

# Die Rheinbegradigung im 19. Jahrhundert

## Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Mit der Schlussakte des Wiener Kongresses[Anm. 1] wurde die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt[Anm. 2] als diplomatische Konferenz zur Erarbeitung der Rheinschifffahrtsakte geschaffen. Sie sollte Grundsätze der Schifffahrtsweltfreiheit auf internationalen Gewässern festlegen. In Mainz[Anm. 3], wo die Kommission erstmals 1816 zusammentrat, wurde 1831 die Mainzer Akte verabschiedet, mit der die Freiheit der Schifffahrt bis in das offene Meer garantiert wurde; das Stapelrecht in Köln und Mainz wurde abgeschafft und die Uferanliegerstaaten wurden verpflichtet, Schifffahrtshindernisse zu beseitigen.

## Begradigung des Oberrheins

1817 wurde der badische Ingenieur Johann Gottfried Tulla (1770 – 1828) zum Leiter der Berdirektion des Wasser- und Straßenbaus ernannt und mit der Begradigung des Oberrheins beauftragt. Tulla hatte schon ab 1809 entsprechende Pläne erarbeitet[Anm. 4] und die Anliegerstaaten – Großherzogtum Baden, Frankreich und die bayerische Pfalz – von der Notwendigkeit überzeugt. Wirtschaftliche Bedeutung hatte der Rhein zu dieser Zeit lediglich als Verkehrsader für die Flößerei und als Fischgewässer. Die Breite des Rheins wurde bis zur Mündung des Neckars auf 240 Meter festgelegt. Weiter stromabwärts war eine Breite von 300 Metern vorgesehen. Mit der Rheinbegradigung wurden viele Ziele verfolgt, so u. a. eine eindeutige Festlegung der Grenzen, die sich bislang an dem ständig sich verändernden Flussbett orientierten, Schifffahrtsfähigkeit des Rheins bis Basel, Gewinnung von Ackerland und Siedlungsflächen, Vermeidung von Überflutungen sowie Bekämpfung der Sumpffieber genannten Malaria. 60 Jahre nach dem Beginn dieses gewaltigen Eingriffs, bei dem die Mäandrieren den Flusschlingen abgetrennt wurden und der Rhein zwischen Basel und Bingen um 81 km verkürzt wurde, entwickelte sich der Rhein zu einer der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt, an der nun Industrieansiedlungen[Anm. 5] erfolgten.

## Ufererweiterung nach 1868 und 1879 in Mainz

Nachdem auf dem Wiener Kongress Mainz und Rheinhessen als Provinz dem Großherzogtum Darmstadt zugeschlagen worden war, wurde die Rheinbegradigung zwischen Worms und Bingen eine rein hessische Angelegenheit. Zwischen der Mainmündung und Bingen sollte der Rhein nur noch 450 Meter breit sein. Für Mainz bedeutete dies, dass der Rhein stellenweise um 150 Meter zurückgedrängt werden musste. Dadurch konnten zwei weitere Ziele verwirklicht werden. Zum einen konnte durch die Aufschüttung wichtiges Bauland gewonnen werden; denn das Militär erlaubte keine Bebauung außerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer. Zum anderen erhielt Mainz erstmals Häfen.[Anm. 6] Ab 1868 wurde in einem ersten Abschnitt zwischen der Südbrücke und dem Schloss das Gebiet östlich der

Rheinstraße aufgeschüttet. So konnten der Sicherheitshafen[Anm. 7] und das Lauteren-Viertel[Anm. 8] entstehen. In einem zweiten Abschnitt wurde ab 1879 der Rhein zwischen dem linken Rheinufer und der Ingelheimer Aue weitgehend zugeschüttet. Mit dem Zoll- und Binnenhafen[Anm. 9] und dem Floßhafen (jetzt: Industriehafen auf der Ingelheimer Aue) war die Zeit vorbei, in der das ständig versandende Rheinufer als Hafen genutzt wurde. Die expandierende Wirtschaft war somit gut für die Zukunft gerüstet.

**Verfasser:** Wolfgang Stumme

**Redaktionelle Bearbeitung:** Jasmin Gröninger

**Veröffentlicht am:** 18.04.2017

### **Literatur:**

- Kläger, Michael, Der Rhein als Lebensader, in: Dumont, Franz, Scherf, Ferdinand, Schütz, Friedrich (Hrsg.): Mainz. Die Geschichte der Stadt, Mainz, 2. Aufl. 1999, S. 36 – 38.
- Huber, Wilhelm, Rheinschiffahrtskonvention, in Ders., Das Mainz-Lexikon, Mainz 2002, S. 197.

### **Anmerkungen:**

1. Der Wiener Kongress tagte vom 18. September 1814 bis 9. Juni 1815. Die Grenzen in Europa wurden teilweise neu festgelegt und neue Staaten entstanden. Als Napoleon aus dem Exil zurückkehrte und im März 1815 seine Macht in Frankreich wieder herstellte, wurden die Verhandlungen fortgeführt. Die Schlussakte des Kongresses wurde bereits neun Tage vor der Schlacht bei Waterloo, der endgültigen Niederlage Napoleons, unterzeichnet.
2. Kläger, Michael, Der Rhein als Lebensader, in: Dumont, Franz, Scherf, Ferdinand, Schütz, Friedrich (Hrsg.), Mainz. Die Geschichte der Stadt, Mainz, 2. Aufl. 1999, S. 36 – 38. Vgl. Huber, Wilhelm, Rhein-schiffahrtskonvention, in Ders., Das Mainz-Lexikon, Mainz 2002, S. 197.
3. 1861 wurde die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nach Mannheim verlegt. 1868 wurde die Mannheimer Akte verabschiedet, die die Regelungen von 1831 ersetzte und noch heute als Grundlagendokument für die Rheinschiffahrt Bestand hat. 1920 wurde die Kommission nach Straßburg verlegt.
4. Tulla, Johann Gottfried: Die Grundsätze, nach welchen die Rheinbauarbeiten künftig zu führen seyn möchten. Karlsruhe 1812.
5. So entstand z. B. 1853 aus mehreren kleinen Gemeinden die bayerische Stadt Ludwigshafen. Bereits 12 Jahre später wurde die Konzession zur Ansiedlung der Firma Badische Anilin- und Sodafabrik (BASF) erteilt. In Basel entstanden im 19. Jahrhundert ebenfalls zahlreiche chemische Fabriken.
6. Der Sicherheitshafen von 1865 (heute: Winterhafen) nahm bei Hochwasser und Eisgang die Schiffsbrücke und die Schiffsmühlen auf. Der Zoll- und Binnenhafen (später: Containerhafen) sowie der Floßhafen (heute: Industriehafen) nahmen den Betrieb auf.
7. Den Sicherheitshafen kennen wir heutzutage als Winterhafen. Im Sicherheitshafen wurden bei Hochwasser und Eisgang die Schiffsbrücke und die Schiffsmühlen untergebracht. Bis dahin erfüllte die 1777 erbaute ‚Schiffswinterung‘ – etwa dort, wo sich heute die Stadtbibliothek befindet – diese Schutzfunktion; dieser Hafen war nun entbehrlich und wurde 1885/86 zugeschüttet.
8. Das Lauterenviertel – benannt nach dem Industriemagnat und Politiker Christian Ludwig Lauteren (1811 – 1888) – liegt außerhalb der ehemaligen Rheinuferbefestigung auf dem durch Aufschüttungen verbreiterten linken Rheinufer zwischen Winterhafen und Rathaus.
9. Der Zoll- und Binnenhafen wurde von der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts an als Containerhafen genutzt. Nach der Verlegung des Containerhafens auf die Ingelheimer Aue erhält der ursprüngliche Zoll- und Binnenhafen, der auf Platz fünf der umsatzstärksten Binnenhäfen in Deutschland stand, ab 2013 ein neues Gesicht: In dem ehemaligen Hafengebiet entsteht u. a. ein attraktives Wohngebiet.