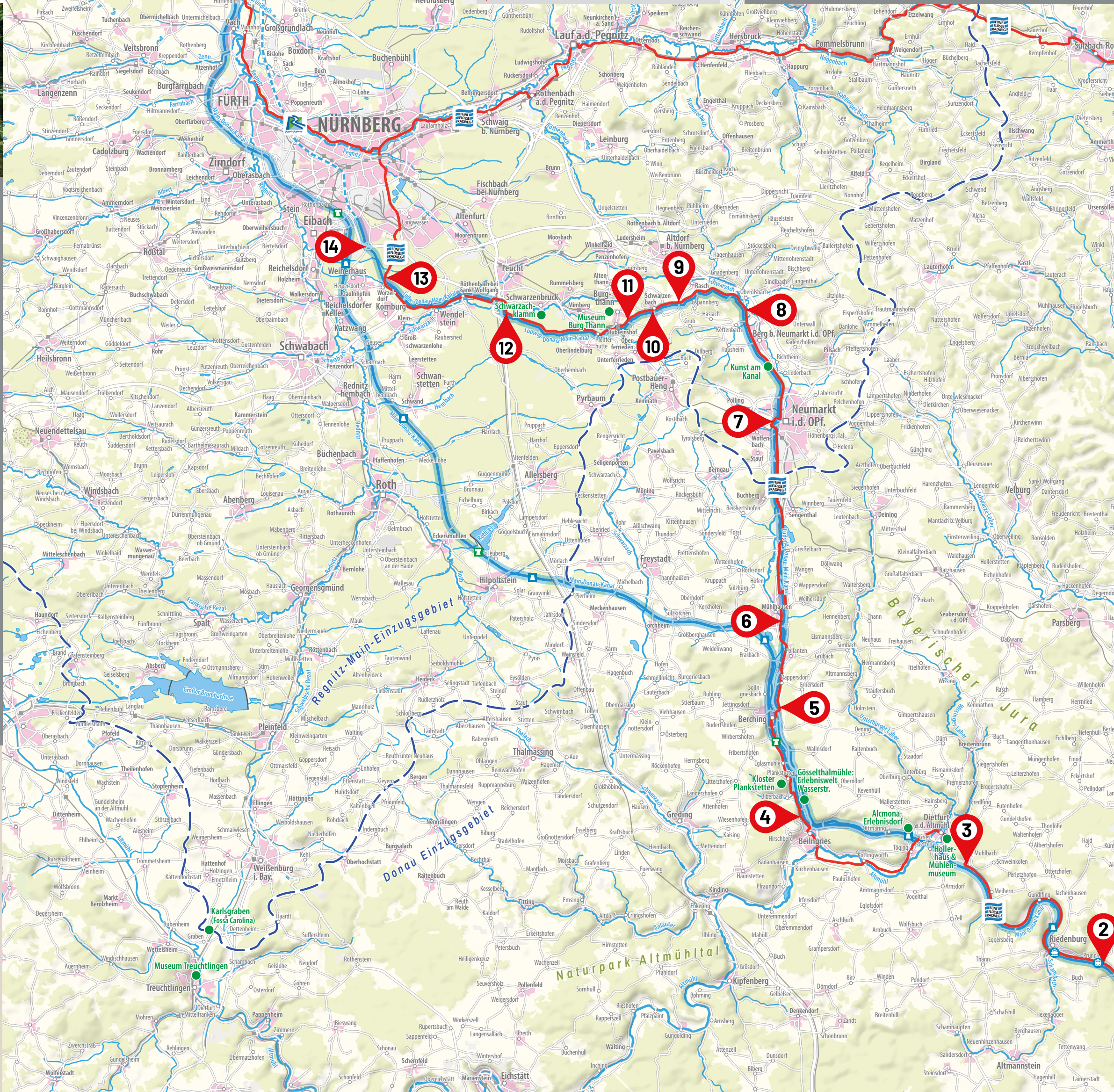
Der Ludwigskanal liegt nur wenige Schritte vom Bahnhof Burghann entfernt.

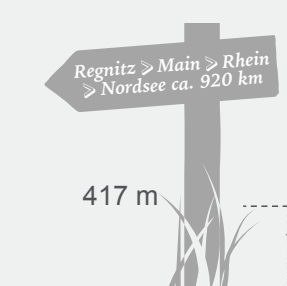
Foto: M. Hammrich

Kanalgeschichten

Kanal-kilometer	Infostelen und Figurengruppen von Kelheim bis Bamberg
1	0,320 Schleuse 1 sowie alter Kanalhafen Kelheim
2	11,880 Wehranlage bei Prunn
3	29,100 Schleuse 12 bei Diefurt
4	41,350 Alter Kanalhafen Beilngries mit Hafenmeisterhaus und Kran
5	49,220 Schleuse 24 in Berching
6	55,160 Schleuse 25 bei Mühlhausen mit Treidelschiff "Alma Viktoria"
7	68,900 Alter Kanalhafen & Figurengruppe im Park d' Isoire in Neumarkt i.d.OPf.
8	76,000 Kettenbachdamm mit Obstbäumen
9	81,800 Dörlbacher Einschnitt mit Figurengruppe "Bauarbeiten am Ludwig-Donau-Main-Kanal"
10	83,900 Treidelschiff Elfriede in Schwarzenbach bei Burghann
11	85,790 Schleuse 33 Rübleinshof: höchstgelegener Kanalschnitt (Scheitelhaltung) zur Überwindung der europäischen Wasserscheide
12	95,280 Brückkanal über das Flusstal der Schwarzach
13	104,800 Alter Kanalhafen Worzeldorf mit historischem Kran
14	107,100 Schleuse 71 im Eibacher Forst: kurz vor dem Ende der bis heute wasserführenden Kanalstrecke
15	153,450 Schleuse 94 bei Eggolsheim: heute trockene Schleusenkammer als begehbares Baudenkmal
16	171,900 Schleuse 100 in Bamberg wasserführend





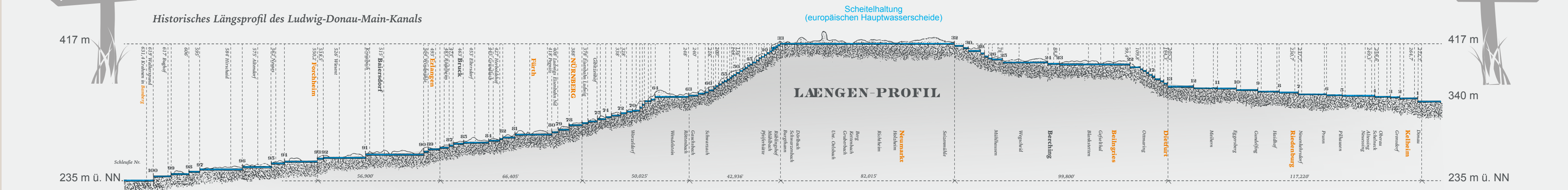


heute: Main-Donau-Kanal



heute: Main-Donau-Kanal
www.wsa-donau-mdk.wsv.de

Historisches Längsprofil des Ludwig-Donau-Main-Kanals



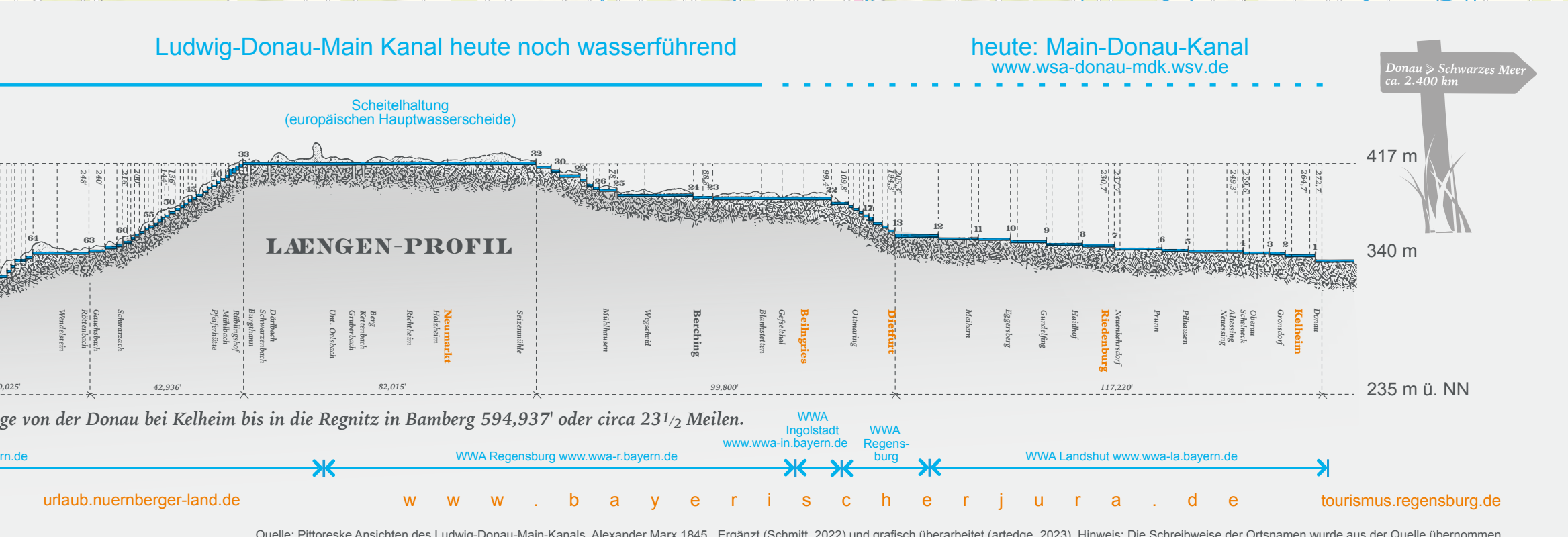
LAENGEN-PROFIL

Länge von der Donau bei Kelheim bis in die Regnitz in Bamberg 594,937' oder circa 231 1/2 Meilen.

Wasserwirtschaftsamt (WWA) Kronach www.wa-kr.bayern.de WWA Nürnberg www.wa-n.bayern.de WWA Regensburg www.wa-r.bayern.de WWA Ingolstadt www.wa-in.bayern.de WWA Landshut www.wa-la.bayern.de

www.bamberg.info www.fraenkische-schweiz.com www.staedtregion-nuernberg.de urlaub.nuernberger-land.de www.bayerischer-jura.de tourismus.regensburg.de

Ludwig-Donau-Main Kanal heute noch wasserführend



Legende
Ludwig-Donau-Main Kanal / Main-Donau-Kanal
— wasserführend
--- nicht wasserführend
— Flüsse
--- Scheitelhaltung (europäische Hauptwasserscheide)
— Radtour am Kanal auf dem Fünf-Flüsse- und RegnitzRadweg
— Bahnstrecke mit Bahnhöfen
■ Schleuse m. Besucher-Plattform
■ Fähre
● Schiffsanگstelle

Schleuse 12 Diefurt

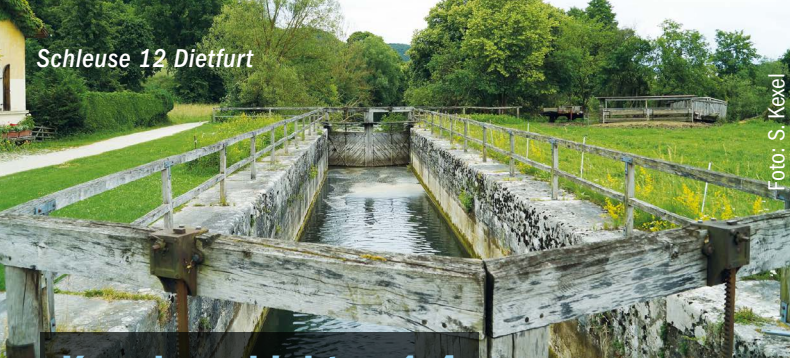
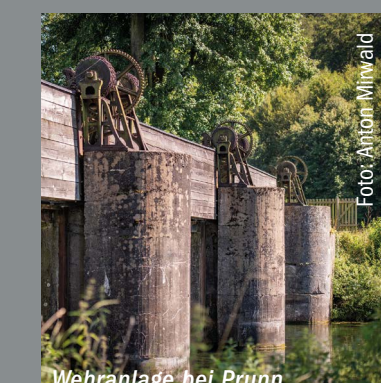


Foto: S. Kegel

Kanalgeschichten 1-4

Regensburg-Beilngries | Der alte Hafen Kelheim mit der Schleuse 1 war Umschlagplatz für die Waren von und zur Donau. An dem mit Mauern gefassten Kanal-trog stehen Hafengebäude und historische Lastenkräne. Die Wehranlage bei Prunn macht deutlich, wie aufwendig es war, die Altmühl schiffbar zu machen. Bei Diefurt ist die Schleuse 12 vollständig erhalten, während die Kammer der Schleuse 13 dem Main-Donau-Kanal weichen musste. In Beilngries lag ein weiterer von sieben Häfen mit Kran und Hafenmeisterhaus.



Wehranlage bei Prunn



Figurengruppe Beilngries



Denkmal europäische Wasserscheide am Main-Donau-Kanal



Kanal bei Essing

Schleuse 25 Mühlhausen



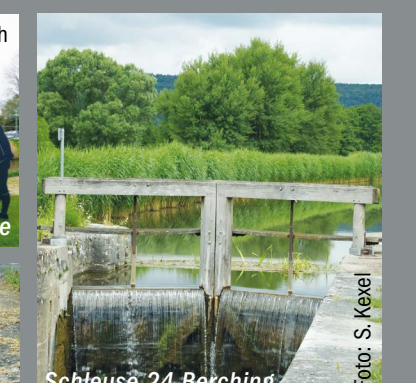
Foto: S. Kegel

Kanalgeschichten 5-8

Beilngries-Neumarkt-Berg | Die Schleuse 24 Berching liegt im bis heute erhaltenen wasserführenden Kanalschnitt. An der Schleuse 25 in Mühlhausen liegt das Kanalschiff „Alma Viktoria“ vor Anker. Der Kanalhafen Neumarkt i.d.OPf. liegt in der Scheitelhaltung und die Figurengruppe im Parc d'Issoire erzählt von der Überwindung der europäischen Wasserscheide. Die Steilhänge des Kettenbach-/Gruberbachdamms wurden mit Obstbäumen bepflanzt. Die Bäume stabilisieren die Böschungen und dienen den Schleusenwärtern als Einnahmequelle.



Figurengruppe im Parc d'Issoire



Schleuse 24-Berching



Schleuse 25 Mühlhausen



Gruberbachdamm

Ein Denkmal als Ausflugsziel

Vor über 175 Jahren ließ König Ludwig I. seinen Kanal von Kelheim nach Bamberg bauen. Zwar sind nur gut 65 Kilometer davon bis heute wasserführend, doch seine charakteristischen Bauwerke finden sich überall entlang der 172 Kilometer langen Trasse. Idyllisch gelegene Schleusenwärterhäuser, eiserne Kräne am Ufer, eine begehbare Schleuse und sogar zwei Treidelschiffe laden zu einer Entdeckungsreise entlang dieses einmaligen Industrie-denkmals ein. Die Anreise zu einer Radtour am Kanal ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut möglich.

Impressum:
Herausgeber: Touristischer Arbeitskreis „Erlebnis Kanal“
Tourismusbüro Landkreis Neumarkt i.d.OPf., Nürnberger Straße 1, 92318 Neumarkt i.d.OPf.
www.tourismus-landkreis-neumarkt.de

Konzept und Inhalt: Dr. Anne Schmitt, Adele Wecker, Christine Riel
Gestaltung und Layout: ARTEDGE, Bamberg
Kartografie: © simplymaps.de
Geobasisdaten: © GeoBasis-DE / BKG 2024
Foto Titel: © M. Hammrich
Druck: 2. Auflage 2025, kelly-druck GmbH, 93326 Abersberg, 45.000 Stück



www.ludwig-donau-main-kanal.de



Schleuse 94 Eeggolsheim

Foto: M. Hammrich

Kanalgeschichten 9-13

Berg i.d.OPf.-Nürnberg | Der Dörlbacher Einschnitt war 1839 ein gigantisches Unterfangen. Mit 200 Sprengungen musste man den „Schwarzen Jura“ aufbrechen. In Schwarzenbach bei Burghann liegt das historische Kanalschiff Elfriede vor Anker. Die Schleuse 33 Rübleinshof bildet das Ende bzw. den Anfang der sogenannten Scheitelhaltung. Sie ist die höchstgelegene Strecke des Kanals und überquert die Europäische Wasserscheide. Der Brückkanal bei Schwarzenbruck ist eines der spektakulärsten Bauwerke des Ludwigskanals. Die Wasserstraße wird hier über die Schwarzach-Schlucht geführt.



Schleuse 34 Rübleinshof



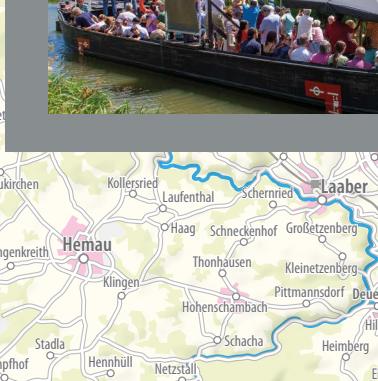
Am Dörlbacher Einschnitt



Gewölbe des Brückkanals



Brückkanal Schwarzenbruck



Kanalschiff Elfriede

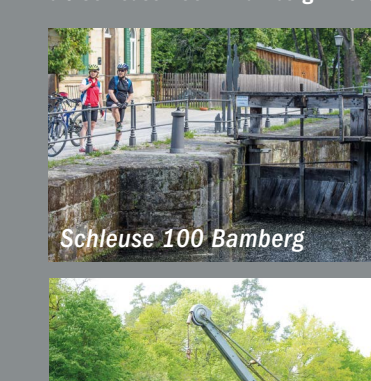


Schleuse 71 im Eibacher Forst

Foto: WWA Nürnberg

Kanalgeschichten 13-16

Nürnberg-Bamberg | Am Kanalhafen Worzeldorf steht noch einer der eisernen Kräne, mit denen Sandstein aus der Umgebung und Steine einer Dampfzegielei als Baumaterial für das schnell wachsende Nürnberg verladen wurden. Die Schleuse 71 im Eibacher Forst zeigt das Ende des Ludwigskanals, der zwischen Nürnberg und Bamberg zum größten Teil überbaut wurde. Die Schleuse 94 Eeggolsheim ist ohne Wasser, aber dafür begehbar. Durchgängig wasserführend und benutzbar ist die Schleuse 100 in Bamberg. Direkt daneben setzt eine Fähre über die Regnitz.



Schleuse 100 Bamberg



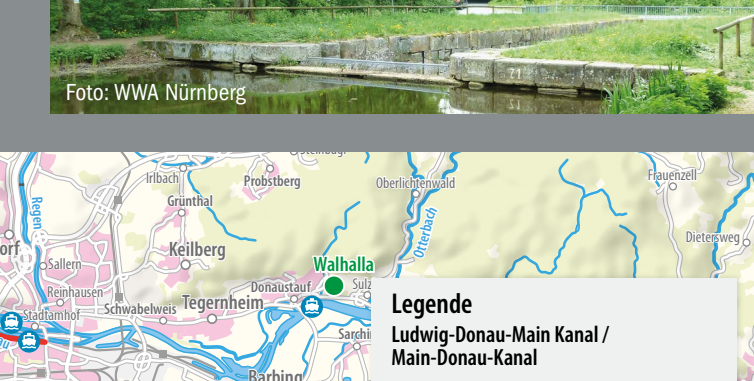
Kran Kanalhafen Worzeldorf



Kanaldenkmal Burgberg Erlangen



Am Kranen Bamberg



Schleuse 71 im Eibacher Forst

Foto: WWA Nürnberg

Quelle: Pittoreske Ansichten des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Alexander Marx, 1845. Ergänzt (Schmitt, 2022) und grafisch überarbeitet (artedge, 2023). Hinweis: Die Schreibweise der Ortsnamen wurde aus der Quelle übernommen.

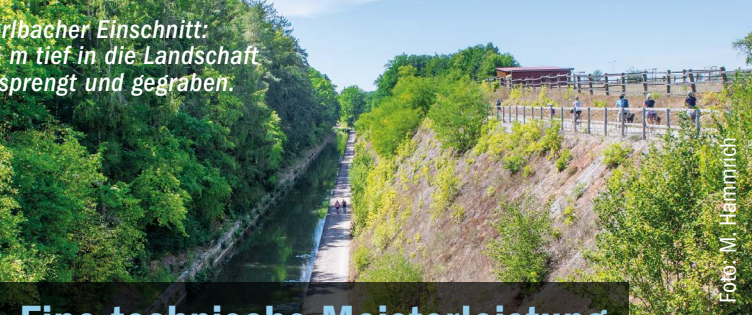


Herzlich Willkommen am Ludwig-Donau-Main-Kanal

Sanft und ruhig, bisweilen aber auch spektakulär verläuft die Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanals von der Schleuse 1 in Kelheim bis zur Schleuse 100 in Bamberg. Von dem erstmals 172 Kilometer langen Kanal sind rund 65 Kilometer zwischen Plankstetten und Nürnberg-Gartenstadt noch durchgehend wasserführend. Im Altmühltal sowie zwischen Bamberg und Nürnberg musste der alte Kanal der neuen Main-Donau-Schiffahrtsstraße und der Autobahn weichen. Umso wertvoller sind die erhalten gebliebenen Spuren des Kanals wie Häfen, Wehre, Kilometersteine, Düker und die Schleusen mit ihren charakteristischen Häusern.



Der Ludwig-Donau-Main-Kanal blickt zurück auf eine bewegte Geschichte, angefangen beim Bau über seine Zeit als genutzte Schiffsfahrtsstraße bis zur heutigen Zeit. Der alte Kanal hat viel zu erzählen. Seit 2017 berichten übergroße Stelen und Figuren aus Stahl an insgesamt 16 Standorten von Kelheim bis Bamberg von der Kanalgeschichte und dem Leben der Menschen an seinem Ufer. Die Kanalgeschichte(n) kann man nicht nur lesen, sondern teilweise auch anhören: Audiodateien sind vor Ort über QR-Codes abrufbar.



Eine technische Meisterleistung

Um den Kanal funktionstüchtig zu bauen, waren herausragendes ingenieurtechnisches Wissen, genaue Planung, eine gut abgestimmte Logistik und ausreichend Arbeitskraft notwendig. Die Landschaft wurde der Kanaltasse angepasst. Hügel wurden eingeschnitten und mit dem Aushubmaterial Dämme durch unebenes Gelände geschüttet. Der Kettenbachdamm zählt mit einer Höhe von 18,5 m zu den bedeutendsten der 70 Kanalhöhen.



Er liegt im Verlauf der sogenannten Scheitelhaltung, der höchstgelegenen Strecke des Kanals auf 417 m ü.N.N. Es gab aber auch Rückschläge. Der Brückkanal bei Schwarzenbruck gelang erst im zweiten Anlauf. Die tonige Fugenverfüllung quoll nach der ersten Wasserung des Kanals 1843 auf und drohte die Außenmauern zu sprengen. Der Bau musste 1844 größtenteils abgetragen und mit jetzt hohlen Brückenpfeilern neu aufgebaut werden.



Auch wenn der Kanal in erster Linie ein langes Erdbauwerk ist, wollte König Ludwig I. alle Bauwerke nach römischem Vorbild errichtet sehen. Der Kanal sollte nicht nur funktionieren, sondern auch eindrucksvoll sein.



Treideln

Um die Schiffe entlang des Kanals ohne Motorkraft zu bewegen, wurden sie gezogen. Dies nennt man **Treideln**. Dazu befestigt man ein Seil am Schiff, das schräg über das Wasser zu einem Pferde- oder Ochsengespann am Ufer führt. Die Tiere wurden für diese schwierige Tätigkeit speziell ausgebildet. Der Uferweg muss für das Treideln frei von Bäumen und Büschen gehalten werden. An den Schleusen wurden die Zugseile gelöst und nach der Schleusung wieder befestigt.



Anfangs bestanden die Kanalschiffe aus Holz. Bei guter Pflege erreichten sie eine Lebensdauer von rund 30 Jahren. Holzschiffe wurden noch bis 1940 gebaut. Doch bereits ab der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert setzten sich zunehmend Schiffe aus Stahlblech (Eisenkähne) durch und es begann die Zeit der Dampf- und Motorschiffe.



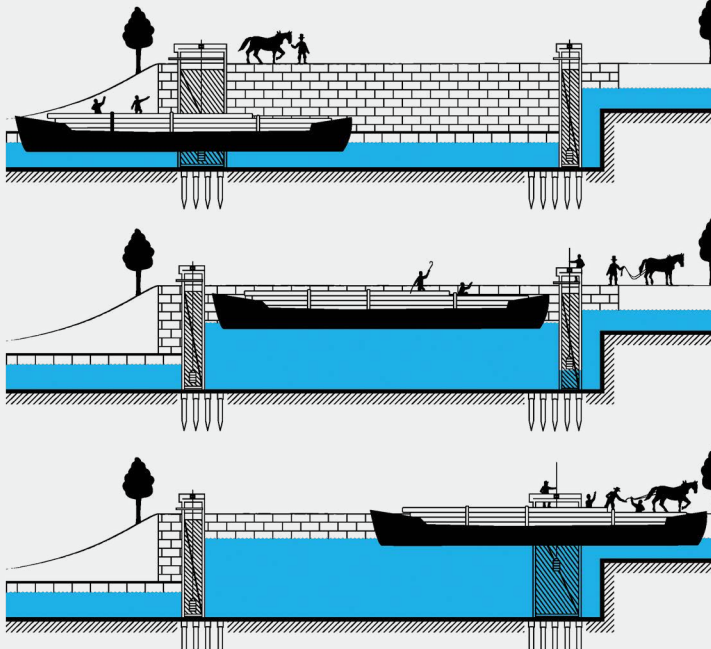
Die dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bzw. der Gemeinde Mühlhausen gehörenden originalen Treidelschiffe machen an bestimmten Sonntagen im Sommer (Elfriede) bzw. auf Anfrage (Alma-Viktoria) die Transportgeschwindigkeit zur Zeit des Ludwigkanals erlebbar.



Schleusentechnik Ludwigskanal

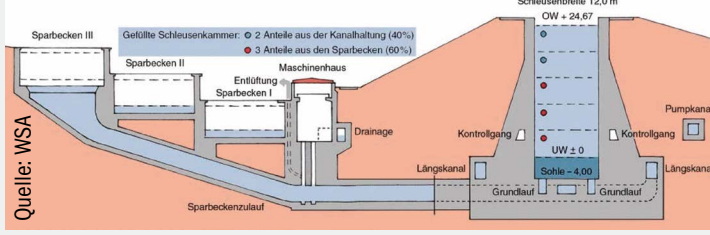
Ein Schleusenwärter musste, teilweise mit Gehilfen, häufig drei, manchmal bis zu sechs Schleusen bedienen und warten. Er lebte meist mit seiner Familie quasi als Selbstversorger im Schleusenwärterhaus mit Gemüseanbau und Tierhaltung. Als Zubrot versteigerten sie das Obst der entlang des Kanals gepflanzten Apfel- und Birnbäume und besorgten das Abfischen am Kanal. Im Winter befreiten sie die Schleusenanlagen vom Eis.

Den Wasserstand in der Schleuse regelte man per Kurbel über unten an den hölzernen Schleusentoren eingebaute Schützen. Waren die Schützen der unteren Schleusentore geöffnet, floss das Wasser ab. Öffnete man die oberen Schützen, floss Wasser in die Schleusenammer. Die unteren bzw. oberen Schleusentore wurden erst dann geöffnet, wenn sich der Wasserstand in der Schleusenammer ausgeglichen hatte.



Schleusentechnik Main-Donau-Kanal

Bis Anfang der 2000er Jahre versahen auch am Main-Donau-Kanal Schleusenmeister ihren Dienst direkt auf der Schleuse. Heute wird das Heben und Senken der Metalltore über Fernsteuerzentralen organisiert. Die Schleusenammer selbst leert oder füllt sich über ein spezielles System im Schleusenboden. Dafür werden bis zu 60.000 m³ Wasser benötigt. Eine Herausforderung vor allem im regenarmen Mittelfranken. Darum wird das Wasser für den Main-Donau-Kanal aus dem Donauraum übergeleitet. Von Kelheim bis Bachhausen fördern 5 Pumpwerke bis zu 35 m³/s in die Scheitelhaltung und den Dürflötspeicher. 13 Schleusen sind als Sparschleusen gebaut. Ein Teil des Wassers wird dazu in neben die Schleuse gebaute Ausgleichsbecken geleitet, wodurch bis zu 60 % Wasser für den nächsten Schleusenworg genutzt werden können.



	Ludwig-Donau-Main-Kanal 1846-1950	Main-Donau-Kanal seit 1992
Anzahl Schleusen	100	16
Größe Schleusenammer	34,15 m lang, 4,64 m breit	190 m lang, 12 m breit
Hubhöhe	2,3 bis 3,5 m	5,3 bis 24,7 m
Dauer Schleusung	ca. 15 Min.	ca. 15 Min.

Beim historischen Ludwigskanal erforderte eine Kammerfüllung bis zu 500 m³ Wasser. Der in der Scheitelhaltung nötige Wasserbedarf wurde durch mehrere entfernte Zuflüsse gedeckt, die durch eigens gebaute Lettgräben in den Kanal geleitet wurden. Zur Wassersparnis konnte man viele Schleusen mit einem Zwischentor auf 26,2 m verkürzen. Dies reichte für die 24 m langen Regelkähne, während Langholztransporte die Schleusenammer oft ganz ausfüllten.



Kunstwege am Kanal

Kanäle sind technische Bauwerke, die sich oft mit Dämmen kilometerlang durch die Landschaft ziehen und diese verändern. So werden die Kanäle für ihrer meist stillen Wasserfläche in der Mitte zu einer besonderen Kulisse für zeitgenössische Kunst. 2003 bis 2012 entstanden bei Berg die sechs Werke des Skulpturenweges „Kunst am Kanal“ (www.kunst-am-kanal.de) direkt am historischen Ludwig-Donau-Main-Kanal.



Entlang des neuen Main-Donau-Kanals entwickelt das Flussparadies Franken seit 2017 die „Kunstbegegnungen am Kanal“ (www.flussparadies-franken.de). Weitere Kunstwerke und Kunstwege lassen sich bei Mühlhausen (Schleuse 25), Rednitzembach (über 50 Objekte entlang der Rednitz), Riedenburg (Klangweg mit 11 Stationen) und Essing (Kunstweg an Fels und Fluss) entdecken.



Bei Essing überspannt die Holzbrücke „Tatzelwurm“ mit 163 Metern den Main-Donau-Kanal.

Karlsgraben Fossa Carolina



Den Traum einer schiffbaren Verbindung zwischen Rhein und Donau hatte schon Karl der Große. Mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanal wurde er schließlich wahr – jedoch nur für einige Jahrzehnte. Inzwischen hat der historische Kanal einen modernen Nachfolger: den Main-Donau-Kanal.

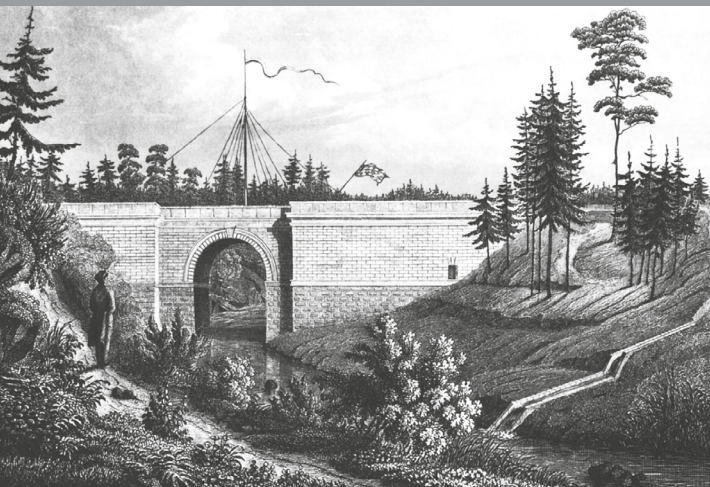
Mit bis zu 6000 Arbeitern beginnt auf Befehl Karls des Großen im Jahr 793 der Bau eines etwa 5 m breiten Wassergrabens. Dieser soll die Oberläufe von Altmühl und Schwäbischer Rezat verbinden und so die europäische Wasserscheide zwischen Main und Donau auf kürzester Strecke überwinden.

Ob der Karlsgraben jemals komplett funktionstüchtig war, ist umstritten. Anhaltender Regen und der sumpfige Boden erschwerten die Bauarbeiten. Der Kanalverlauf konnte bisher auf einer Länge von fast drei Kilometern sicher nachgewiesen werden. Ein Indiz dafür, dass das Werk unvollendet blieb, sind die Eichenpfähle, die ausschließlich im nördlichen Teil gefunden wurden.

Nördlich von Treuchtlingen (Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen) sind nahe der Ortschaft Graben eine knapp 500 m lange Wasserfläche und angrenzende Erdwälle der Fossa Carolina zu sehen.

Mehrmals wurde die Idee einer Schiffsfahrtsstraße zwischen Donau und Main danach ohne Ergebnis wieder aufgegriffen. 1801 entfachte der Nürnberger Jurist Michael Georg Regnet die Diskussion erneut. König Ludwig I. von Bayern beauftragte schließlich seinen königlichen Oberbaurath Heinrich von Pechmann mit der Planung. 1834 stimmte der Bayerische Landtag dem Entwurf zu. Zur Finanzierung wurde eine Aktiengesellschaft gegründet.

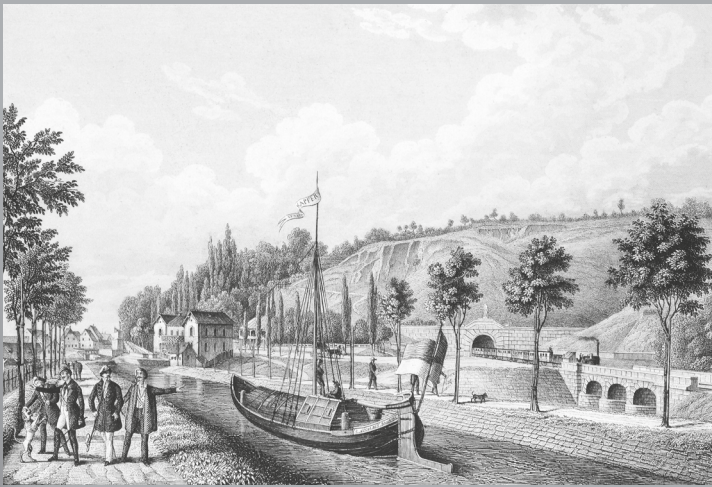
Bau des Ludwigkanals



1836

Der Spatenstich für den Ludwigskanal erfolgte am 1. Juli 1836 an sieben Stellen gleichzeitig. Gebaut wurden 100 Kamerschleusen, um die 266 m Höhenunterschied auf der 172 km langen Trasse zwischen Bamberg und Kelheim zu überwinden. Dazu 70 Dämme, 60 Einschnitte und 117 Brückenbauwerke. Für die 69 Schleusenwärterhäuschen entwarf Pechmann einen Musterplan, den Leo von Klenze als Leiter der Obersten Baubehörde verfeinerte. Bis zu 9000 Männer und auch Frauen aus Bayern, Schwaben, Österreich und Italien fällten mit der Axt die Bäume, hoben mit Hacke und Schaufel die Gräben aus, häuften Dämme auf, setzten Fundamente, erschlossen Steinbrüche, hauten Steine zu, brachten diese mit Pferdefuhrwerken zu den Baustellen und fügten sie zusammen. Dampfbetriebene Maschinen der Nürnberger Firma Späth kamen beim Abtransport der Aushubmassen zum Einsatz. Bereits 1843 können Schiffe von Bamberg nach Nürnberg fahren. Mit der feierlichen Enthüllung des Kanaldenkmals am Erlangerer Burgberg wird am 15. Juli 1848 die neue Wasserstraße eröffnet.

Betrieb des Ludwigkanals



1846

In den ersten Jahren lief es gut für den Kanal. 1850 war mit 196.000 Tonnen das höchste Frachtaufkommen erreicht. Transportiert wurde vor allem Holz, Getreide, Kohle, Steine und Sand. Sieben Hafenmeister, 14 Kanal- und 53 Schleusenwärter sorgten für den Betrieb der Wasserstraße. Die Kanalschiffe waren schmal, hatten aber einen größeren Tiefgang als die bis dahin üblichen Main- oder Donauschiffe. Darum musste an den Endhäfen umgeladen werden. Die von Pferden gezogenen (~ getreidelten) Schiffe benötigten von Kelheim nach Bamberg einschließlich Schleusungen und Ruhezeit bei einer Geschwindigkeit von 3 km/h etwa sechs Tage. Doch der Kanalbau kommt in Bayern zu spät. Fast zeitgleich mit dem Kanal bauen die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen ab 1843 die Ludwig-/Süd-Nord-Bahn als erste Staatseisenbahn. Gegen die schnellere Schiene mit ihrem zügig dichter werdenden Netz und vielen technischen Neuerungen war der Kanal nicht konkurrenzfähig. Bereits 1860 fiel die Frachtrate auf unter 100.000 Tonnen.

1950

Verfall und Denkmal



Beim Bau des Main-Donau-Kanals wurde die Schleuse 13 in Diefurt abgebrochen. Das Schleusenwärterhaus blieb erhalten. Foto: Herbert Liedel

Der Aufwand, den Kanal zu betreiben, ließ sich schon Anfang des 20. Jh. nicht mehr ausgleichen. Im Zweiten Weltkrieg trug die Wasserstraße einige Schäden davon, die sie ab 1944 an vielen Stellen unpassierbar machte. 1950 folgte die Auflösung des Kanals durch das bayerische Innenministerium. Die ab 1952 zuständigen Regierungen mit ihren nachgeordneten Straßen- und Flussbauämtern taten nur das Allernotwendigste. Wo die Kanaltasse für neue Bauprojekte günstig war, wurde sie überbaut. So musste die Wasserstraße in den 1960er Jahren für den Bau der Autobahn A73 (Frankenschnellweg) zwischen Nürnberg und Forchheim Platz machen. Auch Teile des 1992 eröffneten Main-Donau-Kanals verlaufen auf der historischen Kanaltasse.

Im Altmühltal zerstörte sein Bau 12 historische Schleusen. Erst ab 1973 setzte mit dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz langsam ein Umdenken ein. Der „Alte Kanal“ und seine Bauwerke werden heute als bedeutendes Kulturdenkmal wahrgenommen und von den Wasserwirtschaftsämtern gepflegt.

1992

Main-Donau-Kanal



Die Schleuse Berching ist als Sparschleuse mit drei Wasserbecken ausgestattet. Eine Pumpstation versorgt die Scheitelhaltung und leitet Donauwasser in den Norden über. Foto: WSA Donau MDK

Der Bau des Main-Donau-Kanals begann 1960. Zunächst stellte man den Abschnitt von Bamberg nach Nürnberg fertig. Erst 1992 fand die Eröffnung des Gesamtbauprojekts statt. Der Kanal überwindet auf einer Länge von 171 km mit 16 Schleusen einen Höhenunterschied von 243 m. Die Scheitelhaltung liegt bei Hilpoltstein (Lkr. Roth). Bei Berching (Lkr. Neumarkt i.d.OPf.) trennt sich die Trasse des neuen Kanals vom historischen Ludwigskanal. Sie treffen sich erst wieder bei Neuses a. d. Regnitz (Lkr. Forchheim). Etwa 23 Stunden dauert die Fahrt von der Donau auf dem 55 Meter breiten Main-Donau-Kanal bis zur Mündung der Regnitz in den Main. Mit drei stählernen Trogbrücken quert der Kanal die Zenn, die Rednitz und die Schwarzach. Dazu kommen 5 Kanalbrücken aus Beton, 117 Straßen-, Eisenbahn- und Fußgängerbrücken, 7 Wehre, 5 Pumpwerke und 90 km Dämme. Donau und Altmühl liefern das Betriebswasser. Vom Rotsee werden über den Main-Donau-Kanal in Niedrigwasserzeiten bis zu 21 Kubikmeter Wasser für die Flüsse Rednitz, Regnitz und Main übergeleitet.

heute

Ausflugsidylle



Wintervergnügen am Ludwigskanal. Foto: Th. Geiger

Während er wirtschaftlich immer unbedeutender wurde, erfreute der Kanal zunehmend Erholungssuchende. An den Ufern wurde geangelt und flaniert. Im Winter drehten Schlittschuhläufer auf dem zugefrorenen Kanal ihre Runden und Kinder fuhren Schlitten am Kanalrand. Im Sommer feierte man wie in Worzeldorf bei Nürnberg Kanalfeste mit Fischerstechen. Manch einer, der am alten Kanal aufwuchs, lernte in ihm das Schwimmen und Vereine nutzten ihn in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts als Trainingsstrecke. Ein echter Publikumsmagnet waren die Schlagradmopeder, mit denen der Gastwirt Weigel zwischen Fähr und Kronach von 1925 bis 1939 sonntags Hunderte Menschen in sein Lokal schipperte. Heute laden die Uferwege am alten und am neuen Kanal zum Rad fahren und Spazierengehen ein. Ein Schwimmsteg an der Röthbrücke bei Berg ermöglicht sogar wieder das Baden im alten Kanal.

Zwei historische Treidelschiffe verkehren zeitweise für Besucher auf dem Ludwigskanal und Ausflugschiffe fahren auf dem Main-Donau-Kanal bei Bamberg und durchs Donau- und Altmühltal ab Kelheim.

Radreise am Kanal

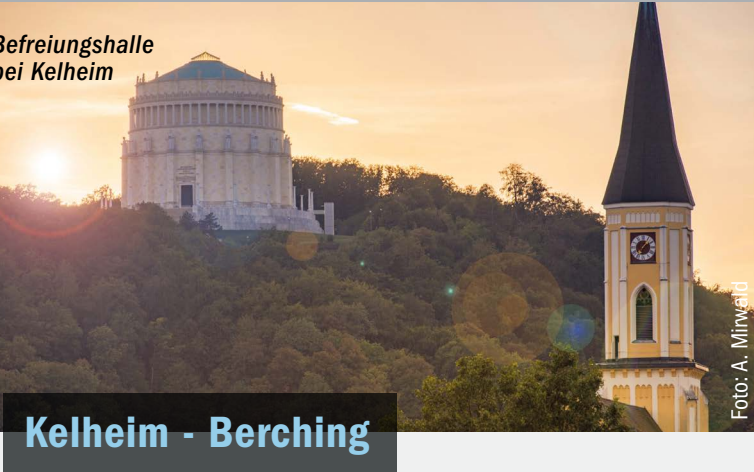
Von der Donau zum Main

König Ludwig I. war sich der europäischen Dimension seines Kanals bewusst. Zeugnis dafür legt die Walhalla bei Donaustauf ab, deren Bau fast zeitgleich mit dem Kanal verlief. Die imposante Befreiungshalle, die Ludwig I. für die siegreichen Schlachten gegen Napoleon errichten ließ, steht auf dem Michaelsberg in Kelheim, wo der Kanal beginnt.



Regensburg - Kelheim

Startpunkt Ihrer Radtour am Ludwigskanal ist die UNESCO-Welterbestadt Regensburg. Vorbei an mittelalterlichen Gassen und Plätzen radeln Sie flussaufwärts entlang der Donau und hinaus aus der Stadt. Mit Blick auf schroffe Felsen und sattgrüne Donauauen führt die erste Etappe Sie zunächst nach Bad Abbach. Der Kurort lädt Sie mit seinen Heilmitteln Moor, Schwefel- und Thermalwasser zur erholsamen Auszeit in der Kaiser-Therme ein.



Kelheim - Berching

Die zweite Etappe am Fünf-Flüsse-Radweg führt Sie von Kelheim nach Berching und vorbei an ein paar der schönsten Orte im Altmühltal. In Essing zeigt das MEMU die großen Veränderungen durch den Bau des Main-Donau-Kanals, über den sich die Holzbrücke „Tatzelwurm“ schwingt. Rund um Riedenburg erheben sich gleich sechs stolze Burgen, Burgruinen und Schlösser auf den Höhenrücken des Tals und laden zur Erkundungstour ein.



Berching - Nürnberg

Nach Berching trennen sich die künstlichen Wasserstraßen. Der Main-Donau-Kanal führt zur Scheitelhaltung der Europäischen Wasserscheide und zum Rotsee. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal führt wasserführend weiter bis Nürnberg. An der Schleuse 25 sind Treidelfahrten mit der „Alma Viktoria“ auf Anmeldung möglich. Über Mühlhausen und Sengenlath führt der Weg vorbei an Schleusenhäuschen bis Neumarkt i.d.OPf. Münster und Schlossviertel zeugen von der Blütezeit der Stadt, die eine einzigartige Sammlung historischer Maybachfahrzeuge beherbergt.



Nürnberg - Forchheim

Vom Wöhrder See aus führt Sie nun der RegnitzRadweg mitten durch Nürnbergs Altstadt. Nach dem Hallertor fahren Sie durch grüne Wiesen und schattigen Wald auf der Pegnitz entlang. Vom Radweg ist es nur ein Katzensprung zum Ludwig-Erhard-Zentrum (LEZ) in der Denkmalstadt Fürth. Nördlich der Stadt vereinigen sich Rednitz und Pegnitz zur Regnitz. Durch Wiesengründe und am Main-Donau-Kanal entlang erreichen Sie Alterlangen. Hier unbefestigt einen Abstecher zum Flanieren durch Erlangen und den Schlossgarten einplanen.



Forchheim - Bamberg

Nach Forchheim ändert sich der Charakter des RegnitzRadwegs. Fluss und Kanal hat man seltener im Blick, doch jede der Ortschaften am Rand der Fränkischen Schweiz hat Besonderes zu bieten. In Eggolsheim führt ein Abstecher am Hirtenort direkt zur begehrten Schleuse 94, vor Unterstümming liegt die Umweltstation Lias-Grube und Buttenheim lockt mit zwei Bierkeimen und dem Levi-Strauss-Museum. Altendorf ist im Herbst mit unzähligen Kürbissen geschmückt und ein traditionsreicher Korbmacher hat hier seine Werkstatt.



Auf der anderen Seite des Regnitztals, am Rande des Steigerwalds, lohnt Stopp an der imposanten Sandsteinkirche in Seußling und in Sassanfahrt am Schloss und dem Museum Trophäen.

Die Pettstader Fähre setzt Radler über den Fluss, bevor die Route durch die Buger Wiesen und den Hainpark die UNESCO-Welterbestadt Bamberg erreicht: mit Blick auf das Alte Rathaus, Klein Venedig und die eisernen Kräne am Alten Hafen. Nur ein paar Kilometer sind es dann noch bis zur Mündung der Regnitz bei Bischofing in den Main und dem Ende des Main-Donau-Kanals.