Lahn (Fluss)

Schlagwörter: Fluss (Fließgewässer)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Naturschutz
Gemeinde(n): Altendiez, Aull, Bad Ems, Bad Laasphe, Balduinstein, Biedenkopf, Birlenbach, Braunfels, Bremberg, Cölbe, Cramberg, Dausenau, Dautphetal, Diez, Dörnberg, Fachbach, Fronhausen, Geilnau, Gießen, Gutenacker, Heistenbach, Heuchelheim, Lahnau, Lahnstein, Lahntal, Langenscheid, Laurenburg, Leun, Limburg a.d. Lahn, Löhnberg, Lollar, Marburg, Miellen, Nassau, Netphen, Nievern, Obernhof, Runkel, Scheidt, Seelbach (Rheinland-Pfalz), Solms, Steinsberg, Villmar, Weilburg, Weimar (Lahn), Weinbach, Wettenberg, Wetzlar
Kreis(e): Gießen, Lahn-Dill-Kreis, Limburg-Weilburg, Marburg-Biedenkopf, Rhein-Lahn-Kreis, Siegen-Wittgenstein
Bundesland: Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz



Die Lahn bei Weinbach-Gräveneck (2017)
Fotograf/Urheber: Jörn Schultheiß



Die Lahn ist ein rechter Nebenfluss des Rheins. Sie hatte in ihrer Vergangenheit eine große Bedeutung als Transportweg, jedoch war sie als Wasserstraße nur wenig geeignet. Seit 1981 dient die Lahn ausschließlich der Sportschifffahrt.

Nebenfluss des Rheins
Nutzung der Lahn
Erste Ausbaumaßnahmen der Lahn
Ausbaumaßnahmen des 19. Jahrhunderts
Ausbaumaßnahmen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Nebenfluss des Rheins

Die Lahn ist ein rechter Nebenfluss des Rheins und durchfließt die Bundesländer Nordrhein-Westfalen (Quelle bis Kilometer 23), Hessen (23 bis 165,6) und Rheinland-Pfalz (165,6 bis 245,6). Sie entspringt im südöstlichen Rothaargebirge auf 603 Metern Höhe und mündet nach 245,6 Kilometern auf einer Höhe von 69 Metern in Lahnstein in den Rhein. Der überwundene Höhenunterschied beträgt somit 534 Meter.
Die Lahn ist ein Fluss mit ungewöhnlich starkem Gefälle; insbesondere im Unterlauf nimmt dieses stark zu. Der mittlere Abfluss der Lahn beträgt 50,92 Kubikmeter pro Sekunde, das Einzugsgebiet ist 5924 Quadratkilometer groß. Die Bedeutung des Wortes „Lahn“ ist unbekannt.

Der Fluss ist heute ab Wetzlar (Kilometer 12,22) bis zur Mündung in den Rhein Wasserstraße; dabei dient er heute fast ausschließlich der Sportschifffahrt.
Die Lahn besitzt die biologische Güteklasse II und die chemische Güteklasse I. Ihre Durchlässigkeit für Lebewesen ist jedoch durch eine Vielzahl von Querbauwerken vermindert. Insbesondere viele historische Stauwehre stellen bedeutende Barrieren dar.

Aufgrund dessen wurden insbesondere seit der Jahrtausendwende einige Wehre mit Fischtreppen ausgestattet. Das gezielte Einbringen verschwundener Fischarten soll die Artenvielfalt erhöhen und ehemals heimischen Arten einen neuen Lebensraum bieten.

Nutzung der Lahn

Die Lahn hatte in ihrer Vergangenheit eine große Bedeutung als Transportweg. Jedoch war sie als Wasserstraße nur wenig geeignet; ihr vergleichsweise starkes Gefälle, Sandbänke und Felsbrocken verhinderten die Befahrung der Lahn auf weiten Strecken.
Spätestens die Römer nutzten den Fluss, um auf ihm verschiedenste Güter zu transportieren und um das Territorium rechts des Rheins militärisch abzusichern. Auch nach der Römerzeit diente der Fluss als Transportweg. Im Mittelalter wurden entlang der Lahn eine relativ große Zahl von Mühlen errichtet. Um die Wasserversorgung der Mühlen zu gewährleisten, erbaute man Wehre, die die Schiffbarkeit der Lahn stark einschränkten.

Die schwierige Befahrbarkeit der Lahn führte noch im 16. Jahrhundert dazu, dass nur vergleichsweise kleine Schiffe auf ihr verkehren konnten. Des Weiteren fehlte zu dieser Zeit auch noch ein durchgehend angelegter Leinpfad, mit dem die Schiffe lahnaufwärts hätten transportiert werden können. Außerdem war die Befahrbarkeit nur bis Diez gegeben, da sich dort seit Anfang des 16. Jahrhunderts ein Wehr befand. Dieses sollte alle lahnabwärts fahrenden Schiffe zwingen, ihre geladenen Güter in Diez umzuladen, was zusätzliche Steuereinnahmen gewährleistete.

Erste Ausbaumaßnahmen der Lahn

In den Jahren 1593 bis 1599 fand die erste Schiffbarmachung der Lahn auf Befehl Graf Johann VI. des Älteren von Nassau-Dillenburg (1559 bis 1606) statt. Damit wollte Johann seine an der Lahn gelegenen Ländereien infrastrukturell besser an den Rhein anbinden, um Waren nach Holland zu verkaufen.
In einem im Jahre 1594 geschlossenen Vertrag sollte ein Leinpfad auf dem rechten Lahnufer von der Mündung bis Diez errichtet sowie große Steine und Sandbänke im Flussbett entfernt werden. Der Ausbau erfolgte nicht vollständig, da nach Abschluss der Maßnahmen noch an circa 50 Stellen der Leinpfad die Uferseite wechselte, was das Ziehen der Schiffe entlang des Flusses erschwerte. Die Maßnahmen führten dazu, dass die Lademenge pro Schiff mehr als verdoppelt werden konnte. Vor den Maßnahmen konnte ein Schiff zwei Fuder Wein sowie 40 Malter Korn laden, nach dem Ausbau des Flusses waren es acht Fuder Wein und 100 Malter Korn. Mit dem Ende des 16. Jahrhunderts beginnenden Abbau des Lahnmarmors und seiner Verwendung in den Kirchen und Schlössern entlang des Rheins und der Mosel dürfte die Lahn auch für den Transport dieses Werksteins genutzt worden sein. Nachgewiesen ist ein Hafen in Balduinstein vom dem aus die Steinmetze Strahl ihre Werkstücke verschifften. Stephan Strahl (1685-1757/8) und sein Sohn Johann (1721-1808) dominierten das Lahnmarmorgeschäft in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Der größte Auftrag von Stephan Strahl war die Ausstattung der Jesuitenkirche in Mannheim mit einem Hochaltar und sechs Seitenaltären (1738-1760).
In den folgenden Jahrhunderten strebte man mehrfach einen weiteren Ausbau der Lahn als Wasserstraße an. Jedoch waren diese Anstrengungen erfolglos, was sich vor allen in der damaligen Kleinstaaterei und dem daraus resultierenden Konkurrenzdenken begründete. Noch im 18. Jahrhundert war die Schiffbarkeit der Lahn durch das blockierende Wehr bei Diez stark eingeschränkt. Im Zuge des Zweiten Schlesischen Krieges (1744 bis 1745) lagerte um Diez die französische Armee. Diese öffnete das Wehr, um Material per Schiff transportieren zu können. Nach Abzug der Armee blieb das Wehr geöffnet.

Ausbaumaßnahmen des 19. Jahrhunderts

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts blühte an der Unterlahn das Eisengewerbe. Insbesondere die aus Belgien stammende Hüttenfamilie Mariot gründete eine Vielzahl von Hüttenwerken. Diese nutzten die Lahn zum Transport des Eisens. Die Mariots waren weit verzweigt und besaßen auch umfangreiche Besitzungen im Hunsrück, etwa die Rheinböllerhütte oder die Stromberger Hütte als Vorgänger der Stromberger Neuhütte. Das wirtschaftliche Aufblühen der Lahngegend führte zu verstärkter Transportschifffahrt.
Die große Zahl an Mühlwehren machte das Befahren der Lahn noch Ende im 18. Jahrhundert gefährlich. Es existierten Wehrlücken, durch die die Wehre befahrbar waren. Diese Lücken waren jedoch aus ökonomischen Gründen sehr schmal. Zusätzlich verminderten Sandbänke und Felsbrocken die ungehinderte Befahrung des Flusses. Diese Umstände führten dazu, dass die Schiffe nicht voll beladen werden konnten. Außerdem waren die Leinpfade häufig in einem sehr schlechten Zustand, da sie nicht gepflegt wurden und die Grundstückseigentümer die Nutzung dieser Pfade durch die Schifffahrer nur duldeten. Die Lahn war damit bis Ende des 18. Jahrhunderts nur bis Diez befahrbar und das Lahnbett in keinem für die Schifffahrt optimalen Zustand.
Um die zu befahrende Strecke des Flusses über Limburg hinaus zu verlängern, setzte zwischen 1808 und 1810 die zweite Schiffbarmachung der Lahn ein. Der Kurtrierische Wasserbaudirektor und Ingenieur-Oberrat Johann Jakob von Kirn (1767 bis

1850) empfahl im Jahre 1796 erstmals den Bau von Schleusen an kaum befahrbaren Flussbereichen. Die Schleusen sollten insbesondere an den schwer passierbaren Mühlwehren erbaut werden. Alternativ sah er den Bau von Rollbrücken an den Wehren vor. Dies bedeutete, dass zwischen Mühlrad und Wehr eine Gleitbahn mit Querhölzern errichtet werden sollte. Mithilfe des Mühlrades und einer Seilkonstruktion sollten die Schiffe über die Rollbrücke gezogen werden.

Der Ausbau der Lahn konnte erst nach dem Jahre 1806 beginnen, als nassau-oranische an nassau-weilburgische Gebiete angeschlossen wurden. Aus Kostengründen unterließ man zunächst den Schleusenbau und ergriff Maßnahmen wie das Freiräumen des Flussbetts und die Vergrößerung und Neuanlage von Wehrdurchlässen. Der Bau der Lücke im Wehr von Oranienstein ermöglichte bereits im Jahre 1808 die Befahrung der Lahn bis Limburg. Bis zum Jahre 1809 konnte der Fluss bis Runkel schiffbar gemacht werden. Das Runkeler Mühlenwehr war jedoch besonders groß, weshalb dieses nicht mit einem ausreichenden Durchlass ausgestattet werden konnte. Aufgrund dessen wurde 1808 in Runkel die erste Schleuse der Lahn erbaut. Im Jahre 1810 konnte die Lahn bis Weilburg befahren werden.
Die schiffbare Länge des Flusses wurde durch diese Maßnahmen von 53 Kilometern auf 96 Kilometer verlängert. Am 12. Oktober 1810 fuhren erstmals zwölf Schiffe in Weilburg ein, welche feierlich begrüßt wurden.
In Vorbereitung des dritten Lahnausbaus (1816 bis 1860) wurde im Juli 1817 der Fluss durch den preußischen Geheimen Oberbaurat Funk, den Regierungsrat Schauß sowie den nassauischen General-Chaussee-Inspektor Wolff bereist. Die preußischen Beamten empfahlen die Errichtung von Kammerschleusen an sämtlichen Wehrlücken des Flusses, da bestehende Wehrdurchlässe sich in Anbetracht des wachsenden Verkehrsaufkommens und den immer größer werdenden Schiffen schnell als zu klein herausstellten. Zusätzlich war das Befahren der Durchlässe mit großen Schwierigkeiten verbunden. Der nassauische Beamte sprach sich jedoch aus Kostengründen gegen einen verstärkten Schleusenbau aus.
In der zweiten Hälfte der 1820er Jahre setzte ein starker Aufschwung des Warenumsatzes auf der Lahn ein, insbesondere der Eisenerz-Bergbau wuchs stark. Außerdem wurde bereits seit den 1720er Jahren Mineralwasser von Quellen entlang der Lahn flussabwärts transportiert. Flussaufwärts waren die Schiffe vor allem mit Holz- und Steinkohle, Salz und Wein beladen. Infolgedessen intensivierte sich der Schiffsverkehr; an der Schleuse Runkel betrug er 1828 278 Schiffe pro Jahr, 1835 bereits 762. Die preußischen Prognosen der stark steigenden Frequentierung der Lahn traten ein und das Herzogtum Nassau sah sich gedrängt, den von Preußen seit Jahren erwarteten Schleusenbau voranzutreiben.

Im Juli 1839 bereisten Beamte die Lahn, um deren weiteren Ausbau zu planen und eine Schiffbarkeit bis hinter Weilburg zu erreichen. Als für die Schifffahrt problematisch stellten sich die beiden in Weilburg vorhandenen Mühlwehre heraus. Statt des Baus von zwei Schleusen schlug man die Errichtung eines Schifffahrtstunnels mit Doppelschleuse vor. Des Weiteren wurde in einem Vertrag von 1844 festgehalten, dass die Lahn bis Gießen schiffbar zu machen und mit Schiffen von 31,4 Metern Länge, 5,02 Metern Breite und 0,63 Metern Tiefgang zu befahren sein sollte. Die Lahn sollte auch bei geringen Pegelständen circa einen Meter Wassertiefe gewährleisten. Außerdem sollte der Leinpfad ausgebaut werden.
Der kommende Ausbau der Lahn erforderte ein ausgedehntes Nivellement des Flusses. Bereits Anfang des 19. Jahrhunderts existierten vereinzelt Pegel an Brückenbauwerken, jedoch wurde erst im Jahre 1842 die komplette Lahn systematisch mit Pegeln ausgestattet.
Zwischen 1844 und 1847 wurde der Schifffahrtstunnel Weilburg mit Kuppelschleuse und in den folgenden Jahren weitere Schleusen errichtet. Neben dem Ausbau der Lahn mit Schleusen wurde auch das Flussbett verändert, etwa auf nassauischem Gebiet zwischen 1844 und 1847. Zum Erhalt der Wassertiefe von mindestens einem Meter wurde das Flussbett teilweise verschmälert, was durch den Bau von Buhnen und Leitwerken geschah. Auch wurden die Leinpfade erneuert und Durchschläge erstellt, wodurch auf nassauischem Gebiet nur noch drei Mal die Uferseite zum Ziehen der Schiffe gewechselt werden musste. Bereits im Jahre 1859 waren an allen Wehren zwischen dem Rhein und Gießen Schleusen errichtet und Stromschnellen mit neuen Wehren gezähmt, Flussstrecken reguliert und der Leinpfad ausgebaut. Damit waren 142 Kilometer des Flusses schiffbar und Gießen konnte vom Rhein ausgehend per Schiff angefahren werden.
Die Transportschifffahrt auf der Lahn hatte zu dieser Zeit bereits ihren Zenit überschritten, da im Jahre 1856 das größte Transportaufkommen mit 200.000 Tonnen erreicht war. Der Hauptgrund für den Bedeutungsverlust der Transportschifffahrt auf der Lahn war die seit 1858 erbaute Lahntalbahn, die bereits 1863 Weilburg an das Schienennetz anschloss. Die Lahn zeigte deutliche Nachteile gegenüber der Bahn, insbesondere, da sie nur wenige Wochen im Jahr schiffbar war. Bei Hochwasser, Eisgang, Eisstand und Niedrigwasser konnte der Fluss nicht befahren werden. Außerdem war der Gütertransport per Bahn günstiger als per Schiff.

Ausbaumaßnahmen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Die Lahn als Wasserstraße wurde auch während des beginnenden 20. Jahrhunderts genutzt. Im Jahre 1903 gab es Bestrebungen, die Lahn über die Fulda mit der Weser zu verbinden. Dies wurde fallengelassen, jedoch ließ Preußen die Lahn von Lahnstein bis

Bad Ems so ausbauen, dass 180-Tonnen Schiffe dort fahren konnten. Dies wurde mit der Erhöhung einzelner Wehre und dem weiteren Vertiefen des Flussbettes erreicht.

Ab den 1920er Jahren wurden abermals Schleusen aus- und neugebaut, Staue erhöht und das Flussbett vertieft. Es hatte damit eine Tiefe von mindestens 1,80 Metern und eine Breite von mindestens 14 Metern. Auch wurden einige Wasserkraftwerke entlang des Flusses errichtet.

In den 1930er Jahren intensivierte sich von Lahnstein aus der Ausbau bestehender Schleusen, um den Fluss für 300-Tonnen-Schiffe schiffbar zu machen. Die Transportschifffahrt auf der Lahn hatte zu dieser Zeit keine nennenswerte Bedeutung mehr und in den 1950er Jahren wurde der Ausbau eingestellt. Nach der Schließung der Steinbrüche an der Lahn im Jahre 1971 sank das Transportaufkommen abermals und 1981 endete die Ära der Transportschifffahrt. Seither dient die Lahn ausschließlich der Sportschifffahrt.

(Jörn Schultheiß, hessenARCHÄOLOGIE, 2017; Rudolf Conrads, Lahnmarmor Museum, 2021)

Die Lahn war KuLaDig-Objekt des Monats im November 2017.

Internet
de.wikipedia.org: Lahn (abgerufen 19.06.2017)

Literatur

Bremer, Eckhard (2003): Zur Nutzbarkeit der Lahn zwischen der Marburg und der Mündung in den Rhein als Wasserstraße in der Frühen Römischen Kaiserzeit. Angefertigt im Auftrage des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen. S. 35. Bonn.

Eckoldt, Martin (1979): Die Geschichte der Lahn als Wasserstraße. In: Jahrbuch des Vereins für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung, S. 99-123. Wiesbaden.

Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.) (2005): Eisenbahn in Hessen. Eisenbahnbauten und -strecken 1839 -1939. Band 2.1. (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmäler in Hessen.) Wiesbaden.

Wabel, Willi / Historische Kommission für Nassau (Hrsg.) (2015): Form, Farbe, Glanz. Lahnmarmor im Barock. Eine umfassende Darstellung der Erschließung und Verbreitung des Lahnmarmors sowie seiner Verwendung für sakrale, memoriale und profane Kunstwerke des 17. und 18. Jahrhunderts. (Beiträge zur Geschichte Nassaus und des Landes Hessens Band 8.) Wiesbaden.

Lahn (Fluss)

Schlagwörter: Fluss (Fließgewässer)
Straße / Hausnummer: Lahnstraße
Ort: 65549 Limburg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Naturschutz
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Fernerkundung
Koordinate WGS84: 50° 28 15,22 N: 8° 14 28,55 O / 50,4709°N: 8,24126°O
Koordinate UTM: 32.446.156,92 m: 5.591.264,17 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.446.210,10 m: 5.593.061,25 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Lahn (Fluss)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-264360 (Abgerufen: 19. November 2026)

Copyright © **LVR**

