

19. Februar 2014 19:22 Uhr

RENATURIERUNG

Die Elz soll fließen wie früher – und etwas wilder werden

Die Elz soll zwischen Köndringen und Riegel aus ihrem Kanalbett befreit und wieder ein bisschen wilder werden. Bezahlt wird das Projekt von der Bahn – als Ausgleich für den Bau des dritten und vierten Gleises.



Die Elz (hier bei Riegel) soll in einigen Abschnitten aus ihrem Kanalbett befreit werden.
Foto: Freya Saurer

Der Fluss

Wenn die Elz das Elztal verlässt, wird sie zu einem breiten, von Dämmen umsäumten Kanal. Das war nicht immer so: Früher mäanderte sie wild durch die Gegend. Einige Abschnitte waren tiefer, andere waren flacher, es gab Kiesbänke und Seitenarme. Manchmal, wenn es stark geregnet hatte, trat sie über die Ufer, überschwemmte Felder und Häuser. "Hochwasser war ein Riesenproblem", sagt Bernd Walser, Flussmeister beim Regierungspräsidium. "Es gab Verwüstungen, es gab Malaria". Bis Johann Gottfried Tulla kam. Nach den Plänen des badischen Ingenieurs wurde die Elz in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Kanäle gezwängt. "Damals", sagt Walser, "war das ein Segen".

Das Problem

Ein langer, flacher und gerader Fluss, der überall gleich schnell fließt, ist nicht das beste Ökosystem. "Für Lebewesen ist so ein Kanal immer schlecht", sagt Walser. Leidtragende in der Elz sind vor allem die Fische: Die finden wenig Nahrung, kaum Laichplätze und keine Verstecke. Bäume am Ufer gibt es nicht, im Sommer kann sich der Fluss deshalb stark erwärmen – das alles ist Gift für die Artenvielfalt. Eine Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union schreibt deshalb vor, dass sogenannte naturfern ausgebaute Gewässer wieder umzuwandeln sind. Bei der Elz kommt ein weiteres Problem dazu: Die alten Deiche sind in einem schlechten Zustand – die Bagger müssten mittelfristig sowieso anrücken.

Das Projekt

Die Elz soll auf drei Teilstücken wieder wilder werden. Walser und seine Kollegen haben das Projekt in drei Abschnitte untergliedert: Auf Riegeler Gemarkung sollen die Deiche im Süden des Flusses in Richtung K 5114 verlegt werden – innerhalb dieses Rahmens soll der Fluss dann die Möglichkeit haben, in das bestehende Auwäldchen auszufern. Bei Köndringen setzen sie nördlich des Badesees auf Kiesbetten und Einbauten in den Fluss, die für unterschiedliche Strömungsgeschwindigkeiten und Wassertiefen sorgen sollen. Und im Köndringer Gewann Niederwald soll der Hochwasserdamm bis an den Fahrweg zurückverlegt werden. In dieser Fläche sollen Bagger dann ein sogenanntes Pioniergerinne schaufeln – als Grundlage für den Fluss, sich zu entwickeln. "Mit jedem Hochwasser", sagt Walser, "könnte die Elz ihren Lauf innerhalb der gesetzten Grenzen verändern."

Die Vorteile

Die Deiche müssen sowieso saniert werden – das geschieht jetzt in einem Rutsch. "Wir haben drei Jahre Unruhe in dem Gebiet, dann es ist wieder gut", sagt Walser – und fügt an, dass der Hochwasserschutz danach sogar besser sein soll. Durch die Erdarbeiten soll sich die Elz wieder zu einem hochwertigen Ökosystem entwickeln. Mit flachen und tiefen Abschnitten, mit kleinen Stromschnellen, mit Bäumen am Ufer soll sie Fischen Verstecke und Laichmöglichkeiten in Hülle und Fülle bieten. Davon könnten nicht nur Arten wie die Äsche profitieren, die jetzt schon dort leben, sondern auch welche, die momentan noch ein seltener Anblick sind. "Die Elz", sagt Walser, "ist Lachswiederansiedlungsgewässer."

Die Nachteile

Das Projekt hat nicht nur Vorteile. Einer davon ist der Flächenverbrauch – eine frei fließende Elz braucht mehr Platz als eine eingezwängte. "Es sind keine hochwertigen Böden, die verlorengehen", sagt Walser. Da die Deiche vom Fluss wegrücken, werden diese länger – und aufwändiger zu unterhalten sein. "Die Kosten werden dauerhaft steigen", sagt Walser. Er und sein Team setzen auf Kooperationen. "Denkbare wäre, dass ein Bauer die Böschung mäht – und das Gras dann als Futter verwenden darf", sagt Flussmeister Walser.

Die Kosten

Die Bahn zahlt den Löwenanteil des Projektes. Die Renaturierung der Elz ist eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Bau des dritten und vierten Gleises. Die

Bahn kommt mit der Finanzierung ihren Verpflichtungen nach – und hilft dem Regierungspräsidium, die EU-Richtlinie umzusetzen. "Es ist eine Win-Win-Situation", sagt Walser. Die Bahn zahlt für elf Maßnahmen im Freiburger Umland neun Millionen Euro. "Das Riegeler Projekt wird drei, vier Millionen Euro kosten", sagt Walser. "In Köndringen liegen wir bei zwei, zweieinhalb Millionen." Die Deichsanierungen muss das Regierungspräsidium selbst bezahlen. "500 Meter kosten schnell eine Million", sagt Walser "und wir haben drei Kilometer." Daran kommt seine Abteilung aber nicht vorbei. "Die Deiche wurden kürzlich landesweit untersucht und haben eine hohe Priorität bekommen, weil sie Ortslagen schützen – die hätten sowieso gemacht werden müssen."

Die Bürger

Einen fertigen Plan, wie die Elz in zehn Jahren aussehen soll, gibt es nicht. Zum einen, weil sich der Fluss einen eigenen Weg bahnen soll. Zum anderen, weil Walser und sein Team die Bürger einbeziehen. "Wir holen die Leute mit ins Boot", sagt er. Bereits im November fand eine Informationsveranstaltung in Köndringen statt, heute findet die für den Riegeler Abschnitt statt. Walser: "Die Änderungswünsche sind oft nur marginal, aber wertvoll."

Termin

Infoveranstaltung im Bürgerhaus Riegel. Am Donnerstag, 20. Februar, 19.30 Uhr.

Autor: Patrik Müller
