

Der Bonner Hafen wächst in Richtung Süden

VERKEHR Neues Grundstück wird als Lagerfläche benötigt. Das Containergeschäft läuft. Der Kran sorgt für weitere Reserven. SPD lässt Schienenanschluss prüfen

Von **Rolf Kleinfeld**

Der Bonner Hafen in Graurheindorf hat eine gute Perspektive. Nach Jahren des Booms, in denen das Containergeschäft immer stärker wurde und der Hafen fast schon am Ende seiner Kapazität angelangt war, ist jetzt wieder Entwicklungspotenzial da.

Das liegt vorrangig an dem Containerkran, der vor gut drei Jahren für fast 2,5 Millionen Euro angeschafft wurde und durch den sich die Lage deutlich entspannt hat. Dank des neuen Krans, der 170 Meter längs der Pier bewegt werden kann und mit der Laufkatze bis 29 Meter über Land fährt, können selbst größte Schiffe in Windeseile beladen werden. „Wir haben sogar noch rund 50 Prozent Reserven“, sagte gestern Prokurist Gerd Thiebes vom Hafenspediteur Am Zehnhoff-Söns.

Das hatte sich früher noch ganz anders angehört. Vor einigen Jahren war noch die Rede davon, man müsse wohl künftig Aufträge ablehnen. Die Zeiten sind vorbei. Dass der Hafen Perspektive hat, davon sind auch die Stadtwerke Bonn überzeugt. Denn sie haben das an den Hafen grenzende Grundstück der Firma Holzwelt Streck kürzlich gekauft, sagte SWB-Chef Hermann Zemlin gestern bei einer Ortsbesichtigung.

„Das Gelände wird bis Jahresende geräumt“, so dass wir dort erst mal weitere Container abstellen können“, sagte er. Auch ein Verlängern der Kaimauer und das Einrichten eines vierten Liegeplatzes für Schiffe sei denkbar, jedoch sehr teuer und derzeit noch nicht nötig. „Ich rechne mit Kosten von fünf bis zehn Millionen Mark“, so Zemlin. Durch den Kauf des Grundstücks reicht der Hafen bald bis an die Kläranlage Salierweg heran, wo derzeit ein viertes Nachklärbecken im Bau ist. Wichtig für die Graurheindorfer: „Eine Erweiterung des Hafens nach Norden hin ist vom Tisch“, so der SWB-Chef.

Schnelligkeit und die Flexibilität, auch abends und an Wochenenden die Schiffe beladen zu können, sind die großen Stärken. Dennoch schreiben die Stadtwerke mit dem Hafen noch keine schwarzen Zahlen. In diesem Jahr wird das Defizit wohl 450 000 Euro betragen, vorrangig durch



Im Hafen arbeiten 90 Menschen, davon 82 beim Hafenspediteur und acht bei den SWB, darunter Betriebsleiter Oliver Disch.



Platznot: Die Flächen für die Container wurden mehrfach erweitert (im Hintergrund: der Containerkran). FOTOS: VOLKER LANNERT



Auf Besichtigungstour im Hafen waren (von rechts) Wilfried Klein, Adi Eickhoff, Werner Esser und Julia Deike (alle SPD).

KOMMENTAR

Kleiner Hafen ganz groß

Respekt: Fast im Verborgenen hat sich der Bonner Hafen in den vergangenen Jahren zu einer festen Größe entwickelt. Und das, obwohl die Diplomaten-Umzüge des Auswärtigen Amtes inzwischen fehlen und das produzierende Gewerbe in Bonn auch keinen allzu großen Stellenwert hat.

Dennoch: Ob Degussa, Birkenstock, Haribo – viele Firmen und Spediteure nutzen den Rhein, um Waren zu transportieren. Das ist vor allem bei dem Weg nach Übersee eine sinnvolle Sache, denn die Container sind nach dem Verladen bereits in 18 Stunden in Rotterdam.

Der Kauf des neuen Container-Krans war anscheinend eine gute Anschaffung. Auch wenn damit das Defizit des Hafens vorübergehend steigt. Doch der Hafen hat eigentlich einen ganz anderen Vorteil: Er dient der Entlastung der Bonner Straßen, das haben Gutachter schon vor Jahren klar festgestellt.

Dennoch ist nicht alles im Lot. Ein Schienenanschluss fehlt. Ob er wirklich nötig ist, wird derzeit untersucht. Zu bemängeln ist auch, dass die Stadtwerke es auch nach Jahren nicht geschafft haben, eine Hafenbetriebs-Gesellschaft zu gründen. Deren Notwendigkeit ist unbestritten, wurde aber bei den Stadtwerken auf die lange Bank geschoben. Rolf Kleinfeld

Zinsen und Abschreibungen für den Containerkran, sagte Zemlin.

Ein Bekenntnis zum Hafen gab die Bonner SPD ab, die zur Hafenbesichtigung eingeladen hatte. „Wir wollen uns künftig stärker mit dem Hafen beschäftigen“, sagte Fraktionschef Wilfried Klein. „Denn Hafenanfragen sind auch Verkehrsfragen.“ Die Frage, ob der Bau eines Schienenanschlusses möglich und sinnvoll ist, versprach Zemlin ernsthaft zu prüfen.

Siehe Kommentar

UMSCHLAGSZAHLEN

Der Bonner Hafen hat seit Jahren steigende Umschlagszahlen. Die Angaben beziehen sich auf Stückcontainer (TEU). Im Jahr 1993 verschifften die Kunden im Bonner Hafen 5 252 Stückcontainer, 1994 waren es 7 820. Im Jahr darauf verdoppelte sich die Zahl beinahe auf 14 545 TEU. Vergleichsweise minimal war der Anstieg dann 1996 mit 14 868 TEU. Doch im Jahr darauf konnte der Bonner Hafen wieder kräftiger zulegen

und den Umschlag auf 16 369 TEU ausbauen. Unaufhaltsam ging der Aufstieg auch in den kommenden Jahren weiter: 1998 lag der Umschlag bei 19 713 TEU, 1999 bei 22 301 TEU und 2000 bei 25 996 TEU. Einen kräftigen Anstieg verzeichnet der Bonner Hafen noch einmal zwischen dem Wert von 2001 mit 26 913 TEU hin zum Folgejahr mit 29 463 TEU. 2003 blieb der Umschlag mit 29 687 TEU weitgehend konstant.