

Engpässe im Fluss

Die EdF erneuert fünf Rheinschleusen / Große Schiffe können in dieser Zeit dort nicht fahren

VON UNSEREM REDAKTEUR
FRANZ SCHMIDER

STRASSBURG. In den Sommermonaten wird der staatliche französische Energiekonzern EdF fünf seiner zehn Rheinschleusen erneuern. Dafür wird die Électricité de France in diesem Jahr zwölf Millionen Euro investieren. Größte Einzelbaustelle ist dabei die Schleuse Straßburg, wo das Tor der großen Schleuse ausgetauscht wird. Große Rheinschiffe können in dieser Zeit zum Beispiel nicht nach Basel fahren.

Patrick Lawin blickt von seinem Arbeitsplatz direkt in seine Badewanne. So nennt der Schleusenmeister von Straßburg das Wasserbecken, das sich unter seinem Fenster dehnt. 185 Meter lang, 12 Meter breit. Die Queen schwimmt dort gerade, 80 Meter lang und mit Sand beladen, ein bergwärts fahrendes, deutsches Schiff. Lawin könnte in Ruhe zusehen, wie die 36 000 Kubikmeter Wasser in das Betonbecken laufen und der Frachtkahn aus Deutschland die 13 Meter angehoben wird, die zwischen Ober- und Unterwasser liegen. Aber im Moment muss er besonders vorausschauend agieren, deshalb geht er zu seinem Steuerstand, wo ein PC und ein Radarbildschirm stehen.

Dass Lawin in diesen Wochen etwas mehr zu tun hat, liegt daran, dass die zweite Schleusenkammer vollkommen trocken daliegt. Ein seltener Anblick, der zugleich einen Einblick bietet. Der Boden des Beckens ist mit einem Gittermuster so geformt, dass das Wasser nie nur punktuell zu- oder abfließt, sondern gut verteilt von und nach unten. Alles andere würde das Schiff ins Schwanken bringen und es soll ruhig liegen. Seit Anfang April ist die Kammer leer, und statt dass Schiffe ein-

und ausfahren, klettern Männer mit Schneidbrennern an dem 42 Jahre alten und 14 Meter hohen Stahltor mit mehreren Wänden hoch und runter.

231 Tonnen Stahl müssen in den kommenden Wochen in transportfähige Portionen zerlegt werden. Parallel demontieren Mitarbeiter einer auf Schleusentechnik spezialisierten Firma aus den Niederlanden die Mechanik des Hebewerks. 350 000 mal haben die Motoren über Seilzüge das Stahltor gehoben und wieder abgesenkt, jetzt soll es raus. Ein neues Tor wird eingebaut. Angeliefert wird dieses ebenfalls in Einzelteilen und vor Ort verschweißt.

EdF betreibt Wasserwerke und muss im Gegenzug die Schleusen unterhalten

Dadurch fällt eine der beiden Schleusenkammern von Straßburg für sechs Monate aus, das gleiche gilt für Kammern in Fessenheim, Marckolsheim und Rhinau sowie von Ottmarsheim, wo die Bauarbeiten erst Anfang November abgeschlossen sein werden. In Straßburg ist von den Bauarbeiten die große, 24 Meter breite Kammer betroffen. Da die kleine Kammer nur Schiffe bis maximal 11,50 Metern Breite aufnehmen kann, ist der Rhein ein halbes Jahr lang für breitere Schiffe von Straßburg aus bergwärts nicht befahrbar. Die Reedereien sind entsprechend informiert.

Für Lawin bedeutet die Baustelle, dass direkt unter seinem Fenster ein Engpass entstanden ist, den er nun so managen muss, dass die Betroffenen möglichst wenig davon spüren. Von der Talseite meldet sich der Kapitän der Aura, eines 110 Meter langen Tankschiffes, direkt dahinter nähert sich bereits die Condor, ein leerer Kiestransporter – beide müssen warten. Denn Lawin wird die Aqua Myra vorzie-

hen, das Containerschiff, das talwärts fährt. Denn er hat die Schleusenkammer gerade voll, es wäre Vergeudung, das Wasser ungenutzt abzulassen. Die Ladung von 43 Lastwagen hat die Aqua Myra in ihrem Bauch, Einfahrt, Wasser ablassen, Ausfahrt – nach 20 Minuten ist alles erledigt.

Währenddessen schaut Lawin auf seinen Radarschirm und stellt erleichtert fest: „Da kommt noch einer.“ Das Schiff passiert gerade die einige Kilometer stromaufwärts gelegene Pierre-Pflimlin-Brücke. „Das passt“, sagt Lawin und identifiziert das Schiff über Radar als das niederländische Tankschiff Francone. Erst die Aqua Myra runter, dann die Aura rauf, dann die Francone runter, dann die Condor rauf. In diesem Moment meldet sich der Kapitän der Francone. „Ja, fahren sie etwas langsamer weiter, dann passt es“, sagt Lawin in den Funksprecher.

Wenn beide Schleusenkammern in Betrieb sind, passieren pro Tag zwischen 90 und 105 Schiffe die Schleuse, die 24 Stunden in Betrieb ist. Bei 20 Minuten Schleusdauer schafft Lawin drei Schiffe pro Stunde, das ergibt maximal 72 Schiffe in 24 Stunden. Er muss also möglichst rationell zu Werke gehen und beobachten, was stromauf- und -abwärts gerade auf ihn zukommt, damit der Reißverschluss nie klemmt.

Die EdF betreibt an den zehn Staustufen zwischen Basel und Iffezheim elf Wasserkraftwerke mit insgesamt 1333 Megawatt Leistung. Im Gegenzug muss der Energieriese die Schleusen betreiben, unterhalten und einen sicheren Schiffsverkehr auf dem Rhein gewährleisten. Bereits 2008 und 2009 wurden die beiden Schleusenkammern von Gerstheim ersetzt, bei anderen Schleusen reichen umfassende Sanierungsarbeiten.

Bachseite Zeitung
15.5.2012



Arbeiten an der Straßburger Schleuse

FOTO: LAURENT ROTHAN