

Altmühltal, Teil 1

21. bis 24. Juli 2014



Gunzenhausen, Marktplatz





Gunzenhausen, Färberturm

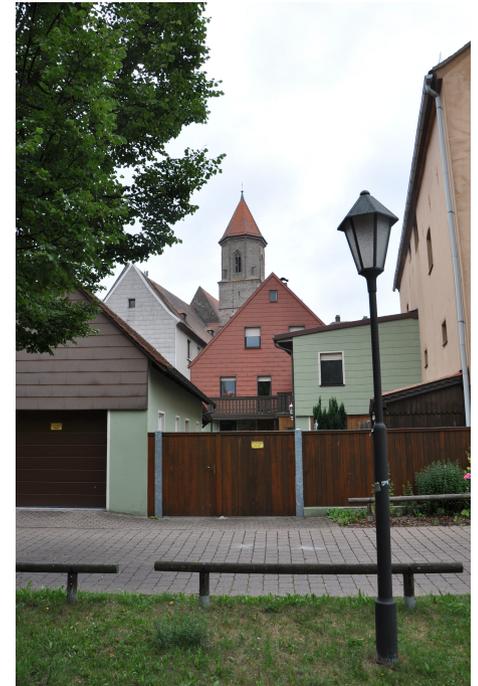


Gunzenhausen – rund um den Hafnermarkt





Gunzenhausen an der Stadtmauer zum Altmühltal





Gelber Berg mit Burg Spielberg



Blick auf Berolzheim



Kirche in Aha



Blick auf Graben bei Treuchtlingen
nawratil-online.de



**Von Gunzenhausen
nach Treuchtlingen**



Biotop – Auwald bei Graben

Der Auwald bei Graben



Raum für ökologische Vielfalt

Hier bei Treuchtlingen wurde der Altmühl wieder eine zusammenhängende Auefläche von insgesamt rd. 15 ha zurückgegeben. Ohne Bewirtschaftung kann sich in den kommenden Jahrzehnten wieder ein naturnaher Auwald als Lebensraum für eine artreiche Pflanzen- und Tierwelt entwickeln.



▲ Durch regelmäßige Pflanzungen wurde von den Schülern der Grundschule Treuchtlingen und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach in den vergangenen Jahren die Entwicklung eines naturnahen Auwaldes ermöglicht.

Nach der Umgestaltung entwickelt sich in der wechselfeuchten bis nassen Aue ein verzahntes Mosaik aus Gehölzen, Röhrichten und Hochstauden sowie Wasserpflanzen in den Altarmen.

Zusätzlich haben die Schüler auf dem Gelände einen Naturerlebnispfad angelegt. Dabei wurden sie vom Naturpark Informationszentrum der Stadt Treuchtlingen unterstützt.



In den Überschwemmungsgebieten unserer Flusstäler sind Auwälder die ursprüngliche und natürliche Vegetationsform.

Die wiederkehrenden Überflutungen erzeugen wechselfeuchte Standorte und formen den Gewässerlauf bzw. das Gelände stetig um. Der Auwald erhält so eine einzigartige, dynamische Struktur- und Artenvielfalt mit vielen wichtigen ökologischen Funktionen. Dabei entscheidet die Häufigkeit und Dauer der Überflutung über die Zusammensetzung der Vegetation.

Auwälder sind an der Altmühl seit vielen Jahrhunderten nicht mehr vorhanden.

In den Jahren von 1999 bis 2002 wurde durch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach in der Nähe des Treuchtlinger Ortsteils Graben ein ehemaliger Altmühlmäander reaktiviert und im Zusammenwirken mit verschiedenen Beteiligten ein Auwald auf der entstandenen Inselfläche begründet. Diese Maßnahme stellt den Beginn für die ökologische Umgestaltung der Mittleren Altmühl zwischen Gunzenhausen und Treuchtlingen dar.

Es wurden landwirtschaftliche Flächen aus der Nutzung genommen, abwechslungsreiche Ufer gestaltet, Altarme angebunden und mit dem Fluss vernetzt und initiale Gehölzpflanzungen durchgeführt.





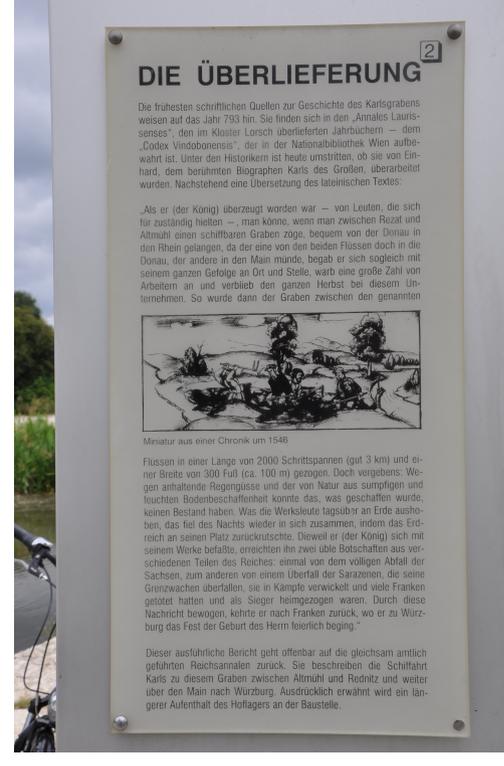
KARL DER GROSSE ¹

Karl der Große, König der Franken und Langobarden, ließ nach der Überlieferung im Herbst 793 einen Kanal zur Verbindung der Flußsysteme von Rhein und Donau graben: die FOSSA CAROLINA. Der KARLSGRABEN gilt als das größte technogeschichtliche Denkmal des frühen Mittelalters.

Karl der Große blieb der Nachwelt als Kaiser in Erinnerung, der die Tradition des Römischen Reiches erneuerte. Auf ihn beruhen die deutschen Kaiser und Könige. Er herrschte über den größten Teil Westeuropas, von den Pyrenäen bis nach Mitteleuropa, von der dänischen Grenze bis nach Süditalien. Karl sicherte das Reich nach außen durch die Unterwerfung von Sachsen und Awaren, durch die Einrichtung von Grenzmarken gegen die heidnischen Dänen und das islamische Spanien. Im Inneren förderte er Kultur, Wirtschaft und Rechtswesen. Dank seiner Initiative war die Zeit der Karolinger die erste große Blütezeit des Abendlandes.

Das Gebiet zwischen Weißenburg und Eichstätt spielte in der Reichspolitik Karls eine bedeutende Rolle. Nach dem Sturz des Bayernherzogs Tassilo III. im Jahr 788 wurde Bayern dem Frankenreich einverleibt; eine Raumordnung mit der Anlage neuer Dörfer begann. Vom fränkischen Königshof Weißenburg über den fränkischen Bischofssitz Eichstätt bis zum ehemaligen bayerischen Herzogshof Tassilos in Neudurg wurde ein Hofkreis von wehrhaften Siedlungen gezogen. Damit sollte der Anschluß Bayerns an das Frankenreich gesichert werden. Dem gleichen Ziel sollte wohl auch die Fossa Carolina dienen. Der durchgehende Schifffahrtsweg zwischen dem Kerngebiet des Reiches und der Donau wäre nicht nur für den Nachschub bei den Awarerfeldzügen wichtig gewesen, sondern hätte Bayern auch stärker an Franken gebunden. Der Karlsgraben mag aber auch als Verkehrsverbindung für den Handel gedacht gewesen sein.

Unbestreitbar ist, daß König Karl sich während des Kanalbaus an Ort und Stelle aufhielt. Ob der Vielgereiste zeitweilig im Königshof Weißenburg residierte oder ständig in seinem Lager an der Großbaustelle weilt, blieb bisher ungeklärt. Für die schwierige Versorgung der Tausende von Schanzarbeitern konnte man auf die Basen im Ries und auf die neuen Dörfer der fränkischen Staatskolonisation zurückgreifen.



DIE ÜBERLIEFERUNG ²

Die frühesten schriftlichen Quellen zur Geschichte des Karlsgrabens weisen auf das Jahr 793 hin. Sie finden sich in den „Annals Lauris-sensens“, den im Kloster Lorsch überlieferten Jahrbüchern – dem „Codex Lindobrunensis“, der in der Nationalbibliothek Wien aufbewahrt ist. Unter den Historikern ist heute umstritten, ob sie von Einhard, dem berühmten Biographen Karls des Großen, überarbeitet wurden. Nachstehend eine Übersetzung des lateinischen Textes:

„Als er (der König) überzeugt worden war – von Leuten, die sich für zuständig hielten –, man könne, wenn man zwischen Rezat und Altmühl einen schiffbaren Graben zöge, bodem von der Donau in den Rhein gelangen, da der eine von den beiden Flüssen doch in die Donau, der andere in den Main münde, begab er sich sogleich mit seinem ganzen Gefolge an Ort und Stelle, warb eine große Zahl von Arbeitern an und verließ den ganzen Herbst bei diesem Unternehmen. So wurde dann der Graben zwischen den genannten



Miniatur aus einer Chronik um 1548

Flüssen in einer Länge von 2000 Schrittspannen (gut 3 km) und einer Breite von 300 Fuß (ca. 100 m) gezogen. Doch vergebens. Wegen amorpher Regengüsse und der von Natur aus sumpfigen und feuchten Bodenbeschaffenheit konnte das, was geschaffen wurde, keinen Bestand haben. Was die Werkleute tagsüber an Erde aushuben, das fiel des Nachts wieder in sich zusammen, indem das Erdreich an seinen Platz zurückrutschte. Dieweil er (der König) sich mit seinem Werke befleißte, erreichten ihn zwei üble Botschaften aus verschiedenen Teilen des Reiches: einmal von dem vollen Abfall der Sachsen, zum anderen von einem Überfall der Sarazenen, die seine Grenzschutz überfallen, sie in Kämpfe verwickelt und viele Franken getötet hatten und als Sieger heimgezogen waren. Durch diese Nachricht bewogen, kehrte er nach Franken zurück, wo er zu Würzburg das Fest der Geburt des Herrn feierlich beging.“

Dieser ausführliche Bericht geht offenbar auf die gleichsam amtlich geführten Rechenamalen zurück. Sie beschreiben die Schifffahrt Karls zu diesem Graben zwischen Altmühl und Rodnitz und weiter über den Main nach Würzburg. Ausdrücklich erwähnt wird ein längerer Aufenthalt des Hoflagers an der Baustelle.



DER LUDWIGSKANAL ⁷

Die historische Erinnerung an den Kanalbau Karls des Großen ist nie verlorengegangen. Sie löste immer wieder Überlegungen und Vorschläge aus. Main und Donau mit einer Wasserstraße zu verbinden. Seit 1556 wurden mehrfach Projekte für einen Kanal vorgeschlagen, die aber an politischen und finanziellen Bedenken scheiterten.

Erst der Anschluß Frankreichs an Bayern rückte den Kanalbau in den Bereich des Möglichen. In den Niederlanden, in England und Frankreich hatten Kanäle ihre Bedeutung als leistungsfähige Verkehrswege bewiesen – Bayern wollte nachziehen. Aus finanziellen Gründen fiel der Entschluß zum Kanalbau aber erst unter König Ludwig I.

1825 erfolgte der Planungsauftrag, 1836 begann der Bau. 1846 wurde der Ludwig-Donau-Main-Kanal eröffnet. Mit fast 16 Metern Breite und 1,5 Metern Tiefe besaß er einen großen Querschnitt als



Der Ludwig-Donau-Main-Kanal (Statistisch von Alexander Marx, 1845)

die meisten künstlichen Wasserstraßen von damals. Die Schiffe hatten auf der „47 Stunden“ langen Strecke von gut 177 Kilometern Länge 100 Schleusen zu bewältigen.

Dennoch erwies sich der Kanal als unwirtschaftlich. Finanziert war er durch Aktien mit staatlicher Zinsgarantie. Durch den Anstieg der Eisenkosten von 10 auf 18 Millionen Gulden entstanden erhebliche Zinslasten. Gelder für den notwendigen Ausbau des Mars weicht nicht mehr vorhanden. Nach vor der Fertigstellung Jahr auf der gleichen Strecke die Eisenbahn, die schnellere Konkurrenz, dessen Aus-scheidung unvorhersehbar war. Das Verkehrskommen auf dem Kanal ging daher nach 1862 drastisch zurück.

Im 20. Jahrhundert war der Kanal nicht mehr konkurrenzfähig. Nach Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurde auf die Wiederherstellung verzichtet, und der Kanal 1950 offiziell aufgegeben. Ein Besuch des Landtags, daß er wieder geflutet werden sollte, wurde niemals ausgeführt. Seine erhaltenen Teilstrecken sind heute ein kultur-geschichtliches Denkmal und ein beliebtes Ausflugsziel.

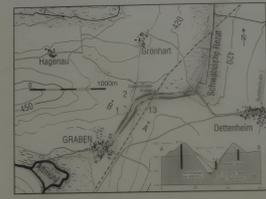
Karlsgraben



TIEFER GEBOHRT ⁶

Durch Luftaufnahmen erkannte man erst 1968 bislang unbedeckte Spuren des Karlsgrabens im Rezatried. Vom deutlich sichtbaren Ostende an der Straße Granhart – Dettenheim zieht ein künstliches Flußbett parallel zur heutigen Rezat nach Norden bis über die Bahnhofsbrücke hinweg. Dortzulage war der Karlsgraben erheblich länger gewesen, als die oberflächlich sichtbaren Wälle erkennen lassen: rund 3000 Meter. Das entspricht der Angabe *duum milium passuum* der Lorschener Annalen.

Durch einen Übersetzungfehler wurde diese Längenangabe in den meisten bisherigen Veröffentlichungen als 2000 Schritt (= 1,5 Kilometer) gedeutet. Die zufällige Überstimmung der sichtbaren Länge der Wälle mit dieser unrichtigen Angabe trug dazu bei, daß der Fehler weiter überliefert wurde und zu falschen Rekonstruktions-vorschlägen führte.



Bodenerkundungen in Form von 15 Kernbohrungen und genaue Vermessungen wurden 1992 durchgeführt. Damit wurde die Fortsetzung des Grabens im Rezatried bestätigt.

Ungeklärt blieb, wie weit die Arbeiten beim Abbruch im Herbst 793 gediehen waren. Die Lorschener Annalen erwähnen neben politischen auch bauliche Probleme. Diese dürften die kritischen Abschnitte in den Flußniederungen betreffen haben, wo wasserreiche Sande in den Graben nachflossen. Der größere Teil des Werkes im festen Boden überdauerte jedoch 1200 Jahre. Der relativ stetige Verlauf der Grabensohle zeigt einen planmäßigen Arbeitsablauf; die Böschungswinkel zeigen von einem hohen Wissensstand der fränkischen Ingenieure. Ein untrügliches Indiz, daß das Werk sehr wohl Bestand hatte, sind die bis zu 1,6 Meter mächtigen Torfschichten im verlandeten südlichen Teil des Grabens.

Hier geht es weiter zu den nächsten Tagen

Altmühltal 2014

Teil 2 und 3

Tag 2: Treuchtlingen – Mönsheim

Tag 3: Mönsheim – Eichstätt