

Eisenbahn Köln-Mülheim - Leverkusen (EKML) Das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Currenta GmbH & Co. OHG

Historie der EKML

Die Eisenbahn Köln-Mülheim - Leverkusen (EKML) beging am 30. Oktober 2014 ihren 118. Geburtstag. Konzessioniert als Kleinbahn des öffentlichen Verkehrs wurde damit bereits vor über 100 Jahren die Möglichkeit geschaffen, Rohstoffe über den Schienenweg in das Leverkusener Werk der damaligen Farbenfabriken hinein und von dort als Zwischen- oder Fertigprodukt wieder hinaus zu befördern.

Eröffnet wurde der Güterverkehr am 19. Januar 1898, ca. 7 Monate später "dampfte" der erste Personenzug zu den Farbenfabriken von Bayer Leverkusen.

Während die damalige Bayer-Bahn analog zur Staatsbahn mit Normalspur ausgestattet wurde, existierte im Bayerwerk lediglich eine 1-m-Spur. Aus diesem Grunde mußten die Güterwagen der „Fernbahn“ im Werk auf Rollwagen mit einer 1-m-Spur aufgesetzt werden, ein äußerst aufwendiges Verfahren. Trotzdem trafen 1912 bereits täglich zwischen 70 und 80 Güterwagen in den Bayer-Farbenfabriken ein. Aufgrund massiver Bombardierungen 1944 während des 2. Weltkrieges erlitten die Eisenbahninfrastruktur schwere Schäden mit der Folge, dass insbesondere der Personenzugbetrieb eingestellt werden mußte.

Doch bereits 20 Tage nach Beendigung des 2. Weltkrieges, am 28. Mai 1945, wurde der planmäßige Personenverkehr wieder aufgenommen, im Juli 1945 das neue Bahnhofsgebäude im Bayerwerk eröffnet. Als Folge des neuen Eisenbahngesetzes Nordrhein-Westfalen (LEG NRW) entfiel der Kleinbahncharakter. Aus der *Kleinbahn Mülheim a. Rhein-Leverkusen* wurde die *Eisenbahn Köln-Mülheim - Leverkusen der Farbenfabriken BAYER AG*. Seit 1963 fahren auf den EKML-Trassen keine Dampflokomotiven mehr, sondern nur noch dieselmotorgetriebene Triebfahrzeuge.

Mangels Nachfrage - der Individualverkehr auf eigenen 2 oder 4 Rädern wurde Anfang der 70iger Jahre immer ausgeprägter – stellte die EKML am 31. August 1972 den Personenverkehr ein und widmete sich von diesem Zeitpunkt an nur noch dem Güterverkehr schwerpunktmäßig für Chemische Produkte.

Ein gravierender Einschnitt in der Unternehmensgeschichte der EKML war das Jahr 2001! Infolge Verselbständigung der Verkehrsbetriebe durch Ausgliederung aus der damaligen Zentralen Logistik der BAYER AG entstand ein neues Logistikunternehmen, die CHEMION Logistik GmbH.

In dieses Unternehmen wurde das Rollende Rad der EKML eingebettet, das rückwirkend zum 01. Juli 2001 als EVU CHEMION konzessioniert wurde und von nun an auch das öffentliche Eisenbahnnetz befahren durfte. Nunmehr getrennt vom Fahrbetrieb, verblieb die Eisenbahninfrastruktur zunächst bei den Werksdiensten der BAYER AG.

Das Mutterunternehmen übertrug zum Jahresende 2003 alle operativen Geschäfte der Werksdienste an das neugegründete Service-Unternehmen Bayer Industry Services. Dies machte auch eine Neukonzessionierung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der EKML erforderlich. Sie wurde zum 07. April 2004 vollzogen. Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW konzessionierte die Eisenbahn Köln-Mülheim - Leverkusen (EKML) der Bayer Industry Services (ab 01.01.2008 CURRENTA) für den Betrieb einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur gemäß § 6, Abs. 3, Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Zum 01. Januar 2008 wurde die Currenta GmbH & Co OHG gegründet, ein Joint-Venture der Bayer AG (60 %) und des Chemie-Unternehmens Lanxess (40%). Mit Schreiben vom 27.06.2008 erhielt die Currenta die Betriebserlaubnis zum Betreiben einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur durch Umschreibung auf die neue Gesellschaft.

Am 16. März 2012 startete das grösste Eisenbahn-Infrastrukturprojekt der Bayer AG und seiner Nachfolgetochter, dem Chemieparkbetreiber Currenta der letzten 50 Jahre: An diesem Tage wurde mit dem Bau eines neuen elektronischen Rangierstellwerk (ERaStw) als Ersatz des 1964 in Betrieb gegangenen Drucktastenstellwerks DRS 2 im Gebäude X45 begonnen. Hauptauftragnehmer ist die Fa. Siemens AG. Anstelle der Relais-technik wurde die elektronische MES 32-Rangier-technik mit Laufwegsteuerung für die Zugzerlegung über den Ablaufberg installiert. Die Talbremsensteuerung der elektrohydraulischen Balkengleisbremse ist in automatische Laufwegverfolgung integriert.

Rangier- als auch Zugfahrstrassen haben komplett Flankenschutz erhalten, die Hauptsignale sind mit PZB 90- Magneten ausgestattet. Das Projekt sieht in der Endkonfiguration eine Blockschnittstelle zwischen dem CUR- und dem DB-Netz Stellwerk Mf in Köln-Mülheim vor. Dessen Realisierung im Frühjahr 2015 ist an die Erteilung der endgültigen Betriebserlaubnis seitens des EBA/ Landeseisenbahnverwaltung gekoppelt.

