

An die Bezirksvertretung 1 der Stadt Köln

ggfls an den Rat der Stadt, falls wegen der grundsätzlichen Bedeutung zuständig

Frau Oberbürgermeisterin

Beschwerdeausschuss

Herrn Bezirksbürgermeister

Leiter Bürgeramt

SPP, Grüne, CDU, FDP

BV 1 Innenstadt (/ Deutz)

Presse (Köln), Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V., Europäische Vereinigung der Binnenschiffer (EVdB), Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

28.03.2018

per e-mail

Zusatzinformation zu „Bürgerantrag“, „Reparatur / Instandsetzung / Modernisierung Kaimauer / Kaianlagen Rheinauhafen“ v. 21.03.2018

hier: Dalben dürfen nur Übergangslösung sein

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Nachgang zu meinem „Bürgerantrag“ vom 21.03.2018 „Reparatur / Instandsetzung / Modernisierung Kaimauer / Kaianlagen Rheinauhafen“ erlaube ich mir darauf hin zu weisen, dass die am Rheinauhafen kurzfristig zu setzenden Dalben nur eine Übergangslösung sein dürfen:

1. Sie widersprechen der Mannheimer Akte, denn durch wird u.a. die „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs“ an den Hafenanlagen in Köln auf dem Rhein gemindert
2. Sie entsprechen nicht den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen für einen modernen Hafenaufbau – siehe beigefügten Auszug aus dem Planfeststellungsverfahren für den Dortmund-Ems-Kanal,
3. Rettungseinsätze sind nur erschwert möglich
4. Landstromverbindungen werden ebenfalls erschwert

„Auszug aus Planfeststellung PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS vom 30.05.2017 3400P-143.3/0166 für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) „Stadtstrecke Datteln“

Seite 148 unten

Die Ausgestaltung der Liegestellen entspricht den einschlägigen wasserstraßenrechtlichen Gestaltungsvorgaben. Der Bau in Spundwandbauweise ergibt sich in Anwendung der geltenden „Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschifffahrtskanälen“ (Ausgabe 2011), den „Richtlinien für die Gestaltung der Schleusenvorhöfen der Binnenschifffahrtsstraßen“ (RiGeS) und den „Ausbaugrundsätzen Schifffahrtskanäle“ (VV-WSD West 21-1). Nach Ziffer 1.3 Absatz (1) der VV-WSD West sollen Liegestellen eine senkrechte Uferbefestigung erhalten. Ebenso gehen die Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschifffahrtskanälen (Ausgabe 2011) in Abschnitt 62 bis 65, ohne es ausdrücklich zu erwähnen, implizit davon aus, dass Liegestellen grundsätzlich mit senkrechtem Ufer auszubilden sind. Anderenfalls würde der Verweis zur Bemessung der Liegestellen in Abschnitt 65 keinen Sinn machen. Nach der geltenden Erlasslage kann der Bau von Liegestellen mit geböschtem Ufer und Dalbenkonstruktionen nur in Ausnahmefällen in Abwägung mit wirtschaftlichen und ökologischen Belangen durchgeführt werden (Erlass des Bundesministers für Verkehr W 10/52.0500/1 VA 98 vom 12. Februar 1998). Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sind dem ruhenden Schiffsverkehr sichere Liege- und Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Die Schifffahrt benötigt Liegestellen für die Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Ruhezeiten, für Übernachtungen, für Personalwechsel und zur Erledigung privater und schiffsbezogener Besorgungen (Einkäufe, Arztbesuche etc.) an Land. Nach heutigem Standard gehören zu einer Liegestelle sichere Anlege- und Festmachereinrichtungen, sichere Landgangseinrichtungen, Versorgungseinrichtungen und die Möglichkeit des Anlandsetzens von Pkw.

An Dalbenliegestellen ist der Landzugang über Stege nicht immer und in Abhängigkeit der Witterungsverhältnisse nicht immer sicher gewährleistet. Die Möglichkeit Pkw abzusetzen oder aufzunehmen besteht nicht. Die schnelle Erreichbarkeit der Schiffe und Schiffsbesatzungen in Notfällen ist für Rettungsdienste bei einer Spundwandliegestelle grundsätzlich besser und leichter gegeben als bei einer Dalbenliegestelle. Demzufolge werden Dalbenliegestellen von der Schifffahrt aus Sicherheits- und Bequemlichkeitsgründen sowie der eingeschränkten Nutzbarkeit inzwischen nur ungern genutzt. Hinzu kommt, dass auch die Gefahr von Schäden am Schiff bei Anfahrungen an Dalbenliegestellen wesentlich größer ist, da die Last punktuell eingeleitet wird. Eine Spundwand wirkt bei Anfahrungen demgegenüber abweisend und lastverteilend“

