



Schiff mit zwei Lagen Containern unter der Mittleren Brücke, zu einem Zeitpunkt, als diese bergwärts eine Durchfahrts Höhe von rund 6 Metern aufweist. Dabei ist nicht der Scheitelpunkt des Brückenbogens, sondern eine Durchfahrtsbreite von 17 Metern massgeblich. Die «Veronique» nutzt also die angegebene Durchfahrts Höhe weitgehend aus. BILDER: DPH

Harter Kampf um Zentimeter

Siebter Teil Wie das Schiff die Tramgleise steiler macht

VON DANIEL HALLER

Nicht nur bei der Mittleren Brücke, wo nur zwei Lagen möglich sind (die bz berichtete), haben Containerschiffe Probleme. Vor zehn Jahren verkündete zwar das Wirtschaftsdepartement Basel-Stadt froh, man habe die Durchfahrts Höhe unter der Hafentrambrücke am Eingang zum Hafenbecken 2 von 5,70 auf 7,00 Meter erhöht: «War bis Dezember 2002 nur der zweilagige Containerverkehr möglich, so lässt die neue Hafentrambrücke die uneingeschränkte Bedienung des Hafenbeckens 2 mit dreilagigen Containerschiffen zu. Ab sofort sind die Besatzungen nicht mehr gezwungen, durch Übernahme von Ballastwasser die Höhe ihrer Schiffe zu reduzieren, um passieren zu können.»

Das «uneingeschränkt» sei absolut falsch, sagen Schiffsführer. So sei die Durchfahrts Höhe zum Hafenbecken 2 mit 6,85 statt 7 Metern ausgeschrieben. Schiffsführer Rudolf Bühler – die bz erreicht ihn an Bord der



Geld! Wir sind deshalb noch nie mit drei Lagen ins Hafenbecken 2 reiner rausgefahren.» Dafür müsste man 100 Tonnen Ballastwasser nehmen, damit das Schiff tiefer liegt.

Als Mann der Praxis bestätigt Bühler damit, was im «Abschlussbericht über Brückendurchfahrts Höhen für die Containerfahrt mit drei Lagen auf der Strecke Strassburg–Basel» der Zentralkommission für Rheinschiffahrt (ZKR) steht: «Argumente der schweizerischen Sachverständigen sowie Unterlagen der niederländischen Delegation lassen vermuten, dass eine Durchfahrts Höhe von 7,00 Meter für den dreilagigen Containerverkehr nicht in jedem Fall ausreicht.» Die ZKR empfiehlt deshalb als Planungsmass für zukünftige Brücken 7,80 Meter.

Für 7,50 Meter Höhe konzipiert

Dies weiss auch Peter Sauter, Leiter Schifffahrtsprojekte bei den Schweizerischen Rheinhäfen, der selbst ein Schiffsführerpatent hat. «Die Hafentrambrücke wurde damals auf nur 7 Meter angehoben, weil man noch nicht wusste, dass das Tram nach Weil verlängert und dafür die Hiltalingerbrücke neu gebaut wird», berichtet er. Doch sei sie so konstruiert, dass man sie nachträglich auf 7,50 anheben könnte. «Dass man da heute mit drei Lagen nicht durchkommt, ist nicht richtig. Doch Ballastwasser zu nehmen ist halt ein zusätzlicher Aufwand.»

Sauter weist darauf hin, dass am Oberrhein das eigentliche Nadelöhr die Brücke Chalampé bei Ottmarsheim ist, die beim höchsten schiffbaren Wasserstand nur 7 Meter Durchfahrts Höhe aufweist. Sauter bestätigt auch, dass die ZKR für Brücken-Neubauten am Oberrhein mehr Durchfahrts Höhe verlangt: 7,50 Meter für die Schiffe und 30 Zentimeter als Reserve für den Wellenschlag. «Die Dreirosenbrücke sollte zuerst nur

7 Meter Durchfahrts Höhe bekommen», berichtet er, «denn die Autobahn kommt beidseitig aus einem Tunnel». Nicht zuletzt für die Hotelschiffe seien aber 7,80 Meter unumgänglich. Dafür habe er sich eingesetzt. Auch die Dreiländerbrücke weise die empfohlene Durchfahrts Höhe auf.

Für den Neubau der Hiltalingerbrücke habe er ebenfalls 7,80 Meter gefordert, was aber fürs Tram eine gar steile Rampe bedeuten würde. «Da wir im Hafenbecken bei der Hafentrambrücke aber nur die Option für eine Erhöhung um 50 Zentimeter haben, haben wir als Kompromiss nun am tiefsten Punkt eine Durchfahrts Höhe von 7,50 Meter.»

Für die Zukunft entscheidend

Dieses Ringen um Zentimeter ist von nationaler Bedeutung: In Zukunft soll das Hafenbecken 2 die Durchfahrt zum geplanten Hafenbecken 3 mit dem Terminal Nord werden. Das Projekt ist zentraler Teil der Strategie der Schweizerischen Rhein-

«Die Hafentrambrücke wird also angepasst werden müssen.»

Peter Sauter, Rheinhäfen

häfen, wird von der Metropolitankonferenz der Nordwestschweizer Kantone als «unverzichtbar für die Schweiz» bezeichnet und kämpft in Bern um eine Beteiligung des Bundes an der Finanzierung.

Zudem soll mit der Eröffnung von Basel Nord der Swissterminal am Westquai den Plänen der Stadtentwicklung weichen. Würde die Eisenbahnbrücke bei der Einfahrt auf 7 Metern bleiben, hätten Basel und die gesamte Schweiz keinen Terminal mehr, den man uneingeschränkt mit drei Lagen Containern bedienen kann. Mit drei Lagen zu fahren ist aber entscheidend dafür, dass das Binnenschiff so hohe Preisvorteile erreicht, dass es den Nachteil der im Vergleich zur Strasse längeren Transportzeit kompensieren kann. «Die Hafentrambrücke wird also angepasst werden müssen», sagt Sauter.



Die Einfahrt ins Hafenbecken 2 ist mit drei Lagen Containern nur mit Ballastwasser risikolos möglich. Die hintere Brücke kann aber in Zukunft um 50 Zentimeter angehoben werden.



Künftig sollen durch das Brücken-Nadelöhr nicht nur die Terminals in Hafenbecken 2 (quer durchs Bild), sondern auch der Terminal Basel Nord im geplanten Hafenbecken 3 (links) erreichbar sein. ZVG