

Erdarbeiten: Die Spundwände konnten größtenteils weiter verwendet werden.

Alle Foto: Dagmar Rockel-Kuhnle



45 Millionen Euro investiert die Region Grand Est in 25 Kanal-Kilometer.

KANALBAU ALS REGIONALE AUFGABE

Mit EU-Unterstützung erneuert eine französische Region einen vor 60 Jahren stillgelegten Kanal

Die Frage, ob man Geld für rein touristische Wasserwege ausgeben sollte, hat die französische Region Grand Est mit einem überzeugten „Aber ja!“ beantwortet. Das Investment von 45 Millionen Euro soll sechs bis elf Millionen Euro Wertschöpfung im Jahr generieren. Aktuell wird ein 25 Kilometer langer Kanalabschnitt am nördlichen Ende des Rhein-Rhône-Kanals, zwischen Straßburg und Colmar (genauer zwischen Friesenheim und Artzenheim) für die Wiederinbetriebnahme vorbereitet.

Zwischen Mühlhausen und Friesenheim ist der Rhein-Rhône-Kanal unterbrochen. An seine Stelle trat 1962 der Rhein-Seitenkanal, in Frankreich Grand Canal d’Alsace genannt. Mühlhausen und Colmar sind über die Schleusen Niffer (Mühlhausen) und Neuf-Brisach (Colmar) an den Rhein-Seitenkanal angeschlossen. 1963 wurde der Abschnitt zwischen Mühlhausen und Friesenheim stillgelegt. Jetzt soll zumindest Colmar wieder auf dem Wasserweg erreichbar sein, ohne dass Skipper sich den Gefahren des Grand Canal aussetzen müssen.

Die Idee ist nicht neu: Schon Anfang der 2000er Jahre gab es einen Wiederbelebungsversuch. Anne-Laure Eggenschwiller, Projektingenieurin der

Region Grand Est: „Acht Schleusen ließ die damalige Region Elsass sanieren, doch 2006 wurden die Arbeiten gestoppt.“ Der Grund: Die Region hatte geplant, dass die französische Wasserstraßenverwaltung VNF den Kanal betreiben sollte. Inklusive Bedienung der Schleusen und aller Pflege- und Wartungsarbeiten. Während die ersten Schleusen saniert wurden, rechnete man bei VNF aus, wie hoch die Kosten sein würden, die man der Region Elsass dafür in Rechnung stellen müsste. „Der Betrag war so hoch, dass die Region das Projekt umgehend beerdigte“, erzählt ein ehemaliger VNF-Verantwortlicher.

Mit der Gründung der Region Grand Est (das ist eine Verwaltungseinheit, die 2016 aus den Regionen Elsass, Lothringen und Champagne-Ardenne entstanden ist) hatte das kleine Elsass sowohl politisch als auch finanziell an Gewicht zugelegt. Jean Rottner aus Mülhausen war als erster Präsident des Regionalrats mit ähnlich viel Macht ausgestattet wie bei uns ein Ministerpräsident und beschloss: „Wir brauchen den Kanal, um den Tourismus zu stärken.“



Baustelle der zusätzlichen Kanal-Schleuse 74 bei Friesenheim.

Tatsächlich sind die Kanäle Frankreichs ein effektiver Weg, um die sogenannte „zweite Reihe“ mit Gästen zu versorgen – die ländlichen Gebiete abseits der touristischen Hochburgen wie Colmar, Straßburg und den Weinstädtchen Rappoldtsweiler (Ribeauvillé) und Reichenweier (Riquewihr). In den kleineren Ortschaften gibt es jede Menge elsässisch-lothringische Lebensart, pittoreske Gebäude sowie natürlich guten Wein und gutes Bier. Am Rhein-Marne-Kanal zwischen Straßburg und Nancy kann man das seit langem beobachten, ebenso am noch betriebenen Abschnitt zwischen Straßburg und Friesenheim. Im stillgelegten Teil des Kanals ist es dagegen sehr ruhig. „Wir haben hier





Natur-Idylle am Canal de Colmar bei Muntzenheim.

eine Idylle im Dornröschenschlaf“ sagt Marc Bachmann von der Sporthafengemeinschaft Breisach, die im französischen Kunheim (südlich von Artzenheim) einen kleinen Hafen betreibt.

Im August 2024 war es dann soweit, die Bauarbeiten begannen. Es gab einiges zu tun: Von 12 Schleusen mussten acht automatisiert, drei komplett saniert und eine Schleuse musste zusätzlich neu gebaut werden. Zwei Monate später mussten die Arbeiter die Schaufeln auch schon wieder fallen lassen: Umweltverbände hatten einen vorübergehenden Baustopp erwirkt. Die Bautrupps rückten ab. Wieder einmal.

Unter anderem stand der Ausbau des Rheinradwegs im Focus. Der soll künftig die Trassen der alten Treidelpfade nutzen, auf denen sich dank der üppig gewuchterten Vegetation aktuell kaum zwei Radler begegnen können. Dabei hatten die Kanalerneuerer gerade auf die ökologischen Aspekte mit bemerkenswerter Detailtiefe geachtet: Nichts weniger als „vorbildlich“ sollte dieses Projekt sein, jeder Eingriff sorgfältig durchdacht, 1100 Bäume wurden als „Zeugen der Geschichte des Kanals erfasst, um ihre Zerstörung zu verhindern.“ Außerdem werden entlang des Kanals kleine, dezentrale Wasserkraftwerke errichtet, die Strom für die unmittelbare Umgebung erzeugen. Kurz: Wenn man Umweltaktivisten für ein Bauprojekt begeistern will – so muss man es machen.

Die Region protestierte. Mit Erfolg: Im Juli wurde der Baustopp vorläufig aufgehoben, im September 2025 kamen die Bagger wieder. Das Planungsteam der Region Grand Est ist zuversichtlich, dass das endgültige Urteil zugunsten des Kanals ausfallen wird. „Wir sind zu 98 Prozent sicher, dass das klappt.“ Die erste Phase des Projektes mit den Schleusen wird Ende 2026 abgeschlossen sein. In der zweiten Phase, die für 2027 bis 2031 terminiert ist, ist die weitere Ertüchtigung der Kanalufer vorgesehen, außerdem sollen die Radwege saniert werden, Schleusenwartestellen, Wendestellen, Sliprampen eingerichtet und sonstige Baggerarbeiten erledigt werden. Begleitend dazu sollen schon einmal die Dörfer, Gemeinden und Gemeindeverbünde entlang der Strecke Häfen, kleinere Anlegestellen und Picknickplätze für Skipper und andere Touristen planen und bauen.

Denn damit der Kanal Wertschöpfung in die Region bringt, müssen die Bootfahrer am besten vor Ort Boote übernehmen, abgeben und vor allem unterwegs anlegen können, um ihr Geld für gutes Essen, Wein, Glasbläserkunst oder anderes auszugeben. Zwischen sechs und elf Millionen Euro, so schätzen die Kanalbauer, werde die jährliche Werftschöpfung durch die Wiedereröffnung des Kanals betragen. Diese Summe wird nicht allein aus den Taschen der Chartercrews stammen, die Radfahrer, Skater und Wanderer sind ja auch hungrig und durstig.

Außerdem beinhaltet die touristische Wertschöpfung das Entstehen neuer Arbeitsplätze und Verdienstmöglichkeiten vor Ort. Thomas Schaechtelin, der an der Schleuse in Artzenheim das Café „La Coccinelle“ (dt. Marienkäfer) betreibt, freut sich schon auf die neuen Gäste. „Bisher haben wir an vier Tagen Mittags- und Nachmittagsgeschäft mit Radfahrern und Einheimischen“, sagt Monsieur Thomas, aber „auch Bootfahrer werden unsere hausgemachten Torten, Kuchen und Desserts mögen.“

45 Millionen Euro kostet das Projekt. 35 Prozent der Summe wird durch verschiedene Förderprogramme der

Europäischen Union beigesteuert, in der ersten Phase aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums. Bei der zweiten Bauphase ist vorgesehen, dass neben der Region Grand Est und der EU (hier der Europäische Fonds für regionale Entwicklung) auch die Gebietskörperschaft Elsass einen Beitrag leistet.

Aus deutscher Sicht ist das eine Konstellation, die Schule machen könnte, denn die Bundeswasserstraßenverwaltung tut sich angesichts klammer Kassen schwer damit, in Wasserstraßeninfrastruktur zu investieren, die vor allem dem Tourismus zugute kommt. Zwar ist seit 2021 ausdrücklich festgeschrieben, dass die Bundeswasserstraßen auch der Freizeitschifffahrt dienen, gleichwohl gibt der Priorisierungserlass der Frachtschifffahrt den Vorrang bei Investitionen. Zudem haben Bundesbehörden wie das Verkehrsministerium kaum Möglichkeiten, an EU-Fördermittel für ländliche oder Regionalentwicklung zu gelangen.

Die Wasserstraße müsste zuvor an eine Gebietskörperschaft wie ein Bundesland, einen Landkreis oder einen Zweckverband übertragen werden, die dann auch unterhaltspflichtig wären. Vor diesen Kosten schrecken selbst erfolgreiche Tourismusreviere wie die Mecklenburgische Seenplatte zurück.

Trotzdem gibt es Anlass zur Hoffnung: Bei Kooperationen wie dem Zweckverband Finowkanal oder den Zusammenschlüssen zur Entwicklung ehemaliger Tagebaue in Brandenburg und Sachsen sind erste Erfolge sichtbar.

Dagmar Rockel-Kuhnle

NAUTICARE
COMPETENCE IN COATING • EPOXID • POLYESTER



BOSTIK · DE IJSSEL COATINGS · DORSCHEL · HEMPEL · MIRKA · NAUTICARE POLYESTER- & EPOXID-HARZE · Renskib Design your shine · TERCOO

Epoxid-Bodenbeschichtung De IJssel Variopox Rolcoating



Lösemittelfrei, chemikalienbeständig, beständig gegen Wasser, Öl und Diesel. Für alle Untergründe geeignet. Profi-Mischmaschine zum Einfärben von Epoxidharzen.

Fertig eingefärbt in Ihrer RAL Wunschfarbe

NautiCare – Ihr Partner für Neubau, Reparatur und Refit

NautiCare GmbH & Co. KG
Kommunikationsstraße 6.10
D-47807 Krefeld
Tel. : +49 (0)2151 5652480
E-Mail: service@nauticare.de
Online-Shop: www.nauticare.de

NautiCare ist Teil der De IJssel Gruppe

DE IJSSEL COATINGS