



An den Grossen Rat

13.5267.02

JSD/P135267

Basel, 25. September 2013

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2013

Interpellation Nr. 50 von Oskar Herzig betreffend „wie sicher sind die Basler Fähren auf dem Rhein?“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. September 2013)

„Am 6. Juni 2013, Donnerstagabend um ca. 22 Uhr, riss das Gierseil der Klingentalfähre "Vogel Gryff" bei der Überfahrt zum Kleinbaslerufer aus bisher unbekannten Gründen, die daraufhin unkontrolliert den Rhein hinuntertrieb. Laut Medien hatte zur Unfallzeit der Rhein einen Pegelstand von 7,56 m. Bei Pegelstand 7,80m wird die Schifffahrt auf dem Rhein eingestellt.

Materialchef Markus Manz von der Fähri-Stiftung machte laut Tageswoche die Aussage: Die Fähre war zu rasch unterwegs!

Als Präsident des Swiss Sailors Club und Skipper mit über 50'000 Seemeilen Erfahrung mache ich mir einige Gedanken zu diesem Vorfall.

Es wurde mir zugetragen, dass die Gierseile erst vor kurzem durch neue, mit einem Durchmesser von 4 mm, ersetzt wurden. Die alten hatten einen Durchmesser von 10 mm. Diese Massnahmen wurden nach einem Test mit der St. Alban Fähre, beim dem Pegelstand von 6.50 m und drei Personen an Bord, gemacht. Diese Messung soll eine Belastung von 600 kg ergeben haben. Bei dem neuen Gierseil von 4 mm soll eine Belastung bis 1'000 kg möglich sein.

Als Skipper von Segelyachten weiss ich, dass die Wanten von den Masten mit Durchmesser 12 mm eine Bruchlast von 12 Tonnen ausweisen und einen Sicherheitsfaktor von 2,5 bis 3 einberechnet wird.

Unsere Basler Fähren sind einmalig und gehören zum Stadtbild, sie sind auch ein Teil unserer Kultur. Solche Vorfälle müssen verhindert werden.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer erteilt die Betriebskonzession der Fähren?
2. Müssen Massnahmen und Veränderungen am Fährschiff oder deren Fahr-vorrichtung gemeldet und bewilligt werden?
3. Ist es richtig, dass die Basler Fähren verschiedene Gewichte aufweisen? Welche?
4. Welcher Sicherheitsfaktor wird bei Gierseilen eingesetzt?
5. Ist es richtig, das Ausweichmanöver z.B. Schwimmer, Treibgut oder Schiffe, bei Fähren, nur durch Geschwindigkeitsveränderungen gemacht werden?
6. Welche Massnahmen wurden auf Grund dieses Vorfalls getroffen?

Oskar Herzig“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Wer erteilt die Betriebskonzession der Fähren?

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt erteilte der «Fähri-Stiftung» am 16. April 1996 die Konzession zum Betrieb von vier Drahtseilfähren (Gierfähren) zum Personentransport auf dem Rhein.

2. Müssen Massnahmen und Veränderungen am Fährschiff oder deren Fahrvorrichtung gemeldet und bewilligt werden?

Ja. Gemäss der eidgenössischen Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung, BSV; SR 747.201.1) sind Schiffe vor der erstmaligen Erteilung eines Schiffsausweises für die ordentliche Zulassung und danach in regelmässigen Zeitabständen – analog den Fahrzeugprüfungen der Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel – einzeln amtlich zu prüfen. Auch nach jeder wesentlichen Veränderung oder Instandsetzung, welche die Festigkeit des Schiffskörpers, die im Schiffsausweis angegebenen Merkmale, die Stabilität oder die Sicherheit beeinflusst, muss der Eigentümer oder Halter das Schiff vor der Wiederinverkehrsetzung erneut prüfen lassen. Für die Abnahmen der Basler Fähren ist gemäss der kantonalen Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Kleinschifffahrtsverordnung; SG 955.100) die Rheinpolizei Basel-Stadt zuständig. Für die Infrastruktur und somit auch die Seilanlagen ist die «Fähri-Stiftung» verantwortlich, welche die Seile in regelmässigen Abständen durch die Kabelwerke Brugg AG prüfen lässt und Belastungsproben durchführt.

3. Ist es richtig, dass die Basler Fähren verschiedene Gewichte aufweisen? Welche?

Ja. Die St. Alban Fähre wiegt zirka 4500kg, die Klingental Fähre zirka 4000kg, die Münster Fähre sowie die St. Johann Fähre zirka 3000kg.

4. Welcher Sicherheitsfaktor wird bei Gierseilen eingesetzt?

Der Sicherheitsfaktor, auch Sicherheitszahl genannt, gibt an, um welchen Faktor die Versagensgrenze eines Bauwerks, Bauteils oder Materials höher ausgelegt wird, als es durch theoretische Ermittlung wie zum Beispiel Statische Berechnung sein müsste. Bei normalem Fahrbetrieb gilt der Sicherheitsfaktor 3-4. Dieser Faktor variiert aber je nach Anstellwinkel der Fähre und Fließgeschwindigkeit des Rheins.

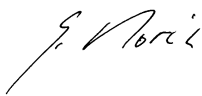
5. Ist es richtig, das Ausweichmanöver z.B. Schwimmer, Treibgut oder Schiffe, bei Fähren, nur durch Geschwindigkeitsveränderungen gemacht werden?

Ja. Die Fähre läuft in der durch Fähr- und Gierseil vorgegebenen Linie. Ausweichmanöver können deshalb nur durch Anhalten, Verlangsamen, Beschleunigen und Richtungswechsel durchgeführt werden.

6. Welche Massnahmen wurden auf Grund dieses Vorfalles getroffen?

Die «Fähri-Stiftung» – Eigentümerin und Verpächterin der Basler Fähren – hat bereits vor dem besagten Vorfall in Weisungen ausdrücklich auf die Pflicht zum vorausschauenden Fahren und auf das Verbot der schnellen Überfahrten hingewiesen. Nach dem Seilriss der Klingental-Fähre wurde mit den Fährifrauen und -männern umgehend ein Rapport abgehalten und nochmals die Resultate der Messungen der Belastungsproben vom 14. und 15. Mai 2013 im Detail erläutert. Bis zum abschliessenden Bericht des Bauingenieurs der Gruner AG wurden anstelle der neuen 4mm dicken Drahtseile wieder die alten 8mm dicken Seile montiert. Allfällige weitere Massnahmen werden nach der Überprüfung durch den Bauingenieur in die Wege geleitet.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin