

Mehr Leistung und weniger Lärm



Von [Rolf Reißmann](#)

Mi, 26. August 2020

[MuttENZ](#) | 1

BZ-Plus

Neue Zuga**n**bindung und neue Krane in den Rheinhäfen MuttENZ und Birsfelden gegenüber von Grenzach.





Am südlichen Rheinufer wurde etwas gebaut, ohne dass die Nachbarn in Grenzach-Wyhlen davon etwas mitbekamen. Am Montag fuhr der erste Zug auf einer neuen Eisenbahnstrecke, die erste reine Güterbahn in der Schweiz seit rund 40 Jahren. Die beiden Häfen Muttenz und Birsfelden erhalten damit Direktanbindung an das Industriearéal Schweizerhalle, größtes geschlossenes Industriegebiet der Schweiz. Nunmehr ist es nicht mehr erforderlich, Güter, die per Schiff eintreffen oder versandt werden, zunächst auf Umweg über den Rangierbahnhof Muttenz zu ziehen. Außerdem besteht nun Anschluss an den Ostkopf des Rangierbahnhofs Muttenz. Damit bleiben die Häfen auch per Schiene erreichbar, falls das bisher einzige Zufahrtsgleis am westlichen Hardwald einmal gesperrt werden müsste.

Der Bau war nicht einfach, denn die 900 Meter lange Strecke tangiert das Trinkwasserschutzgebiet Hardwald. Deshalb wurde das Gleis in einer Betonwanne mit bis zu neun Meter hohen Seitenwänden verlegt. "Dies war ein Projekt mit verschärften ökologischen Anforderungen", beschrieb Florian Röthlingshöfer, Delegierter des Verwaltungsrates der Hafenbahn Schweiz. "Der Hardwald ist Trinkwasserfassungsgebiet von Basel, dort dürfen keine Schadstoffe eindringen. Wir griffen beim Bau dieser Strecke nicht ins Grundwasser ein."

So wird durch eine Rohrleitung mit 1,60 Meter Durchmesser Uferfiltrat aus dem Bereich östlich von Schweizerhalle in den Hardwald gepumpt, damit dort der Grundwasserspiegel stets höher als unter der Industrie liegt. So wird vermieden, dass Grundwasser aus Schweizerhalle einströmt und

eventuell noch vorhandene giftige Brandrückstände von 1986 einschwemmt. Diese dicke Leitung musste mit besonderem Aufwand beim Bahnbau innerhalb fünf Tagen umverlegt werden. Ein anderes Problem des Hardwaldes ist die Einbruchgefahr im Boden, immer wieder entstehen Dolinen. Deswegen wurden alle zehn Meter beiderseits des Gleises Überwachungsgeräte in den Boden gesetzt. Die neue Güterstrecke ist nicht elektrifiziert, weil der Verkehr auf den zahlreichen Gleisen im Werksgelände ohnehin mit Dieselloks erfolgt. 25 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen fahren auf den Gleisen der Hafenbahn. Die Vorteile der Strecke zeigen sich vielfach. Nunmehr können Güter zwischen Schweizerhalle und den Häfen auf kurzem Weg fahren, auch wichtig beim Transport von Gefahrgütern. Das verringert die Zahl der Zugfahrten insgesamt und sorgt auch für weniger Lärm über den Rhein hinüber nach Deutschland. Eingesparte Zeit und Kosten kommen dazu. Der Sicherheit dient auch ein Tor unmittelbar am Tunnel durch die Rheinfelder Straße, um unbefugten Zugang zum Industriekomplex zu verhindern. Mit der neuen Südanbindung der Rheinhäfen steigt deren Leistungsfähigkeit. In diesem Jahr wirkt sich außerdem der Rückgang des Frachtumschlags wegen der Corona-Krise aus. Im Auhafen MuttENZ verringerte sich die Warenmenge um 27 Prozent, im Hafen Birsfelden um 15 Prozent. Angesichts der enormen Leistungsreserven in diesen beiden Häfen stellten ansässige Umschlagunternehmen den Bau der als Gateway Nord vorgesehenen Erweiterung in Kleinhüningen in Frage. Trimodal werde bereits heute in den Schweizer Rheinhäfen gearbeitet, Schiff, Bahn und Lastwagen tauschen hier die Waren. Unternehmer wie Roman Meyer, Betreiber der Swiss Terminals in Kleinhüningen und Birsfelden, bezweifelt, dass mit dem Neubau eines weiteren Hafenbeckens und der gleichzeitigen Auslagerung erfolgreicher Logistiker die Leistungsfähigkeit durch die teure Investition unmittelbar am Stadtrand von Weil wirklich ansteigt.

Zwar nicht mit dem Bau der neuen Südanbindung zusammenhängend, aber nahezu gleichzeitig abgeschlossen waren weitere Veränderungen im Hafen Birsfelden. Nachdem im Juli vergangenen Jahres ein Sturm einen der beiden alten Brückenkräne zerstört hatte, beschafften die Häfen mehrere moderne Ladegeräte. Für die Einwohner von Grenzach am gegenüberliegenden deutschen Rheinufer verringert sich damit erheblich die Lärmbelastung, weil alle neuen Kräne spürbar leiser arbeiten als die alten.

Außerdem entfällt der lärmintensive Kohleumschlag fast vollständig, von den einst 300 000 Tonnen Kohleimport pro Jahr in Birsfelden wird nur noch ein Bruchteil benötigt und diese Mengen treffen in Containern mit jeweils 25 Tonnen Inhalt ein. Ebenso ging die lautstarke Verladung von Metallen spürbar zurück. Die größten Anteile in Birsfelden und im Auhafen, nämlich mehr als Dreiviertel des Umschlages nehmen Öl, Baustoffe, chemische und Agrarerzeugnisse ein.