

„Der Hafen braucht die Schiene“

Containerumschlag boomt Fehlender Gleisanschluss ein Nachteil?

von UTA KRISTINA MAUL

BONN. Im Containergeschäft boomt er, der Bonner Hafen. In zehn Jahren hat sich der Umschlag nahezu sechsfacht – von gut 5000 Containern 1993 auf knapp 30 000 im vergangenen Jahr. Tendenz steigend. Eine Erfolgskurve, die womöglich eines Tages einen Knick bekommt. Der Hafen in Grau-Rheindorf habe den „strukturellen Nachteil des fehlenden Gleisanschlusses“, „braucht die Schiene zum Überleben“, meint der hiesige Kreisverband des Verkehrsclubs Deutschland (VCD).

Und stößt damit auf offene Ohren sowohl bei den Verantwortlichen des Hafens als auch in der Politik. „Eine Bahnanbindung würde uns sehr entgegenkommen“, sagt Gerd Thiebes, Prokurist beim Hafenspediteur, der Firma Am Zehnhoff-Söns. Bei Hoch- und Niedrigwasser, das den Containerumschlag wie im vergangenen Jahr empfindlich einschränken kann, wäre die Schiene neben der Straße ein alternativer Transportweg.

„Wir werden die Möglichkeiten dafür genau prüfen“, verspricht Hermann Zemlin, Chef der Stadtwerke Bonn (SWB), denen der Hafen gehört, gestern beim Ortstermin, zu dem die SPD-Ratsfraktion eingeladen hatte. Einer der Gründe, eine Schienenanbindung (die der Hafen bis 1974 hatte) zu prüfen, ist auch das Hafenkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen. Dieses räumt der Bonner Anlage eher beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten ein (die Rundschau berichtete) – auch wegen des fehlenden Gleisanschlusses.

Der VCD hält eine Anbindung über Werftstraße und „An der Josefshöhe“ für denkbar. Auf einem Teilstück zwischen Herseler und Pariser Straße könne die Trasse der Straßenbahnlinie 81 mitgenutzt werden. In Höhe der Friedrich-Wöhler-Straße wür-



Der Containerumschlag boomt im Grau-Rheindorfer Hafen, Tendenz steigend. Deshalb wird nun neuer Lagerraum

de das Gleis an die Schieneninfrastruktur der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) AG angebunden, so der VCD. Desessen Vorsitzender Rainer Bohnet prophezeit: „Das Gütergleis zwischen Buschdorf und Bornheim-Hersel würde durch die Neuankunft des Hafens erheblich aufgewertet.“ Zemlin relativiert: „Wenn der Empfänger der Ware keinen Bahnanschluss hat, ist die Verbindung nicht so sinnvoll.“ Die SPD will das Thema jedenfalls per Großer Anfrage im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Planung auf die Tagesordnung bringen.

Obwohl bzw. weil der Hafen zurzeit defizitär arbeitet – laut

Zemlin voraussichtlich 450 000 Miese in diesem Jahr –, wollen die SWB das gesamte Gelände neu ordnen. 2003 kauften sie das Grundstück der Holzfirma Streck, die ihr Domizil bis Ende des Jahres räumen will, damit der Hafen südlich bis zur Kläranlage erweitert werden kann. Dieser Hafenteil soll zunächst als Lagerraum für Container dienen, die Begradigung der Kaimauer, um einen vierten Schiffs-Liegeplatz zu schaffen, ist laut Zemlin mit fünf bis zehn Millionen Euro derzeit zu teuer. Außerdem verhandeln die SWB nach wie vor mit dem Hafenspediteur über die Gründung einer Hafen-Betriebsgesellschaft.

ZAHLN UND FAKTEN

Die Warenpalette, die im Bonner Hafen ankommt oder abfährt, reicht von ausländischem Wein, der hier abgefüllt wird, bis hin zu Maschinenteilen für den Iran. Pro Woche können bis zu 35 Container-Linienschiffe in Bonn anlegen – die höchste Abfahrtsdichte an der Rheinstrecke, sagt Gerd Thiebes, Prokurist beim Hafenspediteur Am Zehnhoff-Söns. Im April beispielsweise legten 105 Schiffe in Grau-Rheindorf an. Von hier aus brauchen sie

nonstop 18 Stunden bis Rotterdam. Zu den Kunden des Bonner Hafens zählen laut Thiebes 19 Reeder, darunter die weltweit größten, aber auch hiesige Firmen wie Degussa (Chemie) oder Birkenstock (Schuhe). Die Stadtwerke Bonn kümmern sich mit insgesamt acht Mitarbeitern um das Handling des Hafens, Spediteur Am Zehnhoff-Söns ums operative Geschäft. 82 Mitarbeiter seien direkt abhängig von der Arbeit im Hafen, so Thiebes. (kri)

BR 4.5.04