

Hochwasser am Rhein: Schifffahrt ab den Schweizerischen Rheinhäfen wieder offen

Rund anderthalb Wochen dauerte der Stillstand wegen des massiven Hochwassers in den Häfen Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz-Au. Mit einer Parforce-Leistung gelang es den zuständigen Abteilungen der Schweizerischen Rheinhäfen und des Kantons, die Schifffahrt unmittelbar nach Erreichen des maximal zulässigen Pegels wieder flott zu machen. Dazu mussten Untiefen beseitigt und Hindernisse aus der Fahrrinne gezogen werden, was nicht in allen Fällen einfach war.

Am 9. Juli war es soweit: Der Pegel «Rheinhalde» stieg auf 794 und damit über die Hochwassermarken von 790 – die Grossschifffahrt musste gesperrt werden. Die Lage war zwar in keiner Weise so dramatisch wie im Westen Deutschlands, in Belgien oder den Niederlanden, aber die Wassermassen und das darin mitgeführte Geschiebe liessen eine Schifffahrt nach den Häfen Birsfelden, Muttenz oder Kaiseraugst nicht mehr zu. Dazu kam, dass ein Teil des Kleinbasler Ufers unterspült wurde und dort installierte Anlagen – sogenannte Fischergalgen – in den Fluss gerissen wurden.

Nach einigen Jahren, in denen eher Niedrigwasser das Problem war, war damit grosse Geduld wegen zu viel Wassers gefragt. In Birsfelden und Muttenz lagen gut ein Dutzend Schiffe fest, in Kleinhüningen waren acht Schiffe blockiert, die auf die Bergfahrt warteten. Erlösung kam erst am 21. Juli, als der Pegel wieder einigermaßen stabil unter der Hochwassermarken lag.

Suche nach Hindernissen

Eine automatische Freigabe der Schifffahrt konnte aber nicht erfolgen. Zunächst musste sichergestellt werden, dass in der Schifffahrtsrinne keine Hindernisse

Auszug / Vorabdruck

aus der Sommerausgabe des
«SVS aktuell»

liegen. Die entsprechenden Besichtigungen ergaben, dass diverse Bojen nicht mehr an ihrem Platz waren. Sie mussten mittels Seilwinden herangezogen werden. Eine Boje war beschädigt und lief voll Wasser. Sie wurde entsprechend markiert und die Schiffsführer respektive Lotsen über das Hindernis informiert.

Problematisches Geschiebe beseitigt

Ein weiteres Problem ergab sich im Vorhafen der Schleuse Birsfelden, wo durch das angehäuften Geschiebe Untiefen entstanden waren. Diese wurden «gespült», d. h. das Schub- und Schleppboot «WILD MAA» liess über den entsprechenden Stellen ihre Propeller auf Vollgas laufen, so dass die Ansammlungen zerstreut werden konnten.

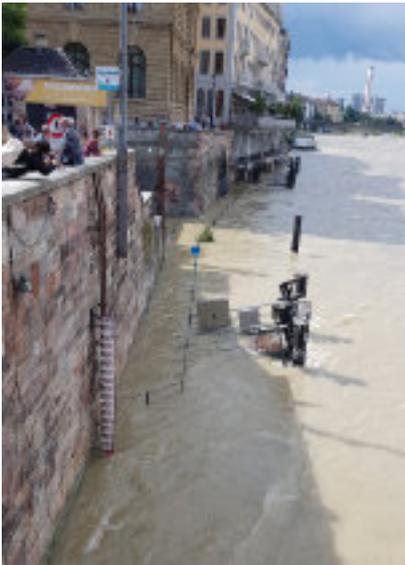
Peilungen zur Sicherheit der Fahrrinne

Später nahm das Schiff «SONUS» des Tiefbauamtes Basel-Stadt Peilungen vor. Dabei konnte festgestellt werden, dass die Schifffahrtsrinne durch keine wesentlichen Hindernisse oder Untiefen belastet war, welche beim aktuellen Pegel ein Problem hätte darstellen können.

Am 21. Juli konnten die in Birsfelden und Muttenz festliegenden Schiffe nach Basel geführt werden und in Gegenrichtung die in Kleinhüningen blockierten Einheiten zu ihren Bestimmungshäfen in Baselland. Sicherheitshalber wurden die ersten Fahrten vom Mehrzweckboot



Zeitweise ging gar nichts, weder die Fahrt nach Birsfelden und Muttenz noch rheinabwärts. Entsprechend viele Schiffe waren in den Häfen blockiert.



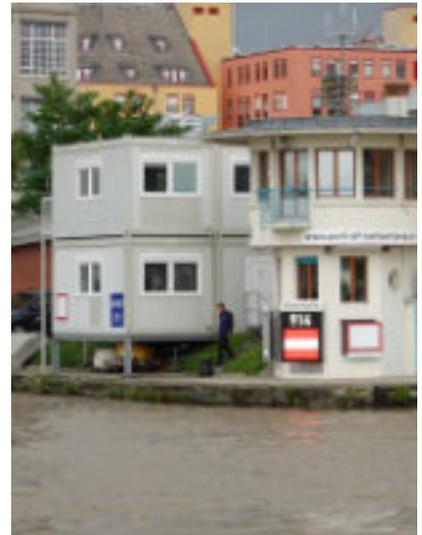
Land unter - respektive Steg unter. Der Anleger der Basler Personenschiffahrt an der Schiffflände in Basel lag am 16. Juli, als das Foto entstand, fast komplett unter Wasser. Foto: Urs Vogelbacher.

«MÖWE» begleitet. Es verlief aber alles reibungslos. Auch landseitig konnten verschiedene Sperrungen wieder aufgehoben werden.

Weitere Hindernisse bleiben

Allzu weit kamen die aus Basel auf Talfahrt befindlichen Schiffe

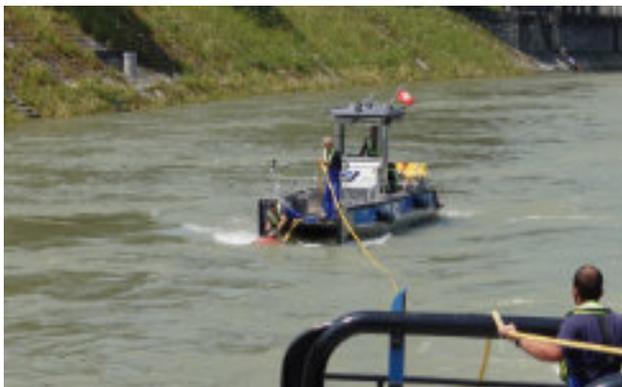
allerdings noch nicht, da zum Zeitpunkt dieses Berichts (22. Juli) die Schleuse Vogelgrün und die Strecke bei Maxau noch hochwasserbedingt gesperrt war. Nach Öffnung dieser Schleuse dürfte nochmals viel Arbeit auf die Lotsen im Raum Basel zukommen: Vor Vogelgrün lagen zum Berichtszeitraum mindestens acht Schiffe mit Bestimmungsort Birsfelden und zwei, die nach Kaiseraugst müssen. Noch zu früh ist es, um die finanziellen Schäden des Hochwassers für die Schifffahrt und die Umschlagsunternehmen in den Häfen abzuschätzen. Man geht in der Branche von einem mittleren bis höheren sechsstelligen Betrag aus. Ins Gewicht fällt vor allem die unübliche Länge der Sperrung für die Schifffahrt, sagt SVS-Vizepräsident und CEO Ultra-Brag, Thomas Knopf: „Mit 1-2 Tagen Hochwasser können und müssen wir leben. Dieses Jahr waren es aber schon im Februar nahezu zwei Wochen und jetzt wieder mehr als eine Woche. Das geht dann schon an die Substanz.“ Und selbst wenn man fahren konnte, behinderten die hohen Wasserstände: „Normalerweise fahren wir von



Der Pegel kletterte zeitweise deutlich über die 900er-Marke. Bei der Revierzentrale (Bild) herrschte 24-Stunden-Betrieb.

Basel Richtung Kehl mit vier Containerlagen. Wegen der hohen Pegel waren oft nur drei Lagen möglich. Dies schadet natürlich der Aufwand-Ertrags-Bilanz.“

Auch Rhenus-Sprecherin Claudia Bracher bestätigt die Problematik: „Vor allem im Container- und Massengutgeschäft werden die Folgen sicher spürbar sein. Aber es ist nun Mal höhere Gewalt, die Schifffahrt findet draussen statt.“



Bevor die Schifffahrt wieder freigegeben werden konnte, musste die Fahrinne von Hindernissen befreit werden, zum Beispiel von abgetriebenen Bojen, wie hier zu sehen. Fotos: Jelena Dobric, SRH.