

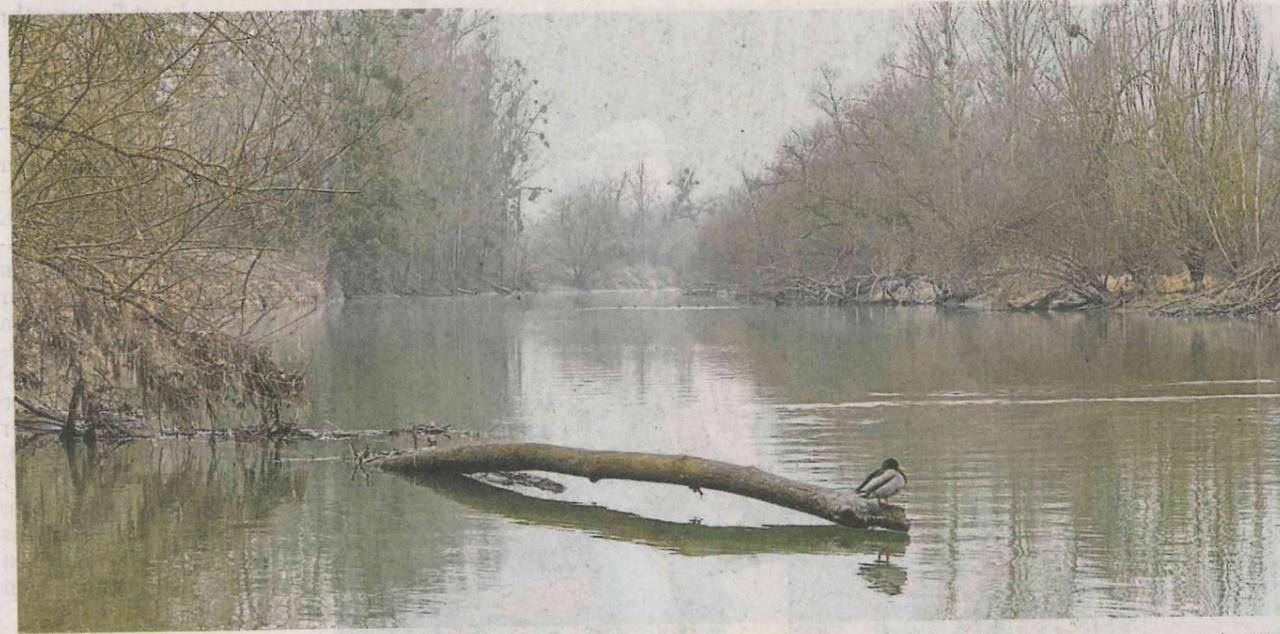
# Der Altrhein soll schneller werden

Verlandung ist ein Problem für das Gewässer bei Stockstadt, deshalb will man die Fließgeschwindigkeit erhöhen

Von René Granacher

**STOCKSTADT.** Der Altrhein ist ein prägendes und auch emotionales Thema für die Region – das war am Freitagabend deutlich zu spüren beim sehr gut besuchten Naturschutzsymposium im Umweltbildungszentrum „Schatzinsel Kühkopf“, bei dem es um die Zukunft dieses Gewässers ging. Schon lange sei es auf dem Weg zur Verlandung, erklärte Gastgeber Ralph Baumgärtel, im Wesentlichen durch den Eintrag von Sedimenten aus dem Rhein und der Modau mit ihren angeschlossenen Gräben. Durch behutsame Eingriffe lässt sich der Prozess aber verlangsamen, um die besondere Naturlandschaft und auch den Erholungswert länger zu bewahren.

Konkret ging es an dem Abend um den Bereich vom Einlauf des Altarms bis zur Modaumündung. Diese 6,8 von insgesamt 16,5 Kilometern Flusslauf sind im Besitz des Landes Hessen. Der längere Teil nach der Modaumündung ist in der Verantwortung des Bundes, erklärte Volker Densky, Leiter des Dezernats für staatlichen Wasserbau im Regierungspräsidium Darmstadt. Die Behörde ist für sechs Altrheinarme verantwortlich, deren Zustand sie beobachtet, um bei Bedarf einzugreifen. Zuerst war das am Lampertheimer Altarm



Der Stockstadt-Erfelder Altrhein ist von Verlandung bedroht. Dagegen soll etwas unternommen werden.

Foto: Robert Heiler

nötig, der „kurz vor dem Umkippen“ war. Durch eine solarbetriebene Umwälzanlage, die mehr Sauerstoff ins Wasser bringt, hat sich der Zustand seit 2021 stabilisiert.

Die geplanten Arbeiten am Stockstadt-Erfelder Altrhein sind der nächste Punkt auf der Liste. In das Landesprojekt sind schon mehrere Jahre Planungsarbeit geflossen: Ökologische und naturschutzfachliche Aspekte sollen gleichermaßen berücksichtigt, Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden. Interessengruppen wie Forst und Fischerei sind ebenfalls frühzei-

tig eingebunden. Ausgearbeitet wurde das Vorhaben von Denskys Mitarbeiterin Valérie Kohnen. Sie stellte dar, was schon alles passiert ist: Breite und Tiefe des Wasserbetts wurden über die ganze Strecke vermessen, auch die Flora und Fauna ist im Detail kartiert.

Daraus ergeben sich Tabuzonen, in denen kein Eingriff vorgesehen wird. An anderen Stellen soll dagegen gebaut werden: Buhnen verschiedener Art, um den Altrhein zu verengen und so die Fließgeschwindigkeit von heute nur 0,3 Meter pro Sekunde etwa

zu verdoppeln – so wird mehr Sediment abgetragen.

Heute hat der Fluss eine Breite zwischen 23 und 40 Metern, zu viel für die einströmende Wassermenge: bei Hochwasser 100 Kubikmeter pro Sekunde, bei Mittelwasser nur 20, bei Niedrigwasser gar nichts. Unvermeidbar kam die Frage, warum nicht die Schwelle am Einlauf entfernt wird, sodass mehr Wasser einströmt. Das wäre sinnlos, erklärte Densky, weil dann auch weit mehr Sediment eingetragen und der Altarm noch schneller verlanden würde. Auch ein Ausbaggern wie

schon früher wurde vorgeschlagen, aber hier ist man inzwischen schlauer: Das kostet viel Geld, auch für die Entsorgung des Materials, und der Effekt geht schnell wieder verloren.

Stattdessen also eine stellenweise Verengung um etwa ein Drittel, durch die sich auch mehr Mäander statt des heute sehr geraden Laufs ergeben. Für das Anfahren wurde die Anlage einer temporären Baustraße geprüft und verworfen: Es würde zu viel Natur zerstört. Stattdessen können die Stellen übers Wasser mit einem flachen Bauschiff er-

reicht werden. Der Parkplatz neben der Stockstädter Altrheinbrücke soll dabei als Landungsstelle und Lagerplatz für Material wie Steine und Kies dienen: Insgesamt werden an 56 verschiedenen Stellen etwa 45.000 Tonnen Material eingebracht, das sind rund 800 Lkw-Ladungen.

Schnell geht all das nicht. Zum einen darf mit Rücksicht auf die Natur immer nur von August bis November gearbeitet werden, zum anderen sind die Auswirkungen genau zu beobachten. Wenn die Genehmigung erteilt ist, beginnt die Feinarbeit der Ausführungsplanung, Beginn der Arbeiten soll im August 2027 sein. Etwa ein Drittel der Maßnahmen könnte in dem Jahr umgesetzt werden, die Effekte werden dann von 2028 bis 2030 geprüft. 2031 werden die zwei weiteren Bauabschnitte beauftragt, zur Ausführung 2032 und 2033.

Als Kosten sind netto 3,5 Millionen Euro vorgesehen. Würde man warten, käme es noch teurer, erklärte Densky, und anders als ein Ausbaggern sollen die Maßnahmen eine dauerhafte Wirkung entfalten. Zumindest in dem landeseigenen Teil, der jetzt im Fokus steht. Der Bund sei dann in der Pflicht, auch seinen Bereich in Ordnung zu bringen: „Wenn alle nur aufeinander warten, passiert nie etwas, darum gehen wir jetzt mit gutem Beispiel voran.“

## Wanderung des Odenwaldklubs

**RIEDSTADT** (kpa). Die nächste Wanderung des Odenwaldklubs (OWK) Goddelau findet am Dienstag, 25. Februar, in Crumstadt statt. Treffpunkt ist um 14 Uhr am Parkplatz des dortigen Sportplatzes, an dem die Wanderung beginnt. Gewandert wird eine gute Stunde durch die westliche Gemarkung Crumstadts. Es wird festes Schuhwerk und ein Stock empfohlen, heißt es seitens der Organisatoren.

Anschließend lädt der Verein zu Kaffee und Kräppel ins Volkshaus ein. Nicht wandernde Mitglieder können um 15 Uhr direkt zum Volkshaus kommen, so die Mitteilung.

Wie üblich muss zu dieser Wanderung und Einkehr zur besseren Planung unbedingt eine Anmeldung erfolgen. Auch diejenigen, die nicht wandern, aber einkehren möchten, müssen sich anmelden, heißt es weiter. Anmeldeabschluss für Mitglieder und Gäste des Odenwaldklubs Goddelau ist am Montag, 17. Februar, zwischen 17 und 20 Uhr, nur bei den Ortsbetreuern (siehe Aushang oder unter [www.owk-goddelau.de](http://www.owk-goddelau.de)). Gäste sind willkommen, müssen sich jedoch mit fünf Euro pro Gedeck an den Unkosten beteiligen.

-Anzeige-

Halten Sie sich  
auf dem Laufenden.

VRM  
VfR Bewegung