

SCHIFFE KÖNNEN WIEDER IM RHEINAUHAFEN FESTMACHEN



In Abstimmung mit dem Dezernat für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur der Stadt Köln hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK AG) die Festmachvorrichtungen an der Kaimauer des Rheinauhafens auf Zugfestigkeit überprüft.

Das Ziel war es, das im Februar 2018 für den rund 1,4 Kilometer langen Abschnitt zwischen Severinsbrücke und Autoabsetzanlage Höhe Südbrücke ausgesprochene Festmachverbot wieder aufzuheben, so die HGK zusammen mit der Stadt Köln.

Die Zugfestigkeitsüberprüfungen haben ergeben, dass die 150 dort vorhandenen Anlagen unter bestimmten Voraussetzungen wieder genutzt werden dürfen. Das Festmachverbot wird damit bei Beachtung von Auflagen zum 1. Oktober 2018 wieder aufgehoben.

Folgende Vorgaben sind von den Binnenschiffern einzuhalten: Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 Meter und eine Tragfähigkeit von 1.200 Tonnen nicht überschreiten. Der Einsatz von Winden zum Festmachen ist nicht gestattet. Ebenso ist das Anlegen von mehreren Schiffen nebeneinander nicht erlaubt. Leere Schiffe dürfen an der Kaimauer im Rheinauhafen generell anlegen. Darüber hinaus bietet die HGK AG

über ihre Beteiligung RheinCargo weiterhin kostenlose Liegeplätze im Niehler Hafen an.

Das Verbot, nicht mehr an der Kaimauer im Rheinauhafen festmachen zu dürfen, war von der HGK AG im Februar 2018 ausgesprochen und von der Wasserschiffverkehrsverwaltung (WSV) veröffentlicht worden. Grund dafür waren zwei schwere Havarien. Im Dezember 2017 und im Januar 2018 hatten Binnenschiffe, die im Bereich des Rheinauhafens lagen, Festmachvorrichtungen mitsamt der Steine herausgerissen und sind fortgefahren, ohne sich um die Schäden zu kümmern.

Um weitere mögliche Unfälle zu vermeiden, wurde das Festmachen insgesamt untersagt und die Poller auf der Mauer wurden entfernt. Die Festmachvorrichtungen in der Mauer, die höhere Kräfte aushalten können, blieben erhalten. Trotz des Verbots für den gesamten Bereich legten in der Folge immer wieder Schiffe an den Konstruktionen in der Kaimauer an.

Für die Schiffe, die künftig im Rheinauhafen festmachen, gilt neben den genannten Auflagen auf jeden Fall auch ein zusätzliches Nutzungsgebot des dort zur Verfügung gestellten Landstroms. Dies bedeutet, die an Bord benötigte Energie darf nicht mehr über die eigenen Dieselmotoren gewonnen werden, sondern ist von einem der zehn Stromtankstellen im Rheinauhafen abzunehmen. Zum Wohl von Anwohnern und Passanten vermeidet dies erhebliche Belästigungen durch Abgase und mindert die Geräuschemissionen.

Insgesamt leidet die Schifffahrt unter zu wenigen Liegeplätzen am Rhein. Das bisherige Verbot im Rheinauhafen sorgte für eine zusätzliche Verknappung. Die Überprüfung der Anlagen auf Zugfestigkeit wurde veranlasst, um als Interim Festmachvorrichtungen wieder freigeben zu können, bis eine endgültige Lösung im Rheinauhafen umgesetzt werden kann. Zur geplanten endgültigen Lösung gehört die Installation so genannter Dalben durch die WSV. Die Dalben werden ufernah im Grund des Rheins verankert und ermöglichen das Festmachen der Schiffe sowie den Landgang für die Besatzungen. Vor der Umsetzung dieses Vorhabens werden die politischen Gremien von der Verwaltung eingeschaltet und die Öffentlichkeit informiert.

Die Meldung kommentiert der BDB: Das im Februar 2018 ausgesprochene Festmachverbot für die 1,4 km lange Kaimauer am Rheinauhafen in Köln

hat die Binnenschifffahrt – angesichts der ohnehin schon äußerst angespannten Liegestellensituation am Rhein – hart getroffen. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK AG) und die Stadt Köln haben nun gemeldet, dass nach einer durchgeführten Zugfestigkeitsprüfung die 150 vorhandenen Vorrichtungen unter bestimmten Voraussetzungen wieder nutzbar für die Schifffahrt sind. Das Festmacherverbot wird damit unter Beachtung der Vorgaben zum 1. Oktober 2018 wieder aufgehoben.

Der BDB hatte sich unmittelbar nach der Veröffentlichung der Sperrung der für die Binnenschifffahrt wichtigen Kaimauer mit allen zuständigen Akteuren in Verbindung gesetzt, um zu erreichen, dass die Mauer schnellstmöglich wieder als Liegemöglichkeit nutzbar gemacht werden kann. Nach konstruktiven Gesprächen mit der HGK und der Mitwirkung auf eigens zu dieser Problematik eingerichteten Akteurskonferenzen mit Vertretern der HGK, der WSV, der Stadt Köln und der Schifffahrt, konnte also nun ein wichtiger Teilerfolg erzielt werden.

„Es ist wichtig, dass es durch konstruktives und lösungsorientiertes Zusammenwirken aller beteiligten Akteure gelungen ist, die Kaimauer in Köln bis zur Umsetzung der dringend benötigten Dalbenlösung zumindest wieder teilweise der Schifffahrt zur Nutzung übergeben zu können. Dies zeigt, dass fachlicher Austausch und die Suche nach pragmatischen Lösungen der richtige Weg sind, um Fortschritte für den Verkehrsträger zu erzielen“, betont Martin Staats (MSG, Würzburg), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Ab 1. Oktober 2018 sind nun unter anderem folgende Vorgaben einzuhalten: Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 m und eine Tragfähigkeit von 1.200 t nicht überschreiten. Leere Schiffe dürfen generell an der Kaimauer im Rheinauhafen anlegen. Nicht gestattet sind das Anlegen von mehreren Schiffen nebeneinander und der Einsatz von Winden zum Festmachen.

„Das Vorgehen in Köln zeigt, dass auch bis zur Umsetzung der Gesamtlösung, in diesem Falle des Setzens von Dalben mit Landverbindung, kurzfristig Verbesserungen der Situation für die Schifffahrt erzielt werden können, wenn der Wille vorhanden ist. Wir regen an, dass auch an den großen Schleusen im Wesel-Datteln-Kanal eine Festigkeitsprüfung der derzeit gesperrten Nischenpoller vorgenommen wird, auf deren Grundlage dann entschieden werden kann, ob bis zur Installation des Festmacherdienstes nicht zumindest eine teilweise Nutzung der Poller für

leere und teilbeladene Schiffe vertretbar ist“, so Martin Staats.

Quelle: HGK und BDB, Foto: HGK