

BDB KRITISIERT SPERRUNG DER LIEGESTELLE IN KÖLN



Jetzt meldet sich auch der BDB zu Wort: „Anfang Februar 2018 hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die Festmacheinrichtungen an den Liegestellen am Rheinauhafen ersatzlos und ohne jede Vorankündigung zurückgebaut. Das alarmiert das Binnenschiffahrtsgewerbe ebenso wie die verladende Wirtschaft und die Industrie, denn diese Liegestellen am Rhein sind für die Schifffahrt und deren Kunden von großer Bedeutung: Hier machen durchschnittlich rund 3.500 Binnenschiffe pro Jahr fest.“

„Wir nehmen zur Kenntnis, dass die HGK die Poller und Ringe entfernt hat, weil es zu Beschädigungen an der Anlage gekommen ist, die überalterten Festmacheinrichtungen den Belastungen durch große Binnenschiffe nicht standhalten und eine Erneuerung wohl nicht ohne weiteres möglich ist. Die Beseitigung der Liegestellen stellt jedoch ein die internationale Binnenschiffahrt massiv beeinträchtigendes Problem dar, das weit über die lokale Betroffenheit vor Ort, z.B. für die Chemie- und Mineralölunternehmen im Großraum Köln, ausstrahlt: Rund 80 Mio. Tonnen Güter passieren per Binnenschiff den Raum Köln pro Jahr. Betroffen von der Beseitigung der Liegestelle am Rheinauhafen ist somit nicht nur der Verkehr zwischen Ober- und Niederrhein, sondern letztendlich auch der weitere Schiffsverkehr in andere Wasserstraßen wie etwa Mosel,

Main, Neckar und Donau“, erklärt Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

„Folgender Vergleich verdeutlicht das Problem: Man stelle sich vor, an den Bundesautobahnen würde über mehrere 100 Kilometer jeder Lkw-Rastplatz ersatzlos geschlossen und den Fahrern jede Gelegenheit zur Pause genommen. Der umweltfreundliche Transport auf dem Wasser wird eine deutliche Verzögerung erfahren und deshalb in den Augen der Kundschaft massiv an Attraktivität verlieren, wenn Fahrtzeiten bereits viele Kilometer vor Erreichen des Fahrtzieles unterbrochen werden müssen, weil schlicht keine Liegestellen zur Verfügung stehen“, so Staats weiter.

Auf die Bedeutung dieser Liegestelle und auf die negativen Auswirkungen für die Industrie weist der BDB nun im Schulterschluss mit dem Verband der Chemischen Industrie NRW, dem Deutschen Seeverladerkomitee im BDI, dem Hafenverband BÖB und dem BDS-Binnenschifffahrt in einem gemeinsamen Schreiben an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hin. Gefordert wird, die Liegestellen so schnell wie möglich wieder in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen, ggf. durch das Setzen sog. Dalben an der Kaimauer.

Die Liegestellen am Rheinauhafen in Köln zählen zwischen Rheinland-Pfalz und der deutsch-niederländischen Grenze zu den letzten verbliebenen Möglichkeiten, um die Fahrt des Schiffes zu unterbrechen. In der Binnenschifffahrt gibt es Lenk- und Ruhezeiten, die eingehalten werden müssen. Liegestellen sind notwendig, um die erforderlichen, gesetzlich vorgeschriebenen Besatzungswechsel an Bord zu vollziehen. Auch für Arztbesuche, Einkäufe u.ä. sind Binnenschiffer auf solche Liegestellen angewiesen. Liegestellen sind schließlich wichtig, um Wartezeiten im Zusammenhang mit Be- und Entladeterminen an den Terminals und bei der verladenden Wirtschaft und Industrie zu überbrücken.

Quelle: BDB, Foto: Borutta / RVG