

Mit der Rangierlok durch den Stadtsüden

Die IDR Bahn hat ein eigenes zehn Kilometer langes Gleisnetz, an das der Hafen Reisholz und Industriekunden angebunden sind.

VON ANDREA RÖHRIG

DÜSSELDORF-SÜD Es gibt eine ganz besondere Stelle auf der Schienenstrecke zwischen dem Bahnhof der Industrieterreins Düsseldorf-Reisholz (IDR) an der Oerschbachstraße und dem Reisholzer Hafen: In nur wenigen Metern Entfernung fährt die gelbe Rangierlok mit dem grünen Schriftzug IDR mit langsamer Rangiergeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern an der Rückseite der Henkel-Kita an der Niederreider Straße vorbei. Eifrig wird aus beiden Richtungen gewunken. „Früher“, erzählt Joachim Kochsiek, Eisenbahnbetriebsleiter der IDR und Geschäftsführer der IDR Bahn GmbH, „haben unsere Rangierlokführer dort zur Freude der Kinder immer ein Signal gegeben.“ Doch weil der Zeitpunkt der Fahrt öfter in die Mittagszeit fiel, nimmt man nun Rücksicht auf den Mittagsschlaf der Kinder.

Die IDR, die seit 1951 zum Konzern Stadt gehört, wurde 1898 gegründet; sie feierte 2023 ihr 125-jähriges Bestehen. Seit 2007 ist die IDR Bahn eine eigenständige GmbH unter dem Dach der IDR. Sie ist ein lokaler Rangierdienstleister mit einem eigenen zehn Kilometer langen Gleisnetz, an das neben dem Hafen Reisholz die Industriekunden aus dem Düsseldorfer Süden angebunden sind, unter anderem der Kranbauer Konecranes in Benrath.

Mit den drei Rangierloks werden pro Jahr über eine Million Tonnen Ladegüter transportiert. Hauptaufgabe ist, die im DB-Netz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen von und nach Reisholz gefahrenen Waggons und Züge dem entsprechenden Endkunden zuzuführen.

Beim Besuch an diesem verregneten Vormittag führt Amir Benaissa die 1991 gebaute Rangierlok. Er arbeitet in diesem Job seit 36 Jahren, sagt er. Da er auch immer seinen Lokführerstand verlassen muss, um unterwegs die Fahrt abzusichern oder per Infrarotsignal Durchfahrt anzufordern, gibt es an Tagen wie diesen trockenere Arbeitsplätze. Beispielsweise in der erhöht liegenden Leitstelle des IDR-Bahnhofs, in der der diensthabende Mitarbeiter die Übersicht hat. Dieser gibt die Fahrt frei für Benaissa und seine Fahrgäste. Es geht einmal zu Konecranes nach Benrath, zurück zur Oerschbachstraße und von dort aus zum Reisholzer Hafen. Dabei geht es auch an mehreren Kesselwagen vorbei. „Wasserglas von BASF für Evonik“, berichtet Eisenbahnbetriebsleiter Kochsiek. Ein chemischer Stoff, der in den verschiedensten Bereichen Verwendung findet, unter anderem in der Baubranche.

Aber die Rangierlok fährt nicht nur auf den IDR-Gleisen, sondern ist auch auf den Gütergleisen der DB unterwegs. Ein ICE braust vorbei. „Der kommt aus Hamburg“, sagt Kochsiek, verneint aber die Frage, ob er den DB-Fahrplan aus-



Seit 36 Jahren arbeitet Amir Benaissa als Rangierlokführer. Er steuert bei der Fahrt ab dem IDR-Bahnhof die 1991 gebaute Rangierlok.

FOTO: OLAF DÖRING



Wenn die Prillumen-Lok von Henkel auf den Gleisen unterwegs ist, sorgt sie überall für Lächeln auf den Gesichtern.

FOTO: OLAF DÖRING



Joachim Kochsiek, Eisenbahnbetriebsleiter der IDR und Geschäftsführer der IDR Bahn GmbH, im Führerstand.

FOTO: RÖHRIG



Ein guter Kunde der IDR Bahn ist die Firma Konecranes in Benrath.

FOTO: RO

INFO

Reisholzer Hafen ging 1901 in den Betrieb

Historie Reisholz zählt seit Anfang des 20. Jahrhunderts zu den traditionellen Produktions- und Industriestandorten mit großer Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung in Düsseldorf. S einerzeit erschloss die Industrieterreins Düsseldorf-Reisholz (IDR) große Flächen im Raum Benrath für die großindustrielle Nutzung einschließlich ihrer Eisenbahnverkehrsanbindung mittels des 1899 eröffneten Güter- und Übergabebahnhofes an der Bahnstrecke

Köln-Duisburg und des 1901 in Betrieb genommenen Rheinhafens auf Holthausener Gebiet.

Eigentumsverhältnisse Nachdem die Stadt Düsseldorf 1928 den Reisholzer Hafen von der IDR zunächst gepachtet und dann auch in Eigentum übernommen hatte, gingen 1990 alle Anlagen des städtischen Eigenbetriebs an die Stadtwerke Düsseldorf. Mit der Fusion des Düsseldorfer und Neusser Hafens 2003 wurden die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) Eigentümer auch des Reisholzer Hafengebietes.



Die Rangierlok an der Einfahrt zum Reisholzer Hafen.

FOTO: RÖHRIG

wendig kenne: „Mein Vorgänger hatte den im Kopf.“ Vor sechs Jahren kam Kochsiek in Kontakt mit der IDR Bahn. Da arbeitete er noch am Fraunhofer Institut im Bereich Materialforschung und Logistik und erstellte eine Auftragsarbeit für die IDR. Wenig später wechselte er ins Düsseldorfer Unternehmen. Denn dort kann er das, was er damals in der Forschung mit entwickelte, in

die Praxis umsetzen. Es passt, sagt Kochsiek.

Er sieht, wie auch der technische Vorstand der IDR, Ekkehard Vinçon, deutliche Wachstumschancen für den Gütertransport per Bahn. Vor allem durch den Einsatz der so genannten Helrom-Trailer. Auf diesen Spezial-Waggons können rund 80 Prozent aller Lkw-Anhänger aufgeladen werden. Die flachen Auflagen

schwenken zum Verladen zur Seite und senken sich dabei ab. Ein Lokführer kann so den Job übernehmen, den sonst 40 Lkw-Fahrer – von denen es ja inzwischen auch zu wenig gibt – übernehmen müssten.

Die IDR ist zur Hälfte an der Entwicklungsgesellschaft für den geplanten Ausbau des Reisholzer Hafens beteiligt. Damit geht es seit Jahren nicht richtig voran. Ekkehard

Vinçon und Joachim Kochsiek setzen auf einen Durchbruch noch im ersten Quartal. Erster Schritt, um wie geplant einen Förderantrag für die Konzeptentwicklung des Hafenausbaus zu stellen, ist aber ein positiver Bescheid des Wasser- und Schifffahrtsamtes auf den „Antrag auf Standortklärung.“ Der entscheidet darüber, ob die Behörden das gleiche Potenzial für den Hafenstand-

ort sehen wie die IDR. Bereits das Erstellen der Machbarkeitsstudie zur Hafen-Entwicklung wurde mit Unterstützung eines EU-Förderprogramms realisiert.

Aktuell setzt die IDR nach dem leichten Einbruch in den vergangenen Jahren wieder auf den Zuwachs im Schienenverkehr. „Wir wollen uns auf breitere Füße stellen“, erläutert Ekkehard Vinçon. Nicht ganz zwei Drittel des machbaren jährlichen Umschlags von 120.000 TEU (eine Container-Maßeinheit) soll über die Schiene erfolgen, 50.000 TEU übers Wasser. Deshalb plant die IDR auch den Ausbau des Bahnhofes an der Oerschbachstraße.

Auch heute schon fahren Rangierloks regelmäßig in den Hafen. Doch die Frequenz könnte deutlich gesteigert werden, finden Vinçon und Kochsiek. Vor dem unbeschränkten Bahnübergang an der Bonner Straße wenige Meter entfernt von der Henkel-Kita stößt die Rangierlok dann doch ihr lautes Signal aus. Denn sie quert eine Straße, die normalerweise viel befahren ist – sowohl von der Rheinbahn als auch von anderen Fahrzeugen. Aber wenn das in naher Zukunft mehr werde, würde das keinesfalls zu Staus führen, weist Joachim Kochsiek Kritik der Hafenausbaugesner zurück.

Eine Sorge haben die beiden Manager: Die langen Bauphasen mit Sperrzeiten für die Erweiterung der Bahnanlagen für den Schnellzug RRX. Deswegen hatte die Stadt in einer Stellungnahme an das Eisenbahnbundesamt bei der Planung des RRX-Bauabschnitts rund um den Reisholzer S-Bahnhof auch darauf hingewiesen, dass es nicht dazu kommen dürfe, dass die Betriebsabläufe des Güterbahnbetriebs der IDR Bahn stark beeinträchtigt werden. Denn über diesen Knotenpunkt werden gleich mehrere wichtige Unternehmen angefahren: Henkel, BASF, Tata Steel sowie die Neuss-Düsseldorfer Häfen. „Die Abwicklung der Güter über die gleisgebundene Logistik ist einerseits notwendig, da Teile der transportierten Güter nicht über die Straße transportiert werden dürfen, und es sich andererseits um große und schwere Transportgüter handelt, die für Lkw-Logistik nicht geeignet sind“, heißt es in der Stellungnahme.

Die Forderung der IDR Bahn: Im Rahmen der Bautätigkeiten für den RRX, insbesondere auch im Bereich des Güterbahnhofs Reisholz, darf die Erreichbarkeit des IDR-Bahnhofs nicht über den Zeitraum von 36 Stunden hinaus unterbrochen sein. Aus diesen Gründen seien der Güterbahnhof Reisholz und die IDR Bahn als „versorgungsrelevante Infrastruktur“ eingestuft worden. Die Stadt fordert deswegen, dass die IDR Bahn in die Erstellung der Konzepte für die bauliche Umsetzung einbezogen werden soll. Ekkehard Vinçon ist davon überzeugt, dass die Deutsche Bahn den Forderungen von Stadt und IDR nachkommen wird.