

<b>Zeitschrift:</b>	Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
<b>Band:</b>	70 (1978)
<b>Heft:</b>	1-2
<b>Artikel:</b>	Der Rhein-Main-Donau-Kanal : Studentenexkursion der ETH Zürich vom 23. bis 25. Juni 1977
<b>Autor:</b>	Schramm, Karl
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-941055">https://doi.org/10.5169/seals-941055</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

ment aux quatre secteurs d'importance et urgents que sont l'hygiène de l'air, la lutte contre le bruit, la gestion des déchets et les substances dangereuses pour l'environnement, on ne devrait plus guère avoir à s'attendre à de trop grandes difficultés d'autant que, lors d'une première prise de contact avec les cantons, les organisations économiques et écologiques, on a pu constater avec satisfaction

qu'il y avait de leur part un large consensus au sujet de la conception de cette nouvelle loi. Ce qui devrait permettre et justifier nos espoirs.

Adresse de l'auteur: Dr. Rodolfo Pedroli, directeur de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, 3003 Berne.

## Der Rhein—Main—Donau-Kanal

Studentenexkursion der ETH Zürich vom 23. bis 25. Juni 1977

DK 656.62

Eine Wasserbau-Exkursion führte die Studenten der Bauingenieurabteilung Vertiefungsrichtungen Wasserwirtschaft und Verkehrsplanung der ETHZ nach Süddeutschland. Nach der Besichtigung der Münchner Verkehrsanlagen wurden die Teilnehmer durch zwei Referate in das gewaltige Bauprojekt des Rhein-Main-Donau-Kanals eingeführt. Dieser wird das Stromgebiet des Rheins mit jenem der Donau verbinden und so die direkte Schiffahrt vom Schwarzen Meer zur Nordsee ermöglichen.

Die Wasserstrasse folgt zunächst auf 252 km Länge von Mainz aus dem Main bis Bamberg, wobei 27 Staustufen überwunden werden müssen. Diese und die anschliessende 72 km lange Strecke bis Nürnberg sind bereits fertiggestellt und befahrbar. Der eigentliche Main-Donau-Kanal von Bamberg bis Kehlheim mit einer Länge von 171 km muss die Wasserscheide zwischen Main und Donau überwinden. Er führt von Bamberg in 11 Stufen mit insgesamt 175,2 m Höhe hinauf bis zur Scheitelhaltung und von dort in 5 Stufen die 67,8 m hinunter bis Kehlheim, wo er in die Donau mündet. Auf der folgenden Strecke von 209 km bis zur Bundesgrenze sind 9 Schleusen vorgesehen.

Die Exkursion war für die angehenden Ingenieure besonders interessant, da in den zwei Tagen der Bau von Schleusen- und Wehranlagen in den verschiedenen Phasen besichtigt werden konnte: Wehr und Schleusen in Regensburg, Bad Abbach (Bild 1), Kehlheim und Leerstetten (Bild 2). Von den leitenden Ingenieuren wurde aber auch in eindrücklicher Weise vorgeführt, wie sorgfältig man solche Bauwerke planen muss, vor allem im Hinblick

auf ihre Anpassung an die Landschaft. Die Fahrt durch das landschaftlich besonders schöne, jetzt noch relativ unberührte Altmühlthal, durch das einmal Europaschiffe fahren werden, liess wohl jedem Teilnehmer klar werden, welche Verantwortung die Planer hier tragen. Ein Kanal, der mit Umsicht und Einfühlungsvermögen errichtet wird, kann aber auch die Landschaft bereichern und vor allem eine Steigerung des Erholungswertes des Gebietes bedeuten, wie viele Beispiele bereits fertiggestellter Anlagen zeigen.

Die Idee, Main und Donau für die Schiffahrt zu verbinden, ist nicht neu. Bereits Karl der Große nahm das Projekt im Jahre 793 in Angriff. Der Versuch missglückte zwar, trotzdem standen die Exkursionsteilnehmer staunend vor den heute noch vorhandenen Überresten der «Fossa Carolina», ein Bild von dem genialen Herrscher vor Augen, das dipl. Ing. G. Gysel auf der Fahrt im Car mit eindrücklichen Worten gezeichnet hatte. Im 17. Jahrhundert wurde unter König Ludwig I. von Bayern der «Ludwig-Kanal» gebaut, der es kleineren Schiffen ermöglichte, von Amsterdam nach Wien zu fahren. Er war immerhin etwa 100 Jahre lang in Betrieb. Heute ist er nur noch stückweise vorhanden, und die Schleusenanlagen stehen still und weisen bereits Anzeichen des Verfalls auf.

Den Abschluss der Exkursion bildete der Besuch des Rohwasserpumpwerkes Leipheim, wo Wasser aus der Donau zu Trinkwasser für Baden-Württemberg, vor allem für die Städte Ulm und Stuttgart, aufbereitet wird.

Karin Schram

Bild 1, links. Bau des Wehres der Staustufe Bad Abbach an der Donau. Bei der Ortschaft Poikam zweigt ein Schiffahrtskanal von der Donau ab, der die für die Schiffe zu starke Krümmung der Abbacher Donauschleife abschneidet.

Bild 2, rechts. Bau der Schleuse Leerstetten des Main-Donau-Kanals. Durch die Schleuse wird eine Höhe von 24,7 m überwunden. Die Schleusenkammer ist 12 m breit und 190 m lang. Alle Schleusen des Main-Donau-Kanals werden mit Hilfe von Sparbecken betrieben, wodurch der Wasserverbrauch um rund 60 Prozent vermindert werden kann. (Fotos G. Anastasi, VAW)

