

Bericht über die Fachexkursion der GWW am 21. Oktober 1989 in Karlsruhe

Die Exkursion war von unserem Vorstandsmitglied Werner Franke vor-bildlich organisiert worden

Von Anbeginn wurden wir - im Bus - betreut von Herrn Dr. Homagk, Leiter der Neubauabteilung Oberrhein, Außenstelle Karlsruhe, einer Dienststelle, die einem Wasserwirtschaftsamt gleichzusetzen ist.

Mit dem enormen Fachwissen eines Insiders wurde uns die Problematik der Wasserwirtschaft am Oberrhein erläutert.

Seit 1955 wurden 10 Staustufen gebaut zur besseren Nutzung der Schiffahrtsstraße Rhein. Von den 10 Staustufen wird die Staustufe Iffezheim von der Bundesrepublik betrieben, die anderen Staustufen sind in französischem Betrieb.

Die Zusammenarbeit und Abstimmung bei auflaufendem Hochwasser zwischen Frankreich und Deutschland klappt gut. Für den Rhein als internationale Schiffahrtsstraße hatte der Bau der Staustufen einige fatale Nebenwirkungen.

Als Folge des Anstaus fehlte der Geschiebetransport und es kam im Unterlauf zunehmend zu Sohlenvertiefungen und im Oberlauf zu erhöhter Hochwassergefährdung.

Das Problem der Sohlenvertiefung wurde gelöst durch konstante künstliche Zugabe von Geschiebe.

Vor dem Ausbau und der Anhebung des Wasserspiegels bis 9 m über Geländeniveau war ein Retentionsraum für ein 200-jähriges Hochwasser vorhanden; nach dem Bau der Staustufen ist nur noch Raum für ein 50-jähriges Hochwasserereignis. An die Wasserwirtschaft wurde jedoch die Forderung gerichtet, den Hochwasserschutz wie vor dem Ausbau, nämlich für ein 200-jähriges Ereignis, wieder herzustellen.

Das bedeutet, daß Flächen mit intensiver land- und forstwirtschaftlicher Nutzung sowie diverse Baugebiete in der zersiedelten Rheinebene als hochwassergefährdete Gebiete ausgewiesen werden müssen. Beidseitig des Rheins werden Polder angelegt, die bei Hochwasser überflutet werden. An den wasserwirtschaftlichen Maßnahmen ist der Bund finanziell - nicht. planerisch - beteiligt. Auf deutscher Seite wurden Polder Altenburg und Kulturwerk Kehl gebaut. In Kehl wurden die Dämme nach einer neuen Methode abgedichtet mit dem Ergebnis, daß z. Z. zur Vermeidung eines Grundbruches rd. 30 km Schmalschlitzwand nachträglich eingezogen werden. Aufgrund von Einsprüchen der Landschaftspfleger mußte das ursprüngliche Stauziel rd. 3,50 m tiefer festgesetzt werden, so daß sich der Stauraum von geplanten 55 Mio m³ auf 23 Mio m³ verringerte. Trotzdem bestanden die Anlagen im März 88 ihre erste Bewährungsprobe. Ohne den Einstau wäre in Köln das Frühjahrshochwasser 88 über die Schutzmauer in die Stadt gelaufen - es blieb 8 cm unter der Mauerkrone stehen -.

Wir fahren an der Staustufe Iffezheim, der einzigen Staustufe mit deutscher Regie und unter deutschem Betrieb (alle anderen werden von Frankreich betrieben), vorbei und erhielten die detaillierten Angaben über das angeschlossene Kraftwerk Iffezheim (1.400 m³/s) und über die Leistungen der gesamten Anlage.

In Frankreich angekommen, fahren wir durch das Überschwemmungsgebiet zum Polder Moder. Monsieur Laumin schilderte uns an den Plänen und anschließend vor Ort die Rückhaltemaßnahme de la Moder, die Umlegung des Fließchens Moder sowie die technischen und ökologischen Maßnahmen, die bereits durchgeführt wurden und z. T. noch durchgeführt werden müssen. Die Füllung des Polders bei Hochwasser erfolgt nicht durch Ablässe am Rhein, sondern mittels 6 Heberanlagen mit einer Leistung von rd. 27 m³/s pro Heber, insgesamt rd. 155 m³/s je nach Wasserstand.

Der Polder Moder liegt im Einstau des Rheins bei Iffezheim. Seine Retentionsleistung beträgt rd. 5 % der gesamten angestrebten Rückhaltung für die Staumaßnahmen.

Nach Fertigstellung werden im Polder sowohl Wasserflächen als auch künstlich angelegte Ökonischen und wertvolle ökologische Zonen enthalten sein. Für die Abdichtung der Dämme wurden auf französischer Seite alle starren Einbauten (wie Stahlpundwände) mit Vorbehalt betrachtet; man verließ sich hier auf die altbewährte Tondichtung im Kern, die aufgrund ihrer Elastizität evtl. Setzungen oder Veränderungen besser ausgleichen kann.

Auf der Rückfahrt erläuterte Herr Dr. Homagk die technischen Einzelheiten des Hafentores Karlsruhe. In der Vergangenheit kam es wiederholt zu hohen Schäden im Bereich der Kai- und Speicheranlagen der Hafenenutzer. Heute wird bei auflaufendem Hochwasser das Hafentor abgesenkt und die Wasserverbindung zwischen Rhein und Hafen unterbrochen, so daß die regelmäßigen Hochwasserschäden nunmehr beseitigt wurden.

Zum Abschluß der Exkursion waren wir Gäste der Landesanstalt für Umweltschutz (LFU) Baden-Württemberg. Das Laborschiff stand aus technischen Gründen (eine Satelliten-Peil-Funk-Anlage wurde eingebaut!) nicht zur Verfügung. Dafür konnten wir mit einem Amphibienfahrzeug auf dem Rhein fahren und außerdem die gut bestückte Meßstation am Rhein besichtigen. Die ausführlichen Erläuterungen der Herren Pinter und Jurascheck sowie dem Fahrer Herrn Grimm (die ihren freien Samstag-nachmittag uns opferten!) brauche ich nicht wiederzugeben, weil jeder Teilnehmer ausreichendes Informationsmaterial ausgehändigt bekam.

Nochmals herzlichen Dank im Namen aller Teilnehmer an den Organisator Werner Franke!

(M. Vöckler)