

# Eine Dalbe macht noch keinen Sommer



Der Rheinauhafen während des Umbaus 2007

Noch waren die Spuren von Rheinhochwasser, Januarunwetter und Eiseskälte nicht getilgt, als die Bezirksvertretung im März 2018 Schauplatz einer modernen „Seeschlacht“ wurde. Im Rahmen einer aktuellen Stunde lieferten sich Vertreter der Binnenschifffahrt und des Hafen- und Güterverkehr Köln AG hitzige Wortgefechte die Anlegemöglichkeiten am Rhein betreffend. Im Februar hatte die städtische HGK das Anlegen im Rheinauhafen untersagt und damit ein seit Jahrhunderten verbrieftes Grundrecht der Schiffferei unterminiert. Ausschlaggebend waren erhebliche Beschädigungen am Kai - Poller, Ringe und Teile der Mauer sind marode.

Die Rheinschiffer machten deutlich, dass die schwindenden Anlegemöglichkeiten für sie essenziell sind. Es ist gerade mal eineinhalb Jahre her, dass der Deutzer Hafen geschlossen wurde; die wenigen verbliebenden Möglichkeiten zum Landgang, beispielsweise für Arztbesuch, Schichtwechsel oder Einkäufe, müssten erhalten bleiben. Auch Lenk- und Ruhepausen sind einzuhalten. Die HGK, die sich gerne als moderner Logistik-Dienstleister präsentiert, stehe als originärer Hafenbetreiber hier in der Pflicht, die Verkehrssicherung zu gewährleisten und die bestehenden Schäden zu beseitigen. Die Vertreter der HGK griffen tief in die Seemannskiste und versuchten die Verantwortung mit dem Hinweis auf die Privatisierung des Rheinauhafens abzuwälzen. Dem stehen allerdings entsprechende Regelungen aus der Mannheimer Akte, der Hafenverordnung NRW und den allgemeinen Wasserrechten entgegen. Das umstrittene Areal ist wie ein regulärer Hafen zu betrachten, was dem Betreiber Instandhaltung und Reparaturen auferlegt.

Die HGK allerdings scheint an einer schnellen und einvernehmlichen Lösung kein ausgeprägtes Interesse zu haben. Vielleicht auch, weil die 1,4 Kilometer lange Kaimauer demnächst in den Besitz der Stadt Köln übergehen wird. Das verkompliziert die Angelegenheit zusätzlich, weil dann neben dem Wasser- und Schifffahrtsamt auch das Bauverwaltungsamt involviert sein wird. Neben mangelnder Gesprächsbereitschaft war es aber insbesondere die unklare Zuständigkeit, die den akuten Konflikt eskaliert hat. Eine Einigung scheint in weiter Ferne, einen Zeitplan gibt es nicht und zugesagt wurde wenig. So sollte beispielsweise geprüft werden, ob Pfähle in den Rhein zu rammen sind, welche der Befestigung – aber auch der Abweisung von Schiffen dienen können. Diese sogenannten Dalben haben sich über Jahrhunderte bewährt, sie bieten gleichsam Orientierung und Markierung von Fahrinne und Anlegemöglichkeiten.

Sie schaffen aber auch Distanz zum Luxusquartier nebst Uferpromenade. Und das ist sicherlich auch im Interesse der betuchten Bewohner des Rheinauhafens, der sich selbst als „Flaniermeile, Yachthafen und Nobelviertel in einem“ bezeichnet. Schlagzeilen machten vor einigen Jahren leere Champagnerflaschen, die vom Lärm genervte Bewohner der Kranhäuser auf anliegende Schiffe geworfen hatten. Der Kölner Rhein ist eben nicht der Tegernsee, das hätten ihre Anlageberater aber seinerzeit auch wissen können. Wo alles im Fluss ist, da geht eben auch vieles den Bach runter.