

Aufwendiger als die Rheinkorrektur durch Tulla im 19. Jahrhundert war 100 Jahre später der Bau des französischen Rheinseitenkanals. Zunächst auf den Abschnitt von Märkt bis Istein beschränkt, prägt

er seit den 50er Jahren das Gesicht des südlichen Oberrheins von Basel bis Breisach, wo nun das Integrierte Rheinprogramm zur Schaffung neuen Rückhaltevolumens in Angriff genommen wird.



Kurz vor der Inbetriebnahme: Das Stauwehr (rechts) steht, aber der Zufluss zum Seitenkanal ist noch verschlossen.  
FOTO: STADTARCHIV

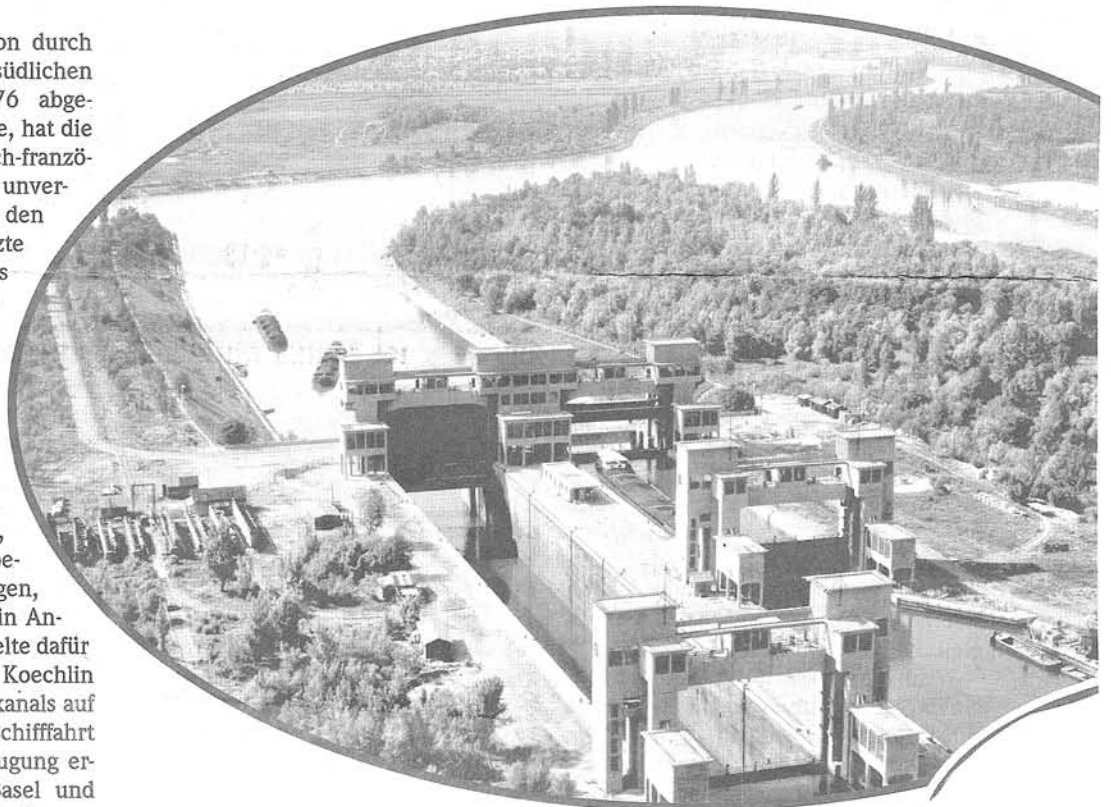
## Das alte Gesicht des Rheinuferes

BZ-SERIE ZUM INTEGRIERTEN RHEINPROGRAMM (IRP): Der Bau des Rheinseitenkanals nach dem Ersten Weltkrieg / Von Hannes Lauber

**M**it der Korrektur durch Tulla, die am südlichen Oberrhein 1876 abgeschlossen wurde, hat die Landschaft beidseits des deutsch-französischen Grenzstroms einen unvergleichlichen Wandel erlebt. Für den Rhein aber war es nicht die letzte große Veränderung. Der Bau des Seitenkanals machte aus dem stolzen Strom zwischen Basel und Breisach einen kärglichen Rest-Rhein. Die Folge: Der Grundwasserspiegel sank, die angrenzende Landschaft litt vermehrt unter Trockenheit.

Bereits 1893 war auf deutscher Seite erwogen worden, rechtsrheinisch einen Gewerbekanal parallel zum Rhein anzulegen, doch das Vorhaben wurde nie in Angriff genommen. 1902 entwickelte dafür der elsässische Ingenieur René Koechlin Pläne für den Bau eines Seitenkanals auf linksrheinischer Seite, der die Schifffahrt erleichtern und die Stromerzeugung ermöglichen sollte. Zwischen Basel und Straßburg sah er dazu acht Staustufen vor.

Realisieren konnte er das Vorhaben in modifizierter Form aber erst nach dem



Ersten Weltkrieg, als Frankreich mit dem Versailler Vertrag das Recht zur Nutzung des Rheinwassers zufiel. 1925 erhielt Koechlin die Genehmigung zum Bau des Grand Canal d'Alsace zwischen Village-Neuf und Kembs, die er mit seinem Unternehmen „Energie Electrique du Rhin“ von 1927 bis 33 realisierte.

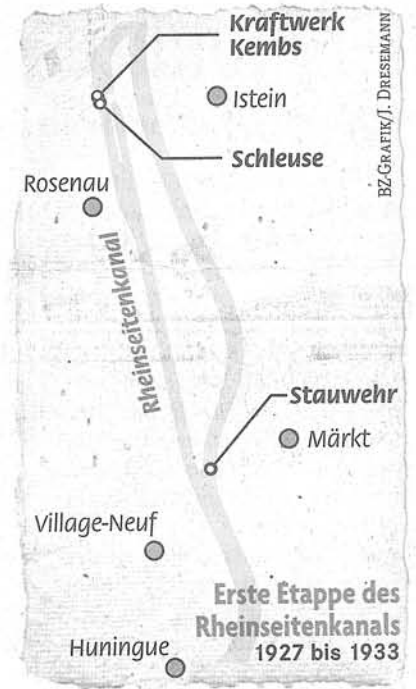
Auf einer Länge von wenig mehr als sechs Kilometern gruben unzählige Arbeiter den 150 Meter breiten und etwa 10 Meter tiefen Kanal aus, bauten auf der Höhe von Istein eine Schiffschleuse und das Kraftwerk Kembs und legten bei Märkt ein Stauwehr an, das die Fluten in den Seitenkanal leitete, der beim Isteiner Klotz wieder in den Rhein mündete. Als 1932 das Kraftwerk den Betrieb aufnahm, lieferte es mit 0,9 Milliarden Kilowattstunden pro Jahr rund sechs Prozent des französischen Strombedarfs.

Während des zweiten Weltkriegs wurden Wehr und Kraftwerk mehrfach schwer beschädigt, gingen aber bereits im Oktober 1946 wieder in Betrieb. Zuvor waren die Bauten aber verstaatlicht und an die neu gegründete Gesellschaft

Electricité de France (EdF) übertragen worden. Die EdF verlängerten dann den Seitenkanal 1952 bis Ottmarsheim, 1956 bis Fessenheim und 1959 bis Vogelgrun.

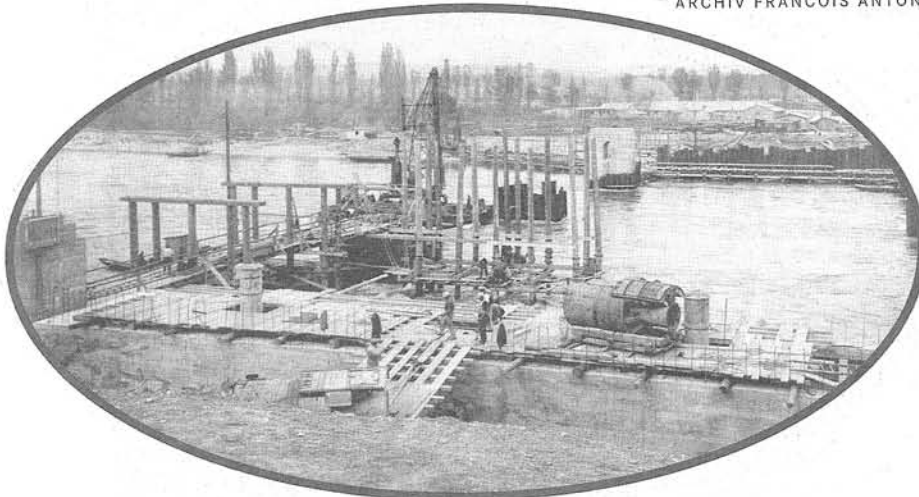
Da aber hatte sich längst gezeigt, dass das durchgängige Niedrigwasser im Rest-Rhein die Grundwasservorräte nicht mehr ausreichend auffüllen konnte. Deutschland und Frankreich einigten sich deshalb auf ein neues Konzept – die sogenannte Schlingenlösung, die von 1961 bis 1970 zwischen Breisach und Straßburg Anwendung fand und bei der dem Rhein nach jeder Kraftwerks- und Schleusenstufe das Wasser wieder zugeleitet wurde.

Am südlichsten Oberrhein aber hatte der Kanalbau nicht mehr korrigierbare Spuren hinterlassen und den Rhein eines Teils seiner Überflutungsflächen beraubt. Das integrierte Rheinprogramm soll nun auch dafür einen Ausgleich schaffen.

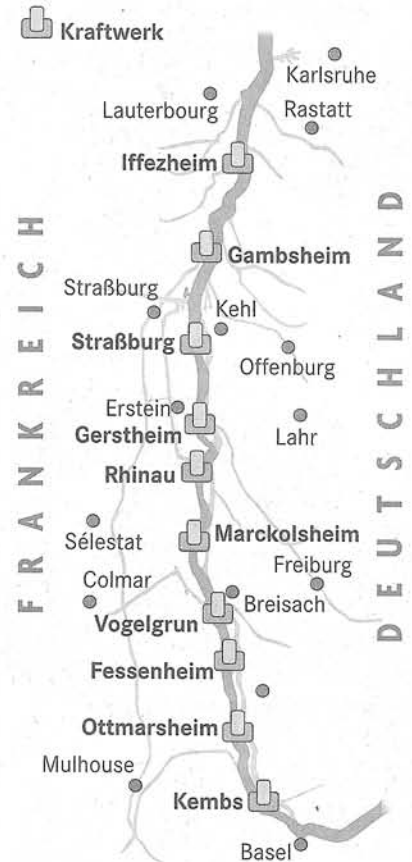


**Der Rheinseitenkanal mündete anfangs bei Istein wieder in den Rhein (großes Oval), ab 1952 wurde er dann nach Norden verlängert und die Mündung bei Istein geschlossen (kleines Oval).**

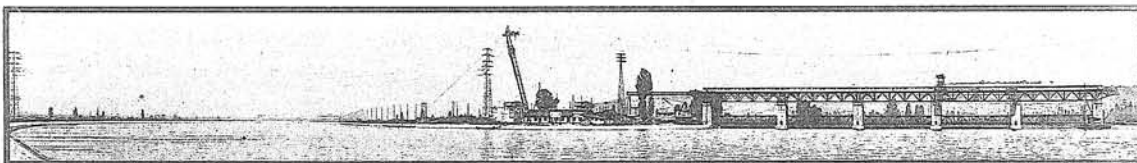
FOTO: ARCHIV FRANCOIS ANTONY



## Der Rheinseitenkanal



BZ-GRAFIK



Der Bau des Märkter Stauwehrs begann 1929 (Oval oben), 1933 war es fertig und ermöglichte der Schifffahrt die Ein- und Ausfahrt zum Seitenkanal.