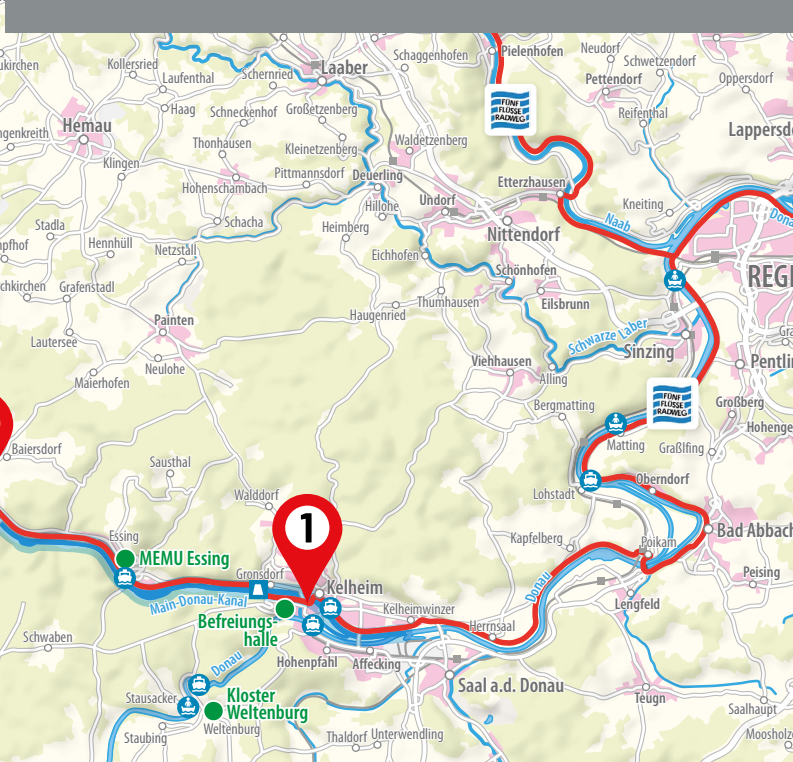
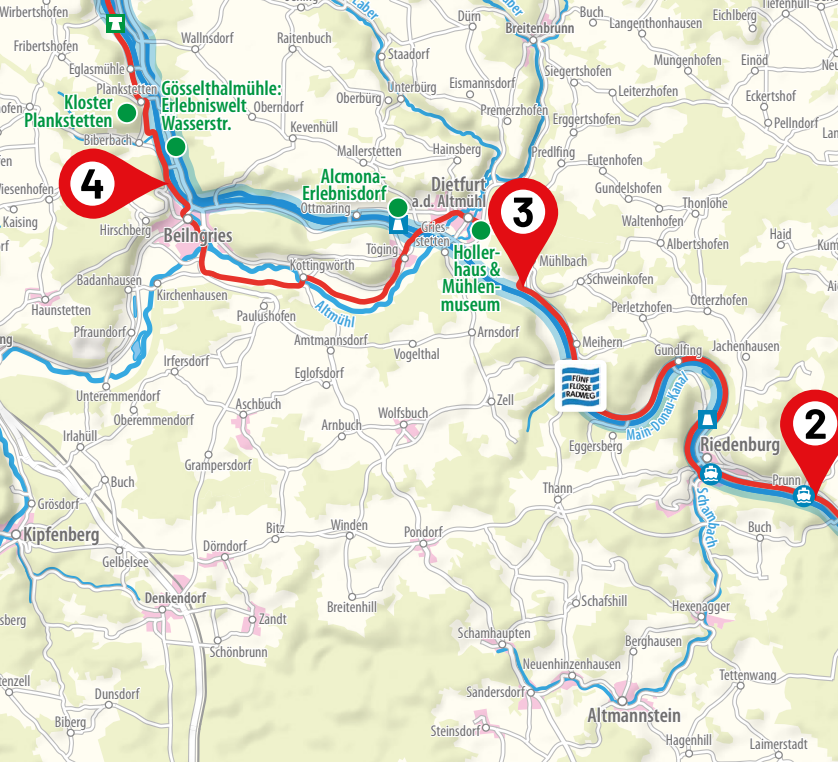
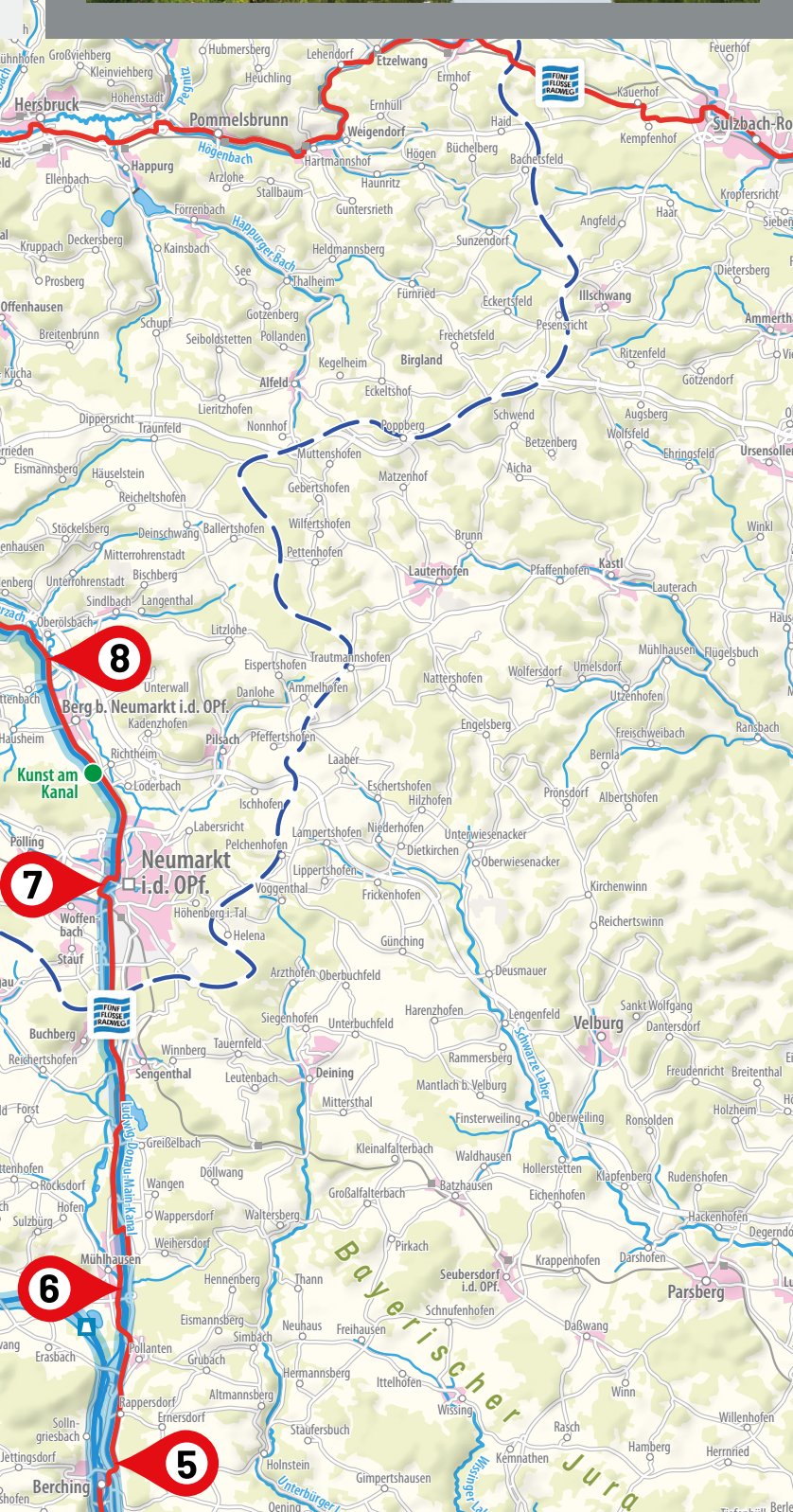
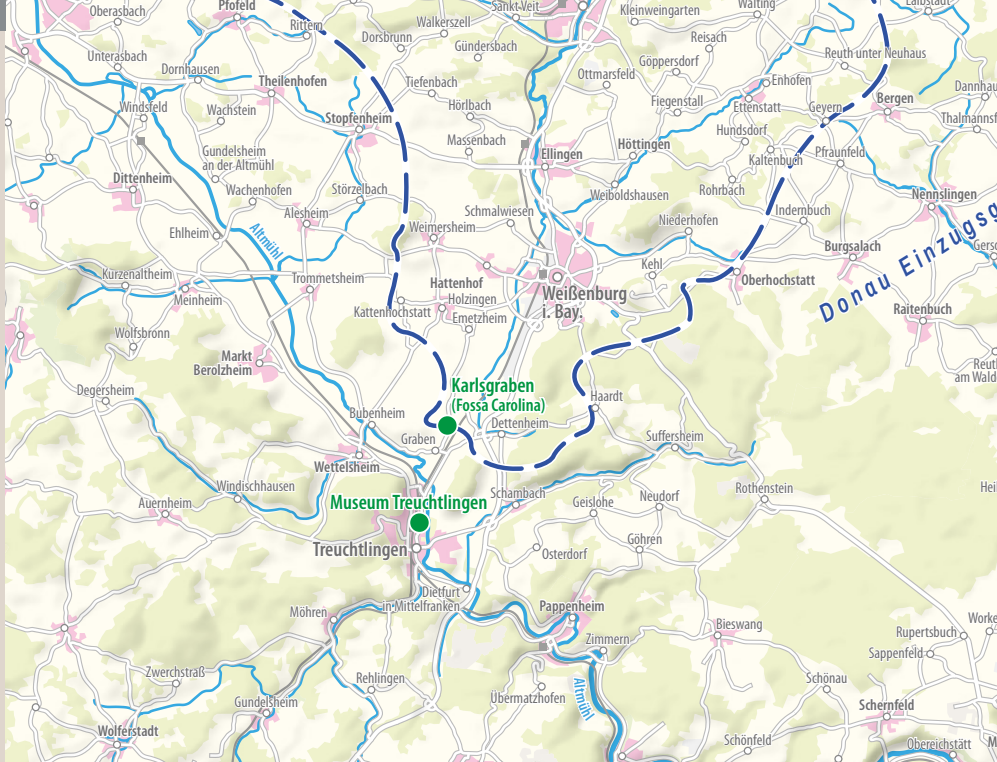






Herzlich Willkommen am Ludwig-Donau-Main-Kanal

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.

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.

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 Michelsberg in Kelheim, wo der Kanal beginnt.

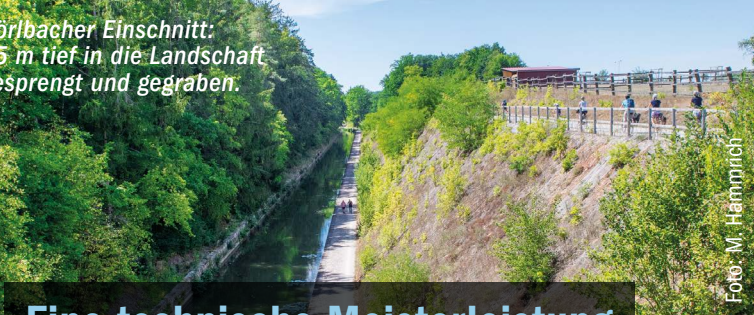
Unterbrechungen während einer Kanalreise sind durchaus lohnend! Die Burg Prunn beispielsweise mit der Ausstellung um das Nibelungenlied, die Stadt Nürnberg mit Kaiserburg, Altstadt und Germanischem Nationalmuseum, das Ludwig-Erhard-Zentrum Fürth, das Plafzsmuseum in Forchheim und schließlich Bamberg mit Dom und Altem Rathaus sind allemal einen Halt wert.

Die historischen Schleusenwärterhäuschen und die noch vorhandenen Schleusen laden zum Verweilen ein. Das **Bayerische Kanalmuseum in der BurgThann** informiert ausführlich über Planung, Bau und Betrieb des historischen Kanals. An besonders interessanten Kanalorten erzählen die 16 Info-Stelen Geschichte und Geschichten zum Ludwigskanal. Alte Kanalhäfen mit originalen Kränen in Kelheim, Beilngries, Neumarkt i.d.OPf., Wendelstein, Worzeldorf und Bamberg bezeugen seine damalige industrielle Bedeutung. In Bamberg können Sie auf dem Flusspad an der Regnitz entlang durch die historische Altstadt spazieren.

Der heutige **Main-Donau-Kanal** wurde zwischen 1960 und 1992 erbaut. Mit ihm entstand eine durchgehende Großschiffsfahrtsstraße (Europakanal) zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer. Im Vorgirff wurde in den Jahren 1976 bis 1991 das Untere Altmühltal archäologisch intensiv untersucht. Funde dieser größten baubegleitenden Ausgrabung Bayerns finden Sie im Archäologischen Museum in Kelheim, im Hofmarkmuseum Schloss Eggenberg und im Museum im Hohenhaus in Diefdurt. Auf 39 km zeigt der ausgeschaltete **Archäologiepark Altmühltal** entlang der Kanaltrasse an 18 Stationen archäologische Rekonstruktionen und Nachbauten. Sie können Ihre Reise aber auch mit einer Personen-schiffahrt kombinieren und vom Wasser aus genießen.

Wer eine Kanalreise startet, sollte also Zeit einplanen, um zu rasten und die herrlichen Orte und Museen entlang der Kanäle zu entdecken.

www.ludwig-donau-main-kanal.de/erlebnis-kanal/



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 Kanaltrasse 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

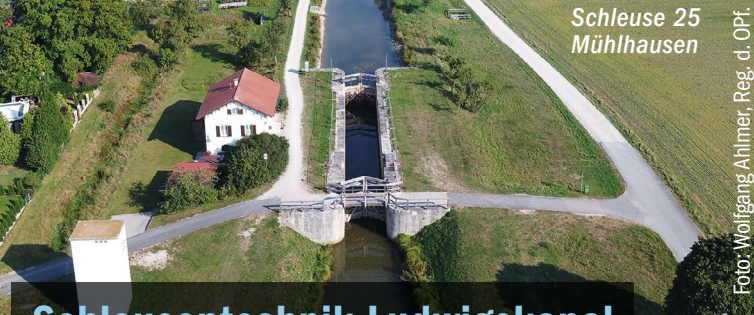
Um die Schiffe entlang des Kanals ohne Motorkraft zu bewegen, wurden sie gezogen. Dies nennt man **Treideln**. Dazu befestigt man ein Seil am Schiff, das schräg über das Wasser zu einem Pferde- oder Ochsesspann am Ufer führt. Die Tiere wurden für diese schwierige Tätigkeit speziell ausgebildet. Der Uferweg 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.



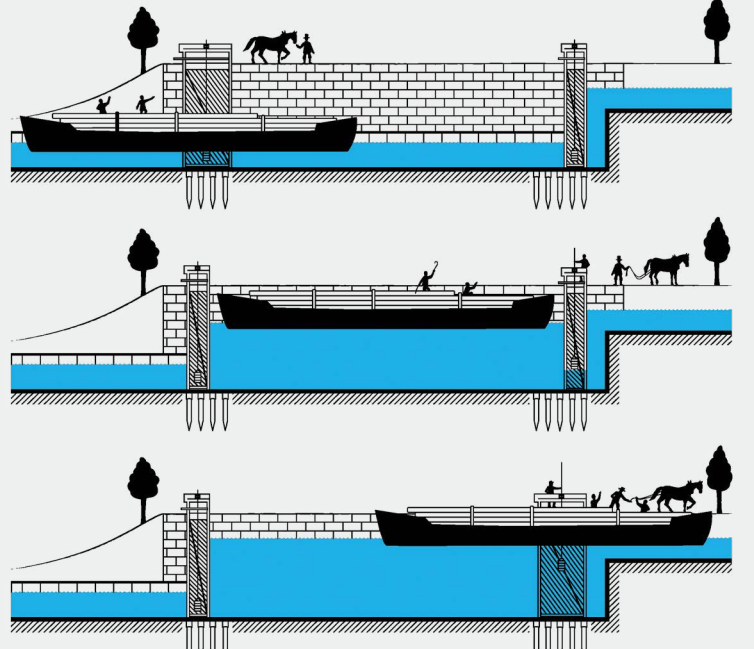
Die dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bzw. der Gemeinde Mühlhausen gehörenden originalen Treidelschiffe machen an bestimmten Sonntagen im Sommer (Elfriede) bzw. auf Anfrage (Alma-Viktoria) die Transportgeschwindigkeit zur Zeit des Ludwigkanals erlebbar.



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.

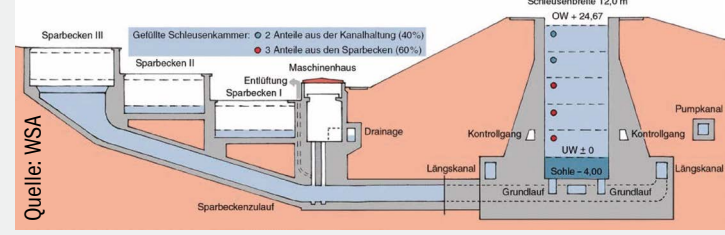


Bildquelle: phocusbrand/WWA Regensburg



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 Donaauraum 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.

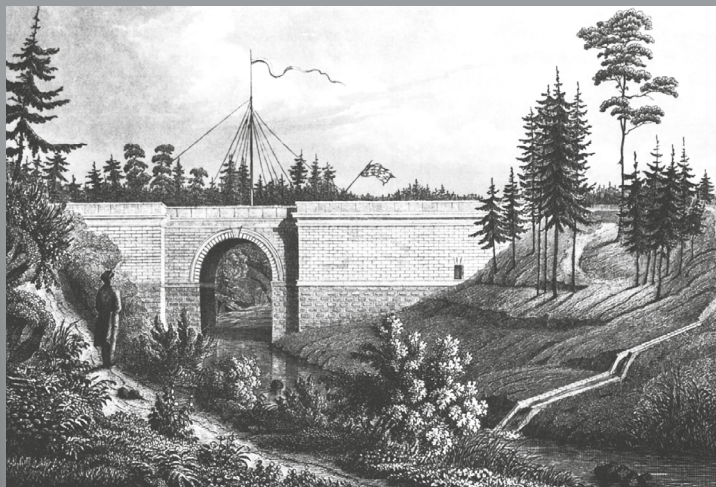


Entlang des neuen Main-Donau-Kanals entwickelt das Flussparadies Franken seit 2017 die „Kunstbegegnungen am Kanal“ (www.flussparadies-franken.de). Weitere Kunstwerke und Kunstwege lassen sich bei Mühlhausen (Schleuse 25), Rednitzembach (über 50 Objekte entlang der Rednitz), Riedenburg (Klangweg mit 11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



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

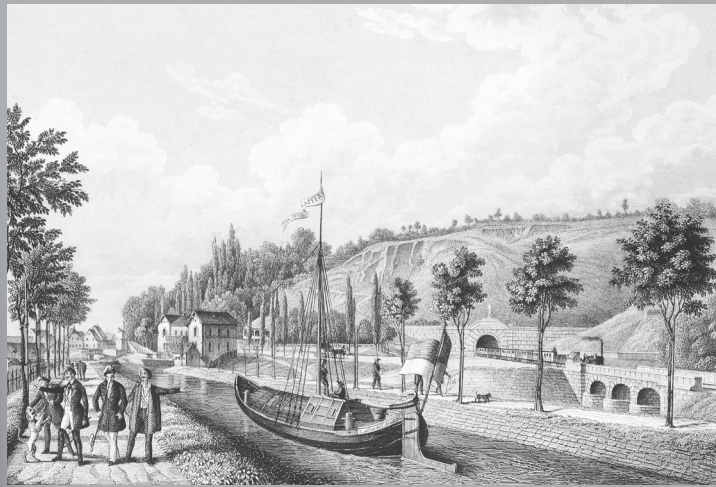
Bau des Ludwigkanals



Aufwendige Brückkanäle führten den Kanal über Täler hinweg. Stich von Alexander Richard Marx 1845.

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



Ludwigskanal bei Erlangen. Stich von Alexander Richard Marx 1845.

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.

Verfall und Denkmal



Beim Bau des Main-Donau-Kanals wurde die Schleuse 13 in Diefdurt 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 Kanaltrasse 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 Kanaltrasse. 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.

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 Gesamtbauwerks 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 Trögbrücken 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.

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 Fürth 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 Spaziergehen ein. Ein Schwimmsteg an der Röhrbrücke bei Berg ermöglicht sogar wieder das Baden im alten Kanal. Zwei historische Treidelschiffe verkehren zeitweise für Besucher auf dem Ludwigskanal und Ausflugsschiffe fahren auf dem Main-Donau-Kanal bei Bamberg und durchs Donau- und Altmühltal ab Kelheim.



Regensburg - Kelheim

Startpunkt Ihrer Radtour am Ludwigskanal ist die UNESCO-Weiterbestadt 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.



Nach einer kurzen Pause geht es weiter donauaufwärts nach Kelheim. Schon von Weitem begrüßt Sie hier ein weiteres durch König Ludwig I. errichtetes Monument: die Befreiungshalle. Das Wahrzeichen Kelheims tront imposant über der alten Wittelsbacher Stadt auf dem Michelsberg.

In Kelheim sollten Sie auch einen Abstecher zum Kloster Weltenburg planen: Steigen Sie um auf's Schiff und staunen Sie von Bord aus über die steilen Felsen des Donaudurchbruchs im Nationalen Naturmonument „Weltenburger Enge“, und verkosten Sie in der Klosterschenke Spezialitäten aus der ältesten Klosterbrauerei der Welt!



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.



Tipp: Alternativ lässt sich die Strecke von Kelheim nach Riedenburg auch an Bord der Ausflugsschiffe gemütlich vom Wasser auf dem Main-Donau-Kanal aus genießen (Schiffe fahren nicht täglich, Fahrpläne: schiffahrt-kelheim.de).

Die 7-Täler-Stadt Diefdurt a. d. Altmühl besticht durch ihre malerische Lage und mit einer bunten Museumslandschaft, die mitnimmt in die 4000 Jahre Menschheitsgeschichte im Altmühltal. In Beilngries weht ein Hauch von Süden durch die Gassen der historischen Altstadt. Die Gosselthalmühle beherbergt die Ausstellung Erlebniswelt Wasserstraße. Am Main-Donau-Kanal entlang radeln Sie weiter vorbei am Kloster Plankstetten bis zum mittelalterlichen Berching.



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.



Vom historischen Kanalhafen geht es über das ehemalige Landesgartenschau-gelände stadtauswärts. Im Gemeindeindeelchen Berg begleitet die Radler „Kunst am Kanal“ bis an die Landkreisingrenze, wo unweit die Klosterurne Gnadenberg steht.

Im fränkischen Schwarzenbach legt am Gasthaus „Ludwigskanal“ das Treidelschiff „Elfriede“ von Mai bis September sonntags ab. Ein paar Kilometer weiter beherbergt die BurgThann das Kanalmuseum. Die Schwarzach-Klamm bei Ochsenbruck gehört zu den 100 schönsten Geotopen Bayerns. In Wendelstein sind die alten Handwerkerhäuser und das Drechsler- und Metallrückermuseum interessant.



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 Regnitz 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.



Auf der Strecke bei Forchheim zeigt sich das Regnitztal von seiner sandigen Seite. Die Tiere und Pflanzen, die mit den trocken-heißen Sandböden zurechtkommen, sind echte Überlebenskünstler. Zur Wiesenbewässerung baute man einst hölzerne Wasserschöpfpräder, von denen bei Möhrenrod noch einige erhalten sind.

Bald ist Baidersdorf mit seiner Meerrettich-Tradition erreicht. Beim Spargeldorf Hausen lädt eine Besucherplattform dazu ein, die Schiffe beim Schleusen auf dem Main-Donau-Kanal zu beobachten. Kaiserpfalz, fränkisches Fachwerk und fürstbischöfliche Festungsanlagen erwarten die Radler in Forchheim.



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 Egolsheim führt ein Abstecher am Hirten-tor direkt zur begehrten Schleuse 94, vor Unterstümm 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 traditions-reicher 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-Weiterbestadt 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.