

Erfolg: KCG-Shuttle
Neue Zugverbindung verkehrt
fünf Mal in der Woche.
Seite 4



Neu: Zug nach Italien
Vom Niehler Hafen in das
norditalienische Nordossola ...
Seite 4



Kölner Köpfe
Der Girl's Day und Hayat Bohjars
Weg zur Chemikantin.
Seite 8



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 3 | Nummer 1 | März 2011 | www.hgk.de



Da kommt Freude auf: Kersten Schrot testet die Euro 4000. Hier berechnet er gerade das Bremsgewicht für den Bremszettel - und genießt den herrlichen Frühlings-Sonnenuntergang.

Editorial



Dr. Rolf Bender ist Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

Logistik braucht Infrastruktur

Nach dem weltweiten Wirtschaftseinbruch profitiert nun auch die HGK vom Aufschwung. Das Unternehmen wird das Jahr 2010 mit einem Gewinn von 3,6 Millionen Euro abschließen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter blieben beschäftigt, Auszubildende konnten zusätzlich übernommen werden.

Der Aufschwung zeigt auch die Grenzen der weiteren Entwicklung auf. Klar ist, dass die Logistik-Infrastruktur in absehbarer Zukunft nicht ausreichen wird. Der Stadt fehlen mehr als 200.000 Quadratmeter Hafenfläche. Das Wachstum im Container-Geschäft stellt neue Herausforderungen dar. Zugleich bleiben Massengüter wie Kohle, Mineralöl oder Baustoffe wichtig. Bereits heute müssen wir die Infrastruktur von morgen planen – bevor die Kapazitäten erschöpft sind. Die HGK will den einsetzenden Aufschwung nutzen, um in die Zukunft von Stadt und Region zu investieren.

Der dringend notwendige Ausbau des Godorfer Hafens spielt hierbei eine besondere Rolle. Durch das neue Hafenbecken wird die Industrie des Kölner Südens direkt mit den Im- und Exporthäfen an der Nordseeküste verbunden. Zugleich unternimmt die HGK mit dem Bau eines Bahnterminals für den kombinierten Verkehr im Kölner Norden einen großen Schritt, um den Eisenbahngüterverkehr zu stärken.

Viel Freude bei der Lektüre wünscht Ihnen

Rolf Bender

PC-Spiel Kransimulator

Traumberuf bei der HGK?!

Container zu verladen ist bestimmt kein Kinderspiel. Dennoch darf sich der Führer des simulierten Liebherr Hafemobilkrans Typ LHM 500 beim Laden oder Löschen von Containern auf ein Küstenmotorschiff schnell etwas zutrauen. Einen groben Einblick in die Arbeitswelt des Kranführers bietet der "Best of Simulations – Kran Simulator" von Rondomedia. Und anders als in der Realität: Selbst größere Kollisionen schluckt die detailreiche 3D-Umgebung gutmütig. Schaden nimmt dabei allein

der Punktestand ... Details zum PC-Spiel und wie HGK-Profi Rolf Kloppe das Kranführen bewertet, lesen Sie auf Seite 5! (cg)



Dicker Brummer wird getestet

Schau'n mer mal“, sagt Uli Otto. Verschmitzt lächelt der stellvertretende Eisenbahnbetriebsleiter der HGK, wenn er über die neue Vossloh Euro 4000 spricht.

Wissen, was los ist. Die wuchtige Maschine steht gerade auf dem Gleis des HGK-Betriebswerks Brühl-Vochem. Sie wartet auf weitere Testfahrten. Es ist acht Uhr morgens, die Sonne übernimmt gerade die Vorherrschaft am Himmel. „Wenn man sich keine neuen Dinge anschaut, weiß man nicht, was draußen auf dem Markt los ist“, sagt Otto. „Deshalb hat HGK-Cargo natürlich die sich bietende Gelegenheit zum Testen der Euro 4000 genutzt“, bekräftigt Paul Schumacher. Der Eisenbahnbetriebsleiter der HGK ergänzt: Nur wenn eine neue Lokomotive zu den betrieblichen Anforderungen im HGK-Güterverkehr passt, kann sie dort einmal ihren Dienst verrichten. Dabei werden Treibstoffver-

brauch, Abgas- und Lärm-Emissionen immer entscheidendere Werte sein.“



Bilder: HGK, Diederichs, Buchner, Rondomedia

brauch, Abgas- und Lärm-Emissionen immer entscheidendere Werte sein.“

Schwerer als die Class 66. Die HGK benötigt schwere Dieselloks für europaweite Zugleistungen. Die

insgesamt zehn Wochen dauernden Tests überprüften die Wirtschaftlichkeit sowie das Brems- und Fahrverhalten der in Spanien gebauten Lok. Die Euro 4000 liegt dabei noch eine Leistungsklasse über der Class 66, von der

sich elf in HGK-Diensten befinden. Im Unterschied zu ihnen erzeugt die ebenfalls dieselelektrisch betriebene Euro 4000 weniger Lärm und bietet den Lokführern einen moderneren Arbeitsplatz. Die von Vossloh gebaute Lok wird von einem V16-Zweitakt-dieselmotor angetrieben. Er überträgt die gewaltige Motorenkraft auf einen Generator, der eine Dauerleistung von 3.178 Kilowatt erzeugt und damit sechs elektrische Fahrmotoren speist.

2.000 Kilometer. Mit ihrem Tankvolumen von 7.000 Litern kann die Euro 4000 bis zu 2.000 Kilometer ohne Stopp zurücklegen. Über Puffer weist sie eine Länge von 23,02 Metern und ein Gewicht von 123 Tonnen auf. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 Stundenkilometer. „Wenn wir dann nachher gesicherte Erkenntnisse haben, schau'n mer mal“, sagt Uli Otto und lächelt verschmitzt. Aber das tut er ja öfters ... (jb)

Ein Thema für die ganze Stadt

Über den Ausbau des Godorfer Hafens sollen die Bürger entscheiden

Der Rat der Stadt Köln hat beschlossen, voraussichtlich im Juli alle Einwohner der Stadt ab 16 Jahren zur Erweiterung des Godorfer Hafens zu befragen. Und zwar über den Bau eines neuen vierten Beckens mit Kaianlagen. Bei mehrheitlicher Zustimmung könnten dann auch am leistungsstärksten Kölner Hafen Container auf Binnenschiffe umgeschlagen werden.

Erhebliche Verkehrsentslastung. „Das ist für die Logistiker im Kölner Süden so, als gäbe es eine moderne Bahntrasse vor Ort – aber keinen Bahnhof“, beschreibt Fabian Göttlich, Bonner IHK-Verkehrsexperte, die Lage in Godorf. Zur Gruppe der Ausbaubefürwor-

ter gehören die Stadtverwaltung, der Stadtwerke-Konzern und die Mehrheit des Kölner Stadtrats. Experten erwarten durch den Umbau eine erhebliche Verkehrsentslastung Kölns. IHK, Handwerkskammer, Arbeitgeber und Gewerkschaften verbinden mit dem Projekt die Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region. Anwohner befürchten den Verlust eines Naherholungsgebiets in Sürth. „Ausbau ja, aber nicht bei uns“ lautet ihre Haltung. Ihr Vorschlag: Den Niehler Hafen als Containerhafen ausbauen; die Güter aus dem Industriegebiet im Süden zum Hafen im Norden fahren. Die HGK hält entgegen: Zur Vermeidung unnötiger Lkw-An- und Ablieferungsfahrten gehören Contai-

ner-Hafenanlagen in unmittelbaren Industrie-Nähe im Kölner Süden.

Bürgerentscheid in Köln. 2007 beschloss der Stadtrat mit großer Mehrheit den Hafenausbau. 2009 begann die HGK die Arbeiten und investierte in grüne Ausgleichsmaßnahmen. Seit August 2009 ruht der Bau laut Entscheid des Verwaltungsgerichts Köln wegen eines Formfehlers im Genehmigungsverfahren. Das bestätigte das Oberverwaltungsgericht Münster im März diesen Jahres. Seit Februar diskutieren erneut die Fraktionen im Stadtrat. Ergebnis: Im Juli sollen nun die Kölner im Rahmen einer Bürgerbefragung selbst entscheiden. (jz)

Die HGK und die Metropole Rheinland

Durchschauen Sie anhand der folgenden sechs Fragen das Womit, Wer, Warum, Wie, Was und Wo der Kölner Warenströme. Blicken Sie hinter den Vorhang der Logistik-Bühne Kölns!

Von Jens Buchner

Frage 1

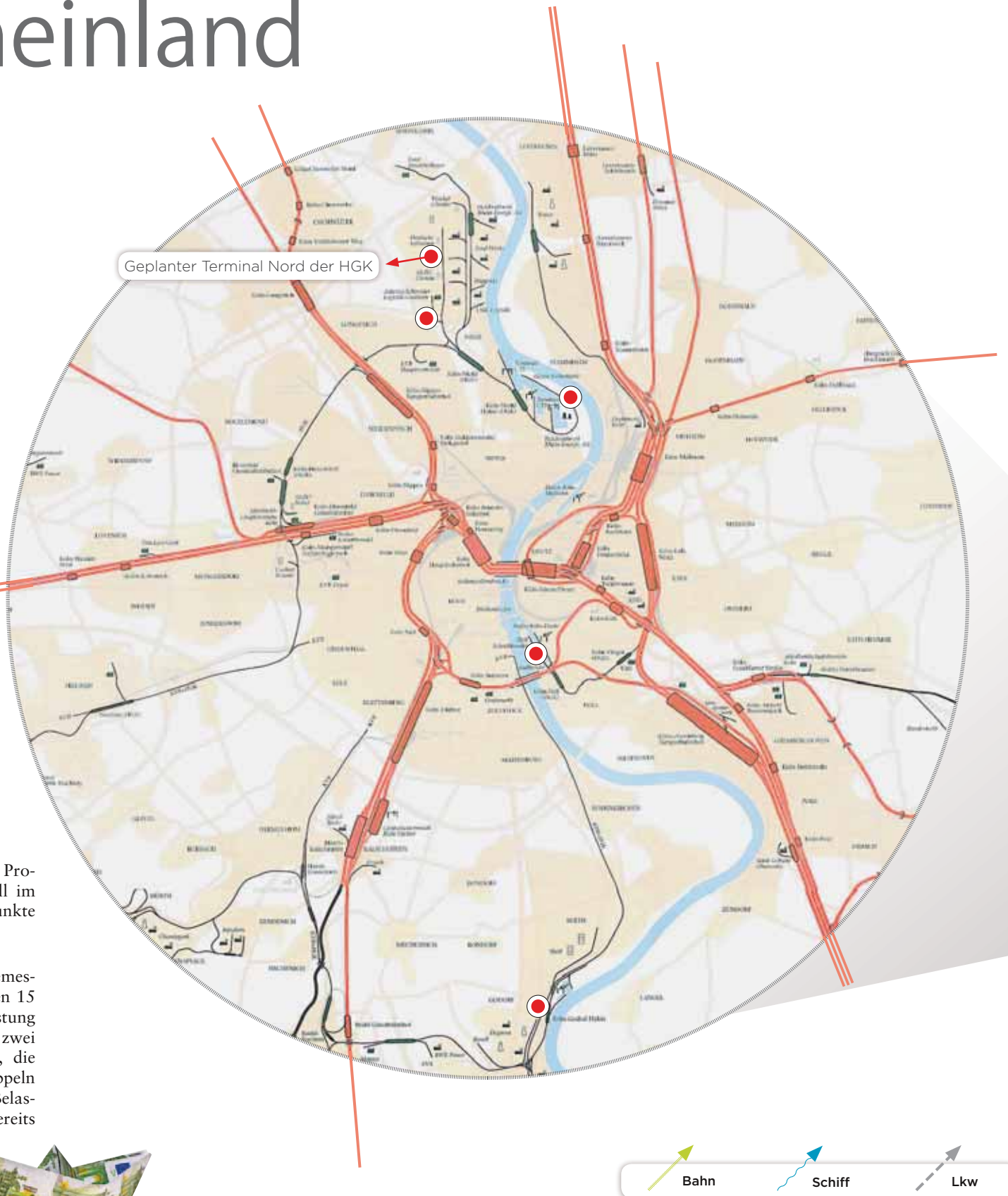
Womit muss die Metropolregion Rheinland bis 2025 rechnen?

Das Rheinland stellt mit 6,7 Millionen Einwohnern den bevölkerungsreichsten Ballungsraum Deutschlands. Die Kölner Region ist eine Verkehrsdrehscheibe mit internationaler Dimension.

Aufwärtsentwicklung. Und es geht weiter vorwärts. Die Konjunkturumfrage der IHK Köln spricht von einem „Wirtschaftsboom“. Aktuell schätzen 46,1 Prozent der Kölner Unternehmen ihre Lage gut ein; 35,1 Prozent der Befragten erwarten das fürs ganze Jahr. Experten sagen für die Metropolregion Rheinland bis 2025 ein jährliches Wirtschaftswach-

tum von durchschnittlich 1,7 Prozent voraus; der Verkehr soll im selben Zeitraum um 2,4 Punkte zulegen.

Dauerstau. So würde – gemessen an 2004 – in den nächsten 15 Jahren die Güterverkehrsleistung im Rheinland um weitere zwei Drittel (66 Prozent) steigen, die auf der Straße sich fast verdoppeln (plus 93 Prozent). Weitere Belastungen für den vielerorts bereits unter Dauerstau leidenden Verkehrsfloss würden damit unausweichlich hinzukommen.



Frage 2

Wer versorgt das Rheinland mit Gütern und entlastet Mensch und Umwelt?

Die HGK ist ein Unternehmen des Kölner Stadtwerke-Konzerns. Sie leistet mit 631 Beschäftigten einen wesentlichen Beitrag zum umweltfreundlichen Transport lebenswichtiger Konsum- und Investitionsgüter von und nach Köln und der Region. Mitten in Europa am Rhein gelegen, investiert die HGK in Erhalt und Ausbau von Häfen und Schienenverkehr.

Pfund der HGK. Der zweitgrößte Binnenhafen-Standort Deutschlands besteht aus vier Umschlaghäfen: zwei in Köln-Niehl sowie je einem in Deutz und Godorf. Gleichzeitig ist die HGK eines der größten deutschen Eisenbahn-Güterverkehrs-Unternehmen mit Wurzeln zurück bis ins Jahr 1893. Ihr „Pfund“: (inter-)nationaler Hafenumschlag und (über-)regionaler Schienengüterverkehr aus einer Hand.

Frage 3

Warum braucht die Metropole Rheinland moderne Allround-Häfen?

Der so genannte Kombinierte Verkehr (mindestens auf zwei der drei Verkehrswege Straße, Schiene, Wasser) stellt gerade im Bereich des boomenden Container-Transports eine Lösung für steigende Transportaufkommen dar. Werden größere Lasten auf längeren Strecken per Schiff oder Zug transportiert, so können Energiebedarf, Abgase und Verkehrsstaus wirksam vermindert werden. Lkws dagegen besitzen ihre größten Stärken vor allem auf kürzeren Strecken und bei kleineren Mengen. Die beste Kombination der verschiedenen Verkehrsträger ist geboten.

Terminal Nord. Die HGK verknüpft mit dem Niehler Hafen sowie den Güterbahnhöfen Köln-Bickendorf, Köln-Niehl und dem im Niehler Hafen alle Verkehrsträger. Trimodal, also mit allen Verkehrsträgern, können so im Kölner

Norden große Warenmengen vom Schiff aufs Schiff oder auf Güterzüge oder Lkws (und umgekehrt) verladen werden. Das geplante Terminal Nord der HGK soll zukünftig weitere Möglichkeiten bieten, Container vom Zug auf den Lkw (und umgekehrt) zu setzen. Damit ist die Industrie im Kölner Norden über Rhein und Schiene an die Nordseehäfen und die wichtigen Verkehrswege angebunden. Die zwischen den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) und der HGK angestrebte Unternehmensgemeinschaft soll diese Möglichkeiten noch verstärken.

Viertes Godorfer Becken. Im Kölner Süden produzieren rund um Godorf und Wesseling weltweit tätige Industrieunternehmen. Auch sie brauchen einen modernen Logistik-Knotenpunkt. Die HGK-Güterbahnhöfe Brühl-Vochem, Wesseling und der im Godorfer Hafen be-

nötigen dazu einen modernen Allround-Hafen. Der bestehende Flüssiggut-Hafen in Godorf muss daher um ein viertes Becken mit Container-Terminal ergänzt werden. Mit dem so erweiterten Hafen könnten alle Verkehrsträger bestmöglich eingesetzt werden. Besonders wichtig: Bislang durch die Innenstadt von Süd nach Nord (und umgekehrt) transportierte Container würden dann auf dem Rhein anstatt auf der Straße transportiert.

Deutzer Hafen. Geschätzte Ersparnis: bis zu 150.000 Lkws jährlich. Auch der Deutzer Hafen muss dabei Umschlagplatz bleiben. Im „Tor zum Bergischen Land“ – dem einzigen öffentlichen rechtsrheinischen Hafen auf 100 Rheinkilometern – schlugen 2009 allein die Firmen Steil, Weiler und die Kampfmeyer Mühle rund 240.000 Tonnen Güter um – macht rund 6.000 Lkws weniger auf Kölner Straßen.



Frage 4

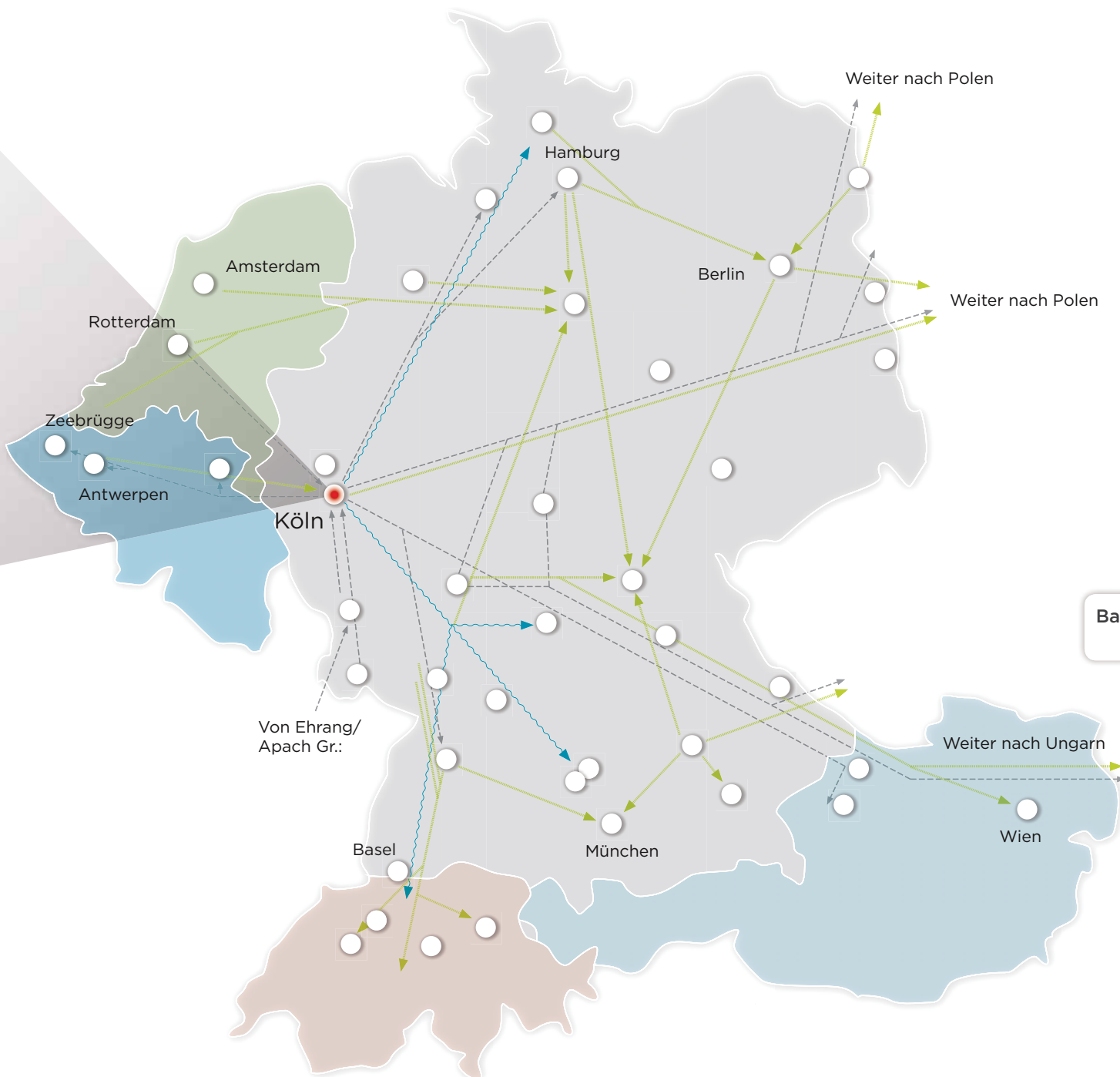
Wie sehr setzen die modernen Seehäfen auf Allround-Binnenhäfen?

80 Prozent des Binnenschiffsverkehrs in NRW besteht aus Auslandsverkehren insbesondere von und zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Diese für Köln wichtigsten Rheinmündungshäfen planen große Erweiterungen. Auch beabsichtigen sie, viele ankommende Container bald weitgehend unbearbeitet, dafür schnellstmöglich ins Hinterland zu transportieren. In so genannten „Hubs“ werden die Container dort an die

Adressaten weiterverteilt. Darin liegen große Chancen für die Binnenhäfen, die nicht verpasst werden dürfen. Kölner Hafenstandorte wie Deutz und Godorf müssen daher nicht nur erhalten, sondern rasch ausgebaut werden.

Weitere Chance. Ohne ein im Süden gelegenes Container-Terminal könnten zukünftig Binnenschiff-Güterverkehre an Köln vorbeifahren. Gelänge dies allerdings

in Godorf, so ergäbe sich daraus eine weitere Chance. Durch ihre Hub-Funktion gestärkt, könnten sich die Kölner Häfen zu Knotenpunkten des Schienengüterverkehrs entwickeln. Der Ausbau des Anschlusses an die niederländische „Betuwe-Linie“ soll künftig die dazu benötigten Bedingungen schaffen (s. S. 7). Die regionale Wirtschaft erhielte enorme Wachstums-, die Umwelt entsprechende Entlastungsspielräume.



Frage 6

Wo fährt die Gütereisenbahn von Köln aus hin ins europäische Ausland?

66 Kunden mit HGK-Gleisanschlüssen, 64 Brücken und ein insgesamt rund 100 Kilometer langes Streckennetz machen die HGK zum bedeutenden Schienennetzbetreiber. Mit eigenen Zugverbindungen verbindet die HGK die Wirtschaftsregionen Deutschlands mit denen der europäischen Nachbarn.

Shuttles und Züge. Dafür sorgen Direktzugverbindungen nach Österreich, Polen, der Schweiz, Italien, Belgien und Luxemburg (mit Weiterführung nach Spanien) und ein mehrmals in der Woche verkehrender „Rotterdam-Shuttle“. Mit fabrikneuen Pkws beladene Züge verkehren regelmäßig nach Vlissingen, Amsterdam und Zeebrugge.

Frage 5

Was macht die Kölner Häfen zu Garanten für Wachstum und Arbeitsplätze?

Schätzungen zufolge hängen rund 25.000 Arbeitsplätze im Großraum Köln mittel- oder unmittelbar von den Kölner Häfen ab. Der tägliche Konsumgüterbedarf der Bürger Kölns und seines Umlands an Lebensmitteln, Elektrogeräten, Möbeln, Kleidung und vielem mehr wurde gestern und wird heute und morgen in den Kölner Häfen umgeschlagen. Ebenso wie die Gütermengen der heimischen Bauwirtschaft, der maschinenbauenden und chemischen Industrie, der Automobil-Werke samt Zulieferern, der Handelsunternehmen und vieler Branchen mehr.



Globaler Container-Verkehr

Wie kommt der Flachbildschirm ins Wohnzimmer?



Guangzhou

Hafen

Hong Kong

Rotterdam

Niehler Hafen

Kölner Großhandel

Discount Markt im Veedel

Kunde

Zu Hause



Hafen in Hong Kong.

VL Electronics lässt fünf Container mit Flachbildschirmen vom Werk in Guangzhou mit dem Lkw zum Hafen bringen. Von dort gelangen sie per Binnenschiff nach Hongkong. Aus der Sieben-Millionen-Metropole geht es per Container-Hochseeschiff nach Rotterdam; wenig später dann per Binnenschiff ins Rheinland.



Binnenschiff mit Container auf Rhein.

Das Binnenschiff bringt die fünf Container in den Niehler Hafen. Container-Brücken der HGK laden sie vom Schiff auf den Lkw. Zwei Container kommen so ins Großlager eines großen Kölner Handelshauses in Köln-Bocklemünd. Drei weitere werden per Zug zum Weitertransport zum Bahnhof Köln-Eifelort der DB gebracht.



Verladung am Köln Niehler Hafen.

Im Discounter-Großlager werden die Container ausgepackt und zu Warengruppen sortiert. Anschließend stellen Mitarbeiter die Warenlieferungen für die einzelnen Märkte zusammen. Auf Paletten gelangen die Flachbildschirme per Lkw zu den Laderampen des Discount-Marktes im Veedel. Dort wird die Ware präsentiert.

Ein Kölner Kunde sucht sich im Supermarkt gezielt seinen Flatscreen aus. Das Prospekt verspricht ein gutes Angebot. Per Einkaufswagen gelangt der Flachbildschirm aus dem Laden zum Kofferraum des Pkws. Zwei, drei Ampeln und Kreuzungen später fährt der Kunde zu Hause in die Tiefgarage – angekommen!

Unter den Arm geklemmt, geht's per Fahrstuhl in die dritte Etage. Zweite Tür rechts, aufschließen, reintragen – verschnauften. Die Verpackung muss weg. Flatscreen auf die Konsole, Antennenkabel und Stecker rein und aufs Knöpfchen gedrückt. Wow, was für ein prächtiges Bild – wie schön Fernsehen doch sein kann!

(jz)

Weiterbildung

Geprüfter Verkehrsfachwirt

Weil ein Großkunde seinen Auftrag für die Lagerlogistik nicht verlängert hat, droht der Spedition Jecktrans-Cologne über ein Drittel des Umsatzes wegzubrechen. Geschäftsführer Meier ernannt aus dem Mitarbeiterstamm einen Projektleiter, der ein Konzept zur Eindämmung des Umsatzrückgangs erarbeiten soll. „Neue Kunden ranzuholen ist keine leichte Aufgabe“, räumt Speditionskaufmann Magnus Ludwig ein. „Aber auf genau solche Fälle bereiten wir uns mit der Weiterbildung zum Verkehrsfachwirt vor.“



Verkehrsfachwirte lernen am konkreten Beispiel.

Zum Glück existiert Jecktrans nur auf dem Papier. Um sich auf die IHK-Prüfung vorzubereiten, zerbrechen sich Ludwig und seine Kommilitonen den Kopf, wie die fiktive Spedition wieder ausgelastet werden kann. Es gilt Marketing-Maßnahmen umzusetzen, aber bedarf es erst einmal der Ausarbeitung eines einheitlichen Unternehmensauftritts? Wie wird ein Konzeptionsteam sinnvoll zusammengestellt und welche typischen Planungsfehler sind bei der Erstellung neuer Angebote zu vermeiden? „Gleichzeitig gilt es, im Unternehmen Kosten zu sparen und einen Notfallplan vorzubereiten“, ergänzt Ludwig. „Im schlimmsten Fall bedeutet das auch, Personal freizustellen.“ Damit es nicht soweit kommt, geben vier praxiserfahrene Dozenten den Lernenden Strategien und Werkzeuge mit auf den beruflichen Weg. Wer sich IHK-geprüfter Verkehrsfachwirt nennen darf, ist vielleicht schneller Projektleiter, als gedacht.

Art und Dauer der Weiterbildung

Berufsbegleitender Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin (IHK), entsprechend dem Rahmenlehrstoffplan der DIHK.

Qualifikation

Der Lehrgang vermittelt Kenntnisse und Fertigkeiten, um auch komplexere Sachverhalte der Verkehrswirtschaft zu durchschauen, zu analysieren und zu lösen. Geprüfte Verkehrsfachwirte arbeiten eigenständig in der kaufmännischen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft. Sie konzipieren und realisieren Verkehrsdienstleistungen unter Einsatz vorhandener Verkehrsträger im Rahmen der geltenden rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedingungen. Dazu setzen sie betriebswirtschaftliche und personalwirtschaftliche Steuerungsinstrumente ein.

Voraussetzung

Abschluss Speditionskaufmann/Speditionskauffrau mit einjähriger Berufspraxis oder andere kaufmännische Ausbildung mit je nach Branche zwei oder fünf Jahren Berufspraxis.

Fakten

Start: Herbst 2011 • Dauer: zwei Jahre, jeden Samstag im Hafen Köln Niehl • Träger: Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V. • Kosten: Bei 10 Teilnehmern etwa 100 € pro Monat. (cg)

www.verbandkoelnerspediteure.de



Impressum

Sonderveröffentlichung des Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.

Stapelkai - Becken 3
50735 Köln

Telefon: 0221-75208-20
Telefax: 0221-75208-9920

✉ verbandkoelnerspediteure@web.de



Wolfgang Urmetzer ist seit 25 Jahren in Knapsack tätig und gehört seit 2001 zur KCG-Geschäftsführung.



Ein Reach Stacker lädt die Container in Knapsack vom Lkw auf die Bahn um.

Bilder: SUT, Grohmann, vege – Fotolia.com

Das Shuttle hat Erfolg

Die Knapsack Cargo GmbH betreibt eine Zugverbindung vom Chemiepark Knapsack zum CTS-Containerterminal im Hafen Niehl.

Wie Geschäftsführer Wolfgang Urmetzer Anfang März berichtete, hat der Niehl-Shuttle der KCG im vergangenen Jahr rund 35.000 20-Fuß-Container auf der Schiene zwischen dem im Chemiepark Hürth-Knapsack angesiedelten Bahn-Containerterminal und dem Hafen Köln Niehl befördert. „Nach einem Krisen-Knick haben wir die Mengen aus dem Rekordjahr 2008 beinahe wieder erreicht“, freut sich Urmetzer. Der 54-jährige Kölner hatte im Jahr 2001 die Geschäftsführung der neu gegründeten KCG übernommen. Zur Verstärkung kam im Jahr 2004 Andreas Stolte als zweiter Geschäftsführer hinzu.

Mit Fahrplan und Datenleitung gegen den Stau.

„Unserer Knapsack-Niehl-Shuttle nimmt als Hafen-Zubringer jährlich bis zu 12.000 Lkw-Ladungen von den Straßen Kölns“, erklärt Urmetzer. „Mit der neuen Genehmigung für den Umschlag von Abfällen kommt in diesem Jahr bestimmt weitere Ladung hinzu.“ Um dieses Aufkommen zu bewältigen, sieht der Fahrplan fünf Pendelfahrten pro Wo-

che vor. Gegen halb sechs Uhr morgens steht der Zug mit Containern aus dem Hafen auf dem KCG-Terminal bereit. Per Datenleitung von Niehl ist der Containerstapler-Fahrer genau über die Zielorte der Boxen im Bilde und kann die wartenden Lkws mit den Containern beladen.

Freie Fahrt für Alle. Auf dem Rückweg bringen die gleichen Lkws Container für den Versand. Ist alles verladen, setzt sich der Zug gegen 14 Uhr mit der Exportware wieder Richtung Niehl in Bewegung. Über das Gleis der HGK geht es bei Fischenich in das öffentliche Netz, vorbei an den Bahnstationen Kalscheuren, Köln-Süd und Köln-West. Ab dem Güterbahnhof Köln-Ehrenfeld führt ein HGK-Gleis zum Niehler Hafen. Die Verbindung wird von der Industrie gut angenommen: Urmetzer und Stolte haben die ursprüngliche Kapazität des Zugs von 30 Containerstellplätzen schon 2004 verdoppeln müssen – schließlich kann jeder Unternehmer die Dienstleistungen des öffentlichen Terminals in Anspruch nehmen. (cg)



Zugverbindung Italien – Köln gestartet

Im Februar belud das CTS Container-Terminal den ersten Kombizug nach Domodossola. Fünf Mal in der Woche bringt er nun verschiedene Ladungsträger in die norditalienische Stadt.

Am 7. Februar hat das CTS Container-Terminal den ersten Kombizug mit dem Ziel Domodossola beladen. Fünf Mal wöchentlich transportiert er nun verschiedene Ladungsträger wie Container, Trailer und Wechselbrücken binnen 17 Stunden aus Köln in die norditalienische Stadt. Auf dem Rückweg bringt der Zug der italienischen Firma Nordossola Trasporti andere Ladung mit. Auf dem Westkai im Niehler Hafen laden dann ein Reach Stacker und ein Kran von CTS die mit Chemikalien oder Handelswaren beladenen Behälter auf Lkw um, bevor es weiter zu den Unternehmensstandorten der Kunden geht. Dass Kunden eine bestimmte Anzahl Plätze für ihre Wechselbehälter im Voraus buchen müssen, ist eine Besonderheit der neuen Zugverbindung, erläutert Alexander Gieren von Nordossola und ergänzt: „Durch die Kundenbindung können wir diese Strecke aber um 20 Prozent günstiger anbieten.“

Warum der erste Zug gerade in Köln gestartet ist, begründet Nordossola-Firmengründer Silvio Cappelletti gleich dreifach: „Erstens standen die Waggons in Köln zur Verfügung, und zweitens sind die meisten unserer Kunden in Deutschland und den Niederlanden ansässig. Wir wollten es ihnen so einfach wie möglich machen, zur Einweihung zu kommen“, so Cappelletti. „Außerdem konnten sie gleich ihre Ansprechpartner in Köln kennen lernen.“ Bei einem italienischen Buffet über der nächtlichen Containerlandschaft sowie einer von CTS-Mitarbeiter Oliver Haas geführten Bustour über das Terminal hatten die Gäste keine Mühe, sich die Abläufe der Verladung am Westkai zu veranschaulichen. Ursprünglich hatte die Einweihung der Verbindung schon im Frühsommer 2010 stattfinden sollen. Anhaltende Sanierungsarbeiten an der Bahntrasse auf Höhe des Simplonpasses in der Schweiz hatten den Start verzögert. (jm)

Verband Kölner Spediteure plant Vorstandserweiterung

Am 27. Januar hat sich der Vorstand des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanlieger zur Vorbereitung der Jahreshauptversammlung in den Räumen des CTS Container Terminals getroffen. Als Anwärter für den Vorstand erstmalig dabei war Torsten Kowalewsky von der Firma Kowalex. Auf der Jahreshauptversammlung Ende März will sich der 34-jährige Rechtsanwalt in den Vorstand wählen lassen. Weitere Themen waren die Beteiligung des Verbands an der Weiterbildungsmesse der IHK Köln im September, sowie die Teilnahme an der Münchener Messe „transport logistic“ im Mai. Zudem stellten zwei Mitarbeiterinnen der EUFH Brühl den berufsbegleitenden Bachelor-Studiengang General Management vor. Eine Kooperation mit der privaten Hochschule will der Verband ebenfalls in Erwägung ziehen. (jm)



Verbandsvorsitzender Alfred Kranz, Michael Pütz mit den Vorstandsmitgliedern Norbert Nersath, Hans-Peter Wieland und Geschäftsführer Georg Baumann (v.l.n.r.).

Kohle per Schiff und Bahn nach ...

... Berlin

Mit angemieteten FAL-Waggons lieferten HTAG und HGK Kohlen für die Bundeshauptstadt.

Bilder: HGK, Matke, Rondonia, Buchner, anweber, michels – Fotolia.com

Für die Steinkohle-Kraftwerke Berlin-Reuter und Berlin-Moabit des Berliner Versorgers Vattenfall Europe Berlin AG & Co. KG bestehen Liefer- und Transportverträge aus den Rheinmündungshäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ARA-Häfen) für die Direktbelieferung per Binnenschiff. Der Wintereinbruch und die daraus resultierende Sperre des Elbe-Havel- und des Mittellandkanals unterbrachen den Nachschub dieser fest eingeplanten Mengen.

Verlässliche Größe. Die Duisburger HTAG reagierte umgehend und stellte die Lieferungen auf den gebrochenen Verkehr per Schiff und Bahn via den von ihr betriebenen Umschlagterminals in Duisburg-Hochfeld um. Der Vorlauf ab den Rheinmündungshäfen erfolgte mit modernen Groß-

Fast wäre die Kohle-Versorgung der Berliner Kraftwerke per Binnenschiff zum Erliegen gekommen. Wie HTAG und HGK halfen.

raumbinnenschiffen der HTAG-Flotte, den Bahntransport übernahm die HGK mit eigens für den Kohleverkehr angemieteten FAL-Waggons. Zwei Zug-Garnituren fuhrten wechselweise im Pendel, so dass an jedem Tag eine Entladung stattfinden konnte. Nachdem die schiffsseitige Zufuhr polnischer Steinkohle aus Stettin eisbedingt bereits im Dezember 2010 eingestellt wurde und auch die bahnseitige Belieferung aus Polen teilweise schleppend und unregelmäßig erfolgte, war der tägliche Ganzzug aus Duisburg eine verlässliche Größe bei der Versorgung der beiden Berliner Kraftwerke.

Optimal verbunden. „Durch die enge Kooperation von HTAG und HGK werden die Verkehrsweg Wasser und Schiene zum Nutzen unserer Kunden optimal verbunden“, berichtet Joachim Holstein, Bereichsleiter Logistik Verkauf bei der HTAG. „Unsere Gruppe ist dadurch in der Lage, die vollständige Prozesskette in Eigenregie anzubieten und auch auf Standorte außerhalb von NRW auszudehnen“, so Holstein weiter. Bereits im Februar 2010 konnten die HTAG-/HGK-Güterwagen eisbedingte Ausfälle bei der schiffsseitigen Belieferung des Kraftwerkes Hannover-Stöcken übernehmen. (dü)

Sicherheit zahlt sich aus



Dank AOE-F kann das Röntgen von Containern entfallen.

Die HGK erhielt Anfang Januar das Zertifikat AEO-F und ist damit ein „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“. Damit bestätigte das Hauptzollamt Köln die hohen Sicherheitsstandards der HGK. Die kann zukünftig vereinfachte und schnellere Zoll-Prüfungen beantragen oder durch Vorausanmeldungen den Verwaltungsaufwand verringern. „Diese Vorteile werden wir direkt an unsere Kunden weitergeben“, betont Cargo-Bereichsleiter Paul Schumacher. Er ergänzt: „Vor allem die grenzüberschreitenden Verkehre durch die Schweiz werden künftig spürbar vereinfacht. Das stärkt die Angebote der HGK auf dem europäischen Nord-Süd-Korridor zwischen den Häfen am Mittelmeer und der Nordsee.“

Neben dem Eisenbahngüterverkehr profitieren auch andere Bereiche des Unternehmens von dem neuen Zollstatus. Dies gilt vor allem für die Kölner Häfen sowie deren regionale Kunden mit Import- und Export-Sendungen nach Übersee. (jz)

Als virtueller Kranführer am PC Liegezeit sparen!

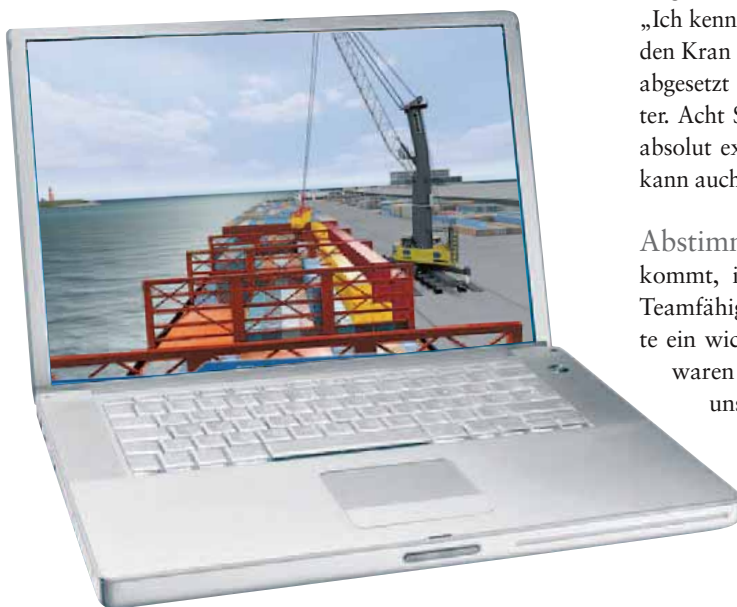
Von außen sieht es leicht aus. Doch welche Herausforderungen müssen Kranfahrer in luftiger Höhe tatsächlich meistern?

Container zu verladen ist kein Kinderspiel. Das weiß Rolf Kloppe, Kranführer im Hafen Niehl I, nur zu gut. „Der Job ist schwieriger, als es zunächst aussieht. Man braucht mindestens ein Jahr Übung, um den Kran exakt im Griff zu haben.“ Zu Hause am Bildschirm geht das deutlich schneller: Für Leib und Leben der Hafenarbeiter besteht keine Gefahr, jede Minute Liegezeit kostet die Container-Reeder bares Geld und den Spieler wertvolle Punkte. Deshalb darf sich der Führer eines simulierten Liebherr Hafenmobilkran Typ LHM 500 beim Laden oder Löschen von Containern auf ein Küstenmotorschiff schnell etwas zutrauen.

Selbst größere Kollisionen schluckt die detailreiche 3D-Umgebung gutmütig. Schaden nimmt allein der Punktestand.

Große Erfahrung. Dreidimensionales Denken ist gefragt. Die Steuerung des Simulators ist nahezu selbsterklärend. Der Spreader, ein spezieller Container-Greifer, packt die Container auch bei kleinen Abständen zuverlässig. Dem stehen sehr reale physikalische Verhältnisse entgegen. Und auch die Wahl der Kameraperspektive ist nicht immer leicht. Was der Spieler erst einmal auf die Zweidimensionalität seines Bildschirms zurückführen mag, bestätigt Kloppe aus 15-jähriger Kran-Erfahrung. „Ich kenne Kollegen, die sind fast durchgedreht, weil sie den Kran ständig einen Meter zu weit vorne oder hinten abgesetzt haben“, berichtet der 58-jährige Familienvater. Acht Stunden hoch konzentriert arbeiten und dabei absolut exakt dreidimensional sehen und denken – das kann auch mit moderner Videounterstützung nicht jeder.

Abstimmung. Was in der Simulation zu kurz kommt, ist die Teamarbeit mit Kollegen. Dabei ist Teamfähigkeit trotz steigendem Automationsgrad heute ein wichtiger Bestandteil des Berufsprofils. „Früher waren Kranführer Einzelkämpfer, heute müssen wir uns per Funk ständig mit unseren Mitarbeitern abstimmen“, berichtet Kloppe. (cg)



Best of Simulations – Kran Simulator

Hersteller: Rondomeia
Preis: 9,99 Euro

Hafen news

Wirtschaft

Den Handelsplatz erleben

Köln – Metropole am Strom. Seit vielen Jahrhunderten bestimmt die Lage am Rhein den wirtschaftlichen Erfolg des Rheinlandes. Doch was macht diesen Wirtschaftsplatz aus? Wie funktioniert Logistik? Wer Antworten auf diese Fragen sucht, kann einen Blick hinter die Kulissen der Häfen werfen. Die HGK macht auch in diesem Jahr wieder spannende Angebote.

Zukunft

Hafentage

Zwei Tage im Oktober. Zunächst diskutieren Fachleute die Fragen der Zu(ku)nft. Dann wird voraussichtlich am Sonntag, 9. Oktober der Niehler Hafen zum Erlebnisgebiet für alle Interessierten.

Logistik

Hafenrundfahrt



Jeden ersten Freitag im Monat. Das Ausflugsschiff von Kölntourist geht auf regelmäßige Fahrt vom Rheinauhafen bis zum Containerterminal in Niehl. Infos und Tickets bei Kölntourist. Telefon: 02 21 – 12 16 00
www.koelntourist.net

Umschlag

Tag der Logistik

Eine Initiative der Bundesvereinigung Logistik. Die HGK unterstützt die Aktion mit kostenlosen Logistikturen. Interessierte sollten sich zügig anmelden (www.hgk.de oder www.tag-der-logistik.de).

BVL
Bundesvereinigung
Logistik

Faszination

Nacht der Technik

Technik sehen, verstehen, erleben. Zum dritten Mal nimmt die HGK an der Nacht der Technik teil. Neugierige mit Entdeckerdrang merken sich am besten folgenden Termin vor: Freitag, 17. Juni 2011 von 18 bis 24 Uhr.



Alle Leistungen rund um den Container:

- Vermietung
- Verkauf
- Transport



Ihr Ansprechpartner: **Johannes Stracken**
Tel.: 0221/75208-38
E-Mail: jost@cts.container-terminal.de

CTS Container-Terminal GmbH member of **neska intermodal**
Stapelkai, 50735 Köln-Niehl
www.cts.container-terminal.de



Interview

Horst Leonhardt,
Vorstand der HGK.

„Zersplitterung führt nicht zum Erfolg!“

Der unabhängige Netzbeirat fordert von der Bundesregierung den Stopp der Mittel für das europäische Zugleitsystem ERTMS/ETCS. Augenblicklich sei das System zu zersplittert. Horst Leonhardt, Vorstand der HGK und Mitglied des unabhängigen Gremiums, sagt warum.

KHZ: Entwertet der Beirat damit nicht bereits getätigte Investitionen?

H. L.: Der Einbau der Technik des Zugleitsystems ERTMS/ETCS kostet rund eine halbe Million Euro pro Lok. Ohne ein einheitliches europäisches System ist die Einführung von ERTMS/ETCS ein Schilbbürgerstreich. Den Kosten stünde kein wirklicher Nutzen gegenüber. Unser Vorstoß trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken.

KHZ: Sehen Sie Alternativen?

H. L.: Wir suchen keine Alternativen, wollen aber sicherstellen, dass es in ganz Europa nur ein System gibt. Dieses muss dann mit allen Loks befahrbar sein. Zersplitterung führt nicht zum Erfolg.

KHZ: Fürchten Sie nicht erheblichen Zeitverzug, wenn zuerst ein einheitliches Signalsystem eingeführt werden sollte?

H. L.: Bisher weiß niemand, wann ETCS auf dem von den Regierungen beschlossenen Korridor Rotterdam-Genua komplett umgesetzt sein wird. Die Finanzierung ist in Deutschland bislang nicht gesichert. Es bleibt noch genug Zeit, notwendige Investitionen sinnvoll zu tätigen. (Interview: jz)

Europäisches Zugleitsystem ERTMS/ETCS

Das Zugleitsystem ETCS (engl.: European Train Control System; entwickelt als ERTMS) soll die Vielzahl europäischer Systeme (Stellwerke, Signale, Zugbeeinflussung) vereinheitlichen. Nach langer Erprobung wird das System seit 2006 auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken Rom-Neapel und Mailand-Turin sowie seit 2007 bei der schweizerischen SBB eingesetzt.

Seit 2001 verpflichtet die EU Bahninfrastrukturbetreiber zur Ausrüstung konventioneller Strecken mit dem europäischen Zugleitsystem. Nach Angaben der DB Netz AG kostet allein die Ausrüstung des Rheinkorridors zwischen Emmerich und Basel mit ERTMS/ETCS einschließlich angepasster Stellwerkstechnik rund 870 Millionen Euro. (jb)

Die Transportkette muss funktionieren

Frachtschiff Dina versorgt sämtliche Rheinhäfen mit Zellulose.

Von Christian Grohmann



Gerd Kunst | Binnenschiffer

Als Binnenschiffer muss Gerd Kunst nicht nur die Bordtechnik von der mechanischen Kransteuerung bis hin zur elektronischen Wasserstraßenkarte komplett beherrschen. Kaufmännisches Verständnis ist die Grundvoraussetzung, um ein Schiff rentabel zu betreiben.



Am Morgen des 21. Januar herrscht Hochbetrieb im Niehler Hafen. Weil an der Loreley ein havariertes Schwefelsäure-Tanker den Rhein blockiert, gibt die Schifferfamilie Kunst von der MS Dina eilige Ladung für Hafenstandorte am Oberrhein an die Bahn ab. Obwohl ein Großteil der Zellulose-Ballen umgeschichtet werden muss, soll die Fahrt schon am Abend weitergehen. Ein Wettlauf gegen die Zeit beginnt.

Um 10.16 Uhr müssen Pieter und Gerd Kunst wieder in die Kälte. Bald wird der Kran mit dem vorderen Bereich fertig sein, und noch ist der größte Abschnitt des 2.700 Tonnen fassenden Laderaums mit metallenen Lukendeckeln verschlossen. Ganz hinten vor dem Ruderhaus liegt eine schwere grüne Plane über der Decksladung. „Die muss zuerst runter“, ruft Pieter Kunst.

Gemeinsam machen sich Vater und Sohn an die Arbeit. Mit Lukenwagen und Muskelkraft ziehen sie die Plane weiter nach vorn. Anschließend stapeln sie den hintersten Lukendeckel auf seinen baugleichen Nachbarn. Unter der Abdeckung kommen in weißer Folie eingeschweißte Ballen zum Vorschein. Jedes davon hat etwa die Größe eines freistehenden Kühlschranks und wiegt mindestens 600 Kilogramm. „Heute ist Umschichten angesagt. Denn was ganz unten steht, geht heute

auf den Zug“, berichtet Pieter Kunst und steigt zurück ins geheizte Ruderhaus. Handtellergröße Eisschollen liegen auf dem stählernen Dach der Schiffswohnung, machen jeden falschen Tritt zur gefährlichen Rutschpartie. Gangbord, Treppen und Leitern sind eisfrei – wo der 63-jährige Schiffsführer und seine Familie arbeiten, ist für Sicherheit gesorgt.

Seit vier Stunden liegt das Gütermotorschiff Dina der Familie Kunst fest vertäut im Hafenbecken 3 des Niehler Hafens. Dabei hatte Gerd Kunst vor ein paar Tagen noch Germersheim als Zielhafen in den Bordcomputer eingetippt. Anschließend sollte es weiter nach Weil am Rhein und Basel gehen. Als der 31-jährige Binnenschiffer aus den Niederlanden mit seinen Eltern in Vlissingen zu dieser Reise aufbrach, füllten

2.400 Tonnen verschiedener Sorten Zellulose den Laderaum, bestimmt für die Papierherstellung in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und in der Schweiz. Wegen Hochwasser und Havarie im Mittelrheintal hatte sich die Familie auf eine längere Wartezeit eingestellt. Stattdessen erhielt Schiffseigner Pieter Kunst einen neuen Auftrag. „Weil die Lagerbestände in Basel knapp werden, sollen wir einen Teil der Ladung schon hier abgeben“, erläutert Kunst die Anweisung des nieder-

„Altes Schiff zu Geld machen und neue „Dina“ kaufen ...“

Bilder: HGK, Grohmann, SUT, DBAG

KNAPSACK CARGO
Öffentliches Container-Terminal
im Chemiepark Knapsack

Mit dem **Knapsack-Niehl Shuttle** via CTS Köln-Niehl Hafen zu den Destinationen Berlin, Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge, Valencia und Istanbul.





Von Köln geht es für die Dina weiter.



Das Reisen mit der Familie gehört für Pieter Kunst zu den Vorteilen des Schiffer-Lebens. Aus eigener Erfahrung weiß er jedoch auch, dass fahrende Eltern oft schwierige Zeiten erleben, wenn sie ihre schulpflichtigen Kinder wochenlang nicht sehen.



Beim Ladungsumschlag im Hafen muss viel in Handarbeit erledigt werden. Dann ist die Besatzung Wind und Wetter ausgesetzt. Zum Ausgleich statten die Schiffseigner ihre Wohn- und Arbeitsräume gerne mit sämtlichen Annehmlichkeiten aus.



ländischen Befrachters Interrijn, für den Kunst als Hauspartikulier regelmäßig Zellulose fährt. „Die Transportkette muss einfach funktionieren.“

Nun schiebt ein Traktor der Neska-Terminalmannschaft die im Moment raren Waggon Meter für Meter in die offene Umschlaghalle des Schiffsahrts- und Speditionskontors. Ihr Dach ragt wasserseitig deutlich über die 11,45 Meter breite Dina hinaus, um das wertvolle Umschlaggut vor Regen zu schützen. Weil Dina mit ihren 110 Metern länger ist als das Hallendach, muss das Schiff um rund 50 Meter nach vorn verlegen, damit der Kran weiter arbeiten kann. Auf Knopfdruck springt der 1.470 Kilowatt starke Caterpillar-Diesel mit wenigen Sekunden Verzögerung an. Pieter Kunst manövriert das mit seinen acht Jahren vergleichsweise junge Schiff mit Fingerspitzengefühl an der Kaimauer entlang.

Draußen an Deck führt Gerd Kunst die Leinen nach. Einige Handgriffe später ist das Schiff wieder fest. Der Haken des Hallenkranes senkt sich bis kurz über die Ladung hinab, ein Neska-Mitarbeiter befestigt bis zu vier weiße Ballen daran. Per Handzeichen an den Kollegen 20 Meter über dem Deck signalisiert er, dass es losgehen kann. Und schon schwebt der erste Teil der Decksladung in Richtung hintere Halle da-

von. Wenn die unteren, für Basel bestimmten Ballen in den Waggonen liegen, wird dieser Teil der Ladung wieder in den Frachtraum gestaut. Pieter Kunst ist zuversichtlich, die verbleibende Ladung zeitgerecht abliefern zu können. Denn an der Loreley lost das Wasser- und Schiffsamt Bingen inzwischen erste Schiffe in Richtung Oberrhein an dem havarierten Schwefelsäure-Tanker vorbei. „Das Schlimmste ist das Schicksal der beiden verunglückten Kollegen.“ Der erfahrene Fahrmann runzelt die Stirn. Über Jahrzehnte und Generationen lebt seine Familie auf dem Wasser, hat den Betrieb in kleinen Schritten, aber beständig vergrößert. Ebenso hält es auch Pieter Kunst: Altes, kleineres Schiff zu Geld machen; neueres, größeres Schiff kaufen und Dina taufen.

Die jetzige Dina erwarb er 2004, als das Schiff gerade einmal zwei Jahre alt war. Zuvor war Familie Kunst auf einer 105 Meter langen Dina aus dem Jahr 1988 zu Hause. Bald soll Sohn Gerd das Ruder übernehmen; ursprünglich wollten Pieter Kunst und seine Ehefrau im nächsten Jahr von Bord gehen und sich in einer Kleinstadt bei Rotterdam niederlassen. „Viel leicht müssen wir noch ein bisschen weitermachen, bis sich die Wirtschaft wieder komplett erholt hat“, grübelt Kunst. „Das wäre aber nicht das Schlimmste, solange nichts passiert und alle gesund bleiben.“

... mit dem Schiff schneller durch Köln als mit dem Auto

Schienenwege zur See

Auf welcher Strecke verkehren die Güterzüge zwischen den belgischen und niederländischen Seehäfen und dem Rheinland?

Die vor knapp 20 Jahren zu großen Teilen stillgelegte Bahnstrecke von Antwerpen über Roermond und Mönchengladbach nach Duisburg – Eiserner Rhein – wird nicht wiederbelebt. Das Bundesverkehrsministerium ließ entsprechende Pläne bis auf Weiteres fallen. Belgien will die Verbindung; die Niederlande und nieder-rheinische Kommunen sprechen sich dagegen aus. Durch Rückbaumaßnahmen seitens der Deutschen Bahn vor allem am „Eisenbahnknoten Aachen“ stauen sich zurzeit Güterzüge an der belgischen Grenze teilweise stundenlang. Den Begriff „Eiserner Rhein“ prägte einst Ludolf Camphausen, 1839 – 48 Präsident der Kölner Handelskammer. Er trieb das Projekt voran, mit dessen Hilfe die damals hohen niederländischen Rheinzölle kostengünstig auf der Schiene umfahren werden sollten. 1843 erreichte die deutsche Trasse die belgische Grenze.

Betuwe-Linie. Als Alternative hinsichtlich notwendiger Kapazitätssteigerungen gilt vor allem die zweigleisige Betuwe-Linie. Sie führt vom größten

europäischen Seehafen Rotterdam bis zur deutschen Grenze und gilt als eine der weltweit modernsten Güterverkehrsstrecken. Seit ihrer Inbetriebnahme nahm der internationale Schienengüterverkehr auch auf der 73 Kilometer langen Anschlussstrecke zwischen dem niederländischen Zevenaar und dem deutschen Oberhausen rapide zu. 2007 erging der Beschluss zum dreigleisigen Ausbau dieser Strecke. Nach anfänglichen Verzögerungen ermittelt jetzt eine Expertengruppe die bislang auf 1,5 Milliarden Euro geschätzten Kosten. Der Baubeginn des dritten Gleises war ursprünglich für Ende 2012 geplant. Bis zu seiner Fertigstellung soll die Befahrbarkeit der Strecke durch den Bau eines Elektronischen Stellwerks (Estw) in Emmerich sowie durch kürzere Zugabstände (Blockverdichtung) erhöht werden. Schallschutzmaßnahmen kommen hinzu. Die Betuwe-Linie bildet den nördlichen Abschnitt des Güterverkehrskorridors von Rotterdam übers Ruhrgebiet nach Köln, Basel und Mailand bis nach Genua. Ihren Namen trägt sie nach der niederländischen Region Betuwe. (jb)



Hafen news

Logistik

Neue Rekorde in den Westhäfen

Die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam konnten 2010 mit zweistelligen Wachstumsraten an die Rekordzahlen von 2008 anknüpfen und ihre Führungsposition auch gegenüber den deutschen Seehäfen ausbauen. Mit 11,1 Millionen Standardboxen (TEU) übertraf Rotterdam beim Containerumschlag sogar das Rekordergebnis aus 2008 von 10,8 Millionen TEU. Dabei legte der Hafen mit 430 Millionen Tonnen Gesamtumschlag nicht nur um elf Prozent gegenüber dem Vorjahr zu, sondern steigerte sich gegenüber dem Rekordjahr 2008 noch um zwei Prozent.

Ob Massengut, Stückgut oder Container – in den meisten Bereichen konnte Europas größter Seehafen zweistellig wachsen. Mit 112 Millionen Tonnen war die Abfertigung von Containern erneut die wichtigste Güterkategorie in Rotterdam, die gegenüber dem Vorjahr um zwölf Prozent zunahm. In 20-Fuß-Einheiten gemessen legte der Hafen um 14 Prozent auf 1,1 Millionen TEU zu. Beim Gütertransport ins Hinterland setzen die Rotterdamer Hafenbetreiber vor allem auf Binnenschiff und Eisenbahn, deren Anteile in den nächsten Jahren kräftig gesteigert werden sollen.



Hafen in Rotterdam.

Mit einem Gesamtumschlag von 178 Millionen Tonnen legte Antwerpen 2010 gegenüber dem Vorjahr um 13 Prozent zu. Der Hafen führt das gute Ergebnis vorwiegend auf den vermehrten Umschlag von Containern und flüssigem Massengut zurück, die mittlerweile 80 Prozent des Gesamtumschlags ausmachen. Antwerpen bewegte 2010 knapp 103 Millionen Tonnen Container, eine Steigerung von 18 Prozent und ebenfalls ein Rekordergebnis.

Bereits 2009 belegte Antwerpen nach Rotterdam erstmals den Rang zwei der Containerhäfen in Europa und zog an Hamburg vorbei. 2010 konnte der Abstand zum drittplatzierten Elbehafen von 300.000 auf 780.000 TEU ausgebaut werden. Auch in Antwerpen ist man auf weiteres Wachstum durch Investitionen und neue Umschlagskapazitäten vorbereitet.

Beim Hinterlandtransport setzen die Antwerpener traditionell auf Bahn und Schiff, deren Bedeutung zu Lasten des LKWs weiter ausgebaut wird. Eine enge Verknüpfung beider Seehäfen besteht mit den Kölner Häfen, die per Bahn und Schiff mit täglichen Schüttelverbindungen erreicht werden. (dü)



Hafen in Antwerpen.

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!



Euro 4000 in Brühl-Vochem.

Frage: Wie hoch ist das Gewicht der Vossloh Euro 4000?

Die Antwort finden Sie in der aktuellen Kölner Hafenzeitung.

Die richtige Lösung senden Sie an: HGK, Abteilung M z. Hd. Herrn Jens Buchner Postfach 250348 | 50519 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an: hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen! Einsendeschluss ist der **24. April 2011**. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

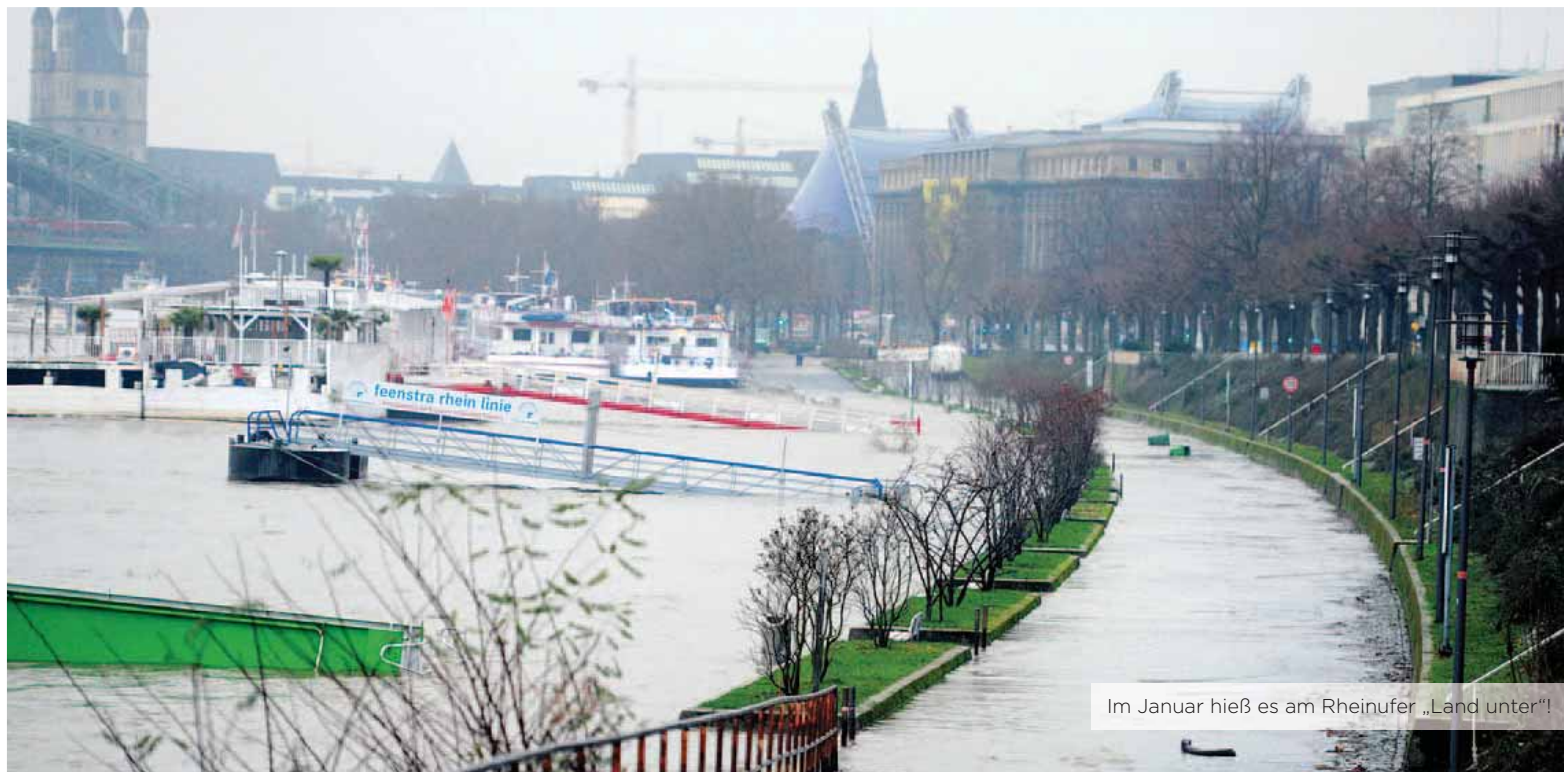
Zu gewinnen gibt es 5 Exemplare der Computeranimation „Best of Simulations – Kran Simulator“ für zukünftige Kranbrückenfahrer.


Screenshot des Computerspiels.

Als Gewinner des letzten Rätsels wurde gezogen: **Hans Kils** aus Köln

Die richtige Antwort lautete: b) ... von den Gleisanlagen auf der Rückseite des Schrottplatzes der Theo Steil GmbH.

Bilder: Wörning, Diederichs, Buchner, Consten, Barthels, Beißel



Im Januar hieß es am Rheinufer „Land unter“!

Dat Wasser vun Kölle

Schneechaos und Hochwasser – der lange Winter trotzte den HGK-Mitarbeitern des Hafen- und Eisenbahnbetriebs so manche Sonderschicht ab. Dennoch blieb alles entspannt, Fahrpläne konnten größtenteils eingehalten werden.

An Heiligabend haben die Kollegen mich um 4.30 Uhr aus dem Bett geschmissen“, sagt Helene Geuer, „da bin ich raus und habe Schneeschippen geholfen.“ Die HGK-Mitarbeiterin führt Aufsicht über den Bereich Güterverkehr. Zu diesem zählen insgesamt rund 230 Mitarbeiter. Sie sorgt dafür, dass in und um Köln die Züge der HGK fahren und rangieren. Kurz: dass sie immer schön in Bewegung bleiben.

Drückender Frost. Solche Massen Schnee hatte das Rheinland seit über 100 Jahren nicht mehr gesehen. Im Regionalverkehr der deutschen Bahn kam es in der Region zu zahlreichen Zugausfällen; im Fernverkehr im Schnitt zu Verspätungen von bis zu einer Stunde. Anders bei der HGK: Während der Festtage herrschte auf ihren Bahnhöfen in und um Köln zwar die für extreme Witterungsverhältnisse vorgesehene „Alarmstufe 3“ (sonst an fünf Tagen im Jahr, 2010 über 20!). „Aber außer hier und da mal eine Weichenstörung gab es insgesamt kaum Probleme“, erinnert sich Hans Klein, Leiter des HGK-Bereichs Netz. Bei der heftigen Schneelage

kamen selbst seit acht Jahren eingemottete Propangas-Brenner zu neuen Ehren. Sie mussten vereiste Gleise und Weichen passierbar halten. „In Frechen hatte der Frost an einem Bahnübergang das Pflaster hochgedrückt“, erinnert sich Klein.

„**Stände um die neun Meter sehen wir sehr entspannt**“

Zwei Hochwasserwellen. Nicht nur gefroren ist das Wasser von Kölle eine Herausforderung. Zum Jahresbeginn ließ das Tauwetter den Wasserstand rasant steigen – teilweise bis zu 15 Zentimeter in der Stunde. Die Hochwasserschutzzentrale Köln (HSZ) verzeichnete zwei Hochwasserwellen: die erste am 11. Januar mit einem Höchststand von 8,91 Metern und eine zweite – nur wenige Tage später – mit immerhin 8,71 Metern. „Eine doppelte Welle hatten wir zuletzt 1988“, sagt Gerald Fuchs von der HSZ, „wären beide gleichzeitig eingetrof-

fen, hätte es schon kritischer werden können.“ Einfluss auf den Schiffsverkehr hatten beide Wellen, denn ab einer Pegelhöhe von 8,30 Metern müssen Schiffe vor Anker bleiben. Das war zwischen dem 10. und 18. Januar an sieben Tagen der Fall. „Manche Brücken, etwa die Drehbrücke in Deutz, sind dann nicht mehr passierbar“, sagt Ulrich Wünsche, Vertreter der Städtischen Hafenbehörde. Das passiert alle zwei bis drei Jahre, im Hafen geht der Betrieb dann aber (fast) ungestört weiter.

Während der Sperre lagen in Köln knapp 100 Schiffe fest. Kapitäne rechnen mit einem wirtschaftlichen Schaden von 1.000–2.000 Euro pro Tag. Für längere Ausfälle gibt es Versicherungen. „Stände um die neun Meter sehen wir sehr entspannt. Wir machen der Natur Platz, räumen betroffene Hafenareale und lassen sie kontrolliert fluten“, sagt Wünsche. Sonst liefe bei kürzeren Hochwasserpausen alles normal weiter, vielleicht etwas ruhiger als sonst. Bei längeren Pausen könnte Schiffsumschlag auch ausfallen. „Davon“, sagt Wünsche, „waren wir diesen Winter aber noch weit entfernt.“ (ton)

Impressum

Kölner Hafenzeitung

Herausgeber: Häfen und Güterverkehr Köln AG Harry-Blum-Platz 2, 50678 Köln Tel.: 0221-390-0

Redaktion: Jens Buchner (jb) [verantwortlich], Jan Zeese (jz), Hans-Wilhelm Dünner (dü), Christian Grohmann (cg), Judith Matthe (jm)

E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen: Manfred Kewelow | SUT Verlags GmbH Tel.: 0221-5693 3512

E-Mail: khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Konzeption, Layout und Produktion: mdsCreative GmbH Neven DuMont Haus Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln Klaus Bartels (verantwortlich), Janina Wilmes, Tobias Neuhaus (ton)

Verlag und Druck:

M. DuMont Schauberg Expedition der Kölnischen Zeitung GmbH & Co. KG Neven DuMont Haus Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln



Kölner Köpfe

HAYAT BOHJAR

Auszubildende zur Chemikantin

Der Girl's Day bei Evonik und der Vater waren wohl ausschlaggebend. 2007 besuchte die damals 17-Jährige den „Mädchenzukunftstag zur Berufsorientierung“, an dem sich das Wesseling Chemieunternehmen jährlich beteiligt. Ihr Vater bestärkte sie. Der Rentner hatte bei der benachbarten Shell-Raffinerie gearbeitet. Als am Ende das Berufsziel „Chemikantin“ für die Jugendliche feststand, fanden das „vor allem die Brüder super!“.

„Das Berufsbild Chemikantin ist nicht leicht vermittelbar“, weiß Hans Sachs, Ausbildungsleiter bei Evonik, flapsig könne man sagen, das Ganze habe vergleichsweise wenig mit Chemie zu tun.“ Tatsache ist: Nach dreieinhalb Jahren Ausbildung wird es für die heute 21-Jährige vor allem um Prozesssteuerung gehen. Die Chemi-

kantin wird von einem Prozessleitsystem einer Messwarte aus den gesamten Herstellungsablauf chemischer Produkte lenken. Um alles richtig einschätzen und nötigenfalls korrigieren zu können, ist die Kenntnis vieler Teilabläufe wichtig. Gerade beschäftigt sie sich mit einer Filterpresse, Teil einer Anlage zur Herstellung so genannter Silica. Sie kommt unter anderem bei der Reifenproduktion zum Einsatz. Was zeichnet Hayat Bohjar, die in der Schule Mathe und Physik mochte, als angehende Chemikantin aus? Talent und das Reinarbeiten in die Anforderungen, weiß Hans Sachs. Ein besseres Arbeitsklima herrsche, wenn Männer und Frauen gemeinsam arbeiteten, sagt er. Zukünftig will Evonik den Frauenanteil bei Chemikantinnen weiter steigern. (jb)



Railcologne

Geschichte der Kölner Eisenbahn

Wer mehr als nur einen Blick auf die Eisenbahnstadt Köln und ihre Historie wagen möchte, der fährt gut mit dem Buch RailCologne. Hinter dem im letzten Jahr erschienenen 240 Seiten starken Überblick über den Eisenbahnbetrieb im Großraum Köln stehen die Autoren Werner Consten und Thomas Barthels. Auch die HGK kommt im Kapitel „Private Güter- und Werksbahnen“ nicht zu kurz. Beeindruckend sind die Bilder vom Rangierbetrieb im Niehler Hafen oder der Überquerung der Aachener Straße mit einem Class-66-bespannten schweren Kohlenzug ... Schön für alle Eisenbahnfreunde: Lohnenswert! (jb)



Werner Consten, Thomas Barthels: Railcologne – Eisenbahnstadt Köln; ISBN: 978-3-9810183-5-6, 39,80 Euro. www.barthels.de