

Kran-Quartett
Sammeln und spielen Sie
mit beim Kran-Quartett.
Seite 5



Branchentreffpunkt
Verbandsmitglieder auf der
transport logistic München.
Seite 6



Kölner Köpfe
Seit Mai 2011 HGK-Vorstand:
Uwe Wedig.
Seite 8



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 3 | Nummer 3 | September 2011 | www.hgk.de

Stählerne Riesen zum Anfassen



Bilder: HGK, Schmidt, thinkstock.de

Der Niehler Hafen ist ein Platz für Giganten. Jeden Tag treffen hier Schiffe, Eisenbahnzüge und Lkw mit Tausenden Tonnen Fracht ein, darunter Stückgut auf Paletten und in Containern sowie Massengut wie Kohle und Schrott. Das alles wird von riesigen Kränen und Radfahrzeugen gepackt und verladen als handele es sich um leichte Lego-Bausteine. Wo so enorme Kräfte walten, haben neugierige Besucher eigentlich keinen Platz. Eine Ausnahme macht die HGK am Sonntag, den 9. Oktober. Dann lädt der Hafenbetreiber zum Tag der offenen Tür und bietet den Kölnern einen Blick hinter die Kulissen.

Schweres Gerät. Am Westkai erwartet die Besucher zwischen 10 und 16 Uhr ein Programm für die ganze Familie. Alle Arbeitsbereiche der HGK werden sich auf einer großen Fläche ihren Gästen vorstellen. Spezialisten der HGK, die für den Güterumschlag in allen vier Kölner Häfen zuständig sind, zeigen, wie sie Tonnenlasten mit schwerem Gerät schweben lassen. Die Besucher können aus nächster Nähe erleben, wie riesige Hafenkräne und Reach-Stacker – 70 Tonnen schwere, 480 PS starke Super-Gabelstapler – Container, die so groß sind wie Reisebusse, scheinbar spielend leicht bewegen. „Das ist ein einmaliges Erlebnis, diesen Giganten so nah zu sein“, sagt HGK-Mitarbeiterin Margit Knott.

Feine Technik. Solch einen kräftigen Koloss können die Besucher auch einige Meter weiter bei den Eisenbahnen der HGK hautnah erleben. Die Mitarbeiter bitten ihre Gäste zu einem Besuch im Führerhaus einer Lok und bieten auch an, einen

HGK lädt ein. Die Besucher erwartet ein buntes Familienprogramm.

Waggon genauer zu besichtigen. Wer außerdem einmal einen Blick in das Innenleben eines solchen Stahlrosses werfen will, kann vor Ort einen Ausflug zur Lok-Werkstatt anschließen: Vom Hafen aus geht es mit dem Bus nach Vochem, wo die Kollegen von der HGK-„Technik“ täglich Reparaturen und Maßnahmen zur Instandhaltung vornehmen. Wer schon von der Kraft einer Auto-Hebebühne beeindruckt ist, sollte

sich nicht entgehen lassen, wie eine komplette E-Lok aufgebockt wird.

Quarzwerte. Einen Ausflug der besonderen Art verspricht die Tour in einem Schienenbus. In dem historischen Gefährt geht es vom Niehler Hafen aus zu den Quarzwerten nach Frechen, wo eine Besichtigung stattfindet. „So eine Fahrt wird nur sehr selten angeboten“, sagt Frau Knott. „Besonders für Eisenbahn-Fans ist das eine besondere Gelegenheit.“

In die Höhe. Wer statt nach Frechen lieber hoch hinaus will, sollte beim Arbeitsbereich „Netz“ vorbeischaun. Der ist dafür zuständig, das Netz für den Güterverkehr in und um Köln sowie für die Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 instand zu halten. Dafür muss er auch regelmäßig die Oberleitungen der Schienenstrecken reparieren. Das dafür benötigte Steiger-Fahrzeug verfügt über einen Korb, in dem bis zu drei Personen Platz finden und der sich auf eine Höhe von bis zu 18 Metern ausfahren lässt. Am Tag der offenen Tür können schwindelfreie Besucher von der schwebenden Korbzelle die Aussicht auf Hafengelände und Rhein genießen.

Aktionen für Kinder. Wer nach so vielen Abenteuern schließlich Hunger hat, kann sich am leckeren Catering satt essen – und bei der Gelegenheit auch einen Blick auf die Filme werfen, die in einem Zelt laufen. Darin stellt sich die HGK etwas genauer vor und zeigt unter anderem auch, was für ein Betrieb bereits im Niehler Hafen herrscht, wenn ganz Köln noch tief schläft. Kinder sind am Tag der offenen Tür ebenfalls herzlich willkommen. Ein Familien-Clown sorgt für gute Laune. „Bei so einem großen Programm ist für jeden etwas dabei“, verspricht Frau Knott. „Wir freuen uns auf viele Besucher!“ (ton)

Das gesamte Programm steht auch im Internet unter www.hgk.de

Editorial



Horst Leonhardt, Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

Wir möchten Sie einladen ...

... und Ihnen unsere Leistungen vorstellen. Seien Sie unser Gast bei den 1. Kölner Hafentagen. Besuchen Sie die Kölner Häfen und lassen Sie sich für die spannende Welt der Logistik begeistern.

Kölns Häfen und Eisenbahnen sind für die hiesige Wirtschaft wertvoller denn je. Nur eine Zahl: 7.500 Schiffe wurden 2010 in Köln be- und entladen. Jedes Binnenschiff ersetzt durchschnittlich 150 Lkw. Die Güterbahnen der HGK haben im Vorjahr rund 13 Millionen Tonnen befördert. Wir zeigen Ihnen, wie diese enormen Gütermengen sinnvoll transportiert werden.

Oder suchen Sie eine neue Herausforderung? Die Logistikwirtschaft ist ein Jobmotor. Auch die HGK sucht ständig motivierte Mitarbeiter.

Wir freuen uns darauf, Sie kennenzulernen.

Lokführer und mehr

Solide, spannend,
sicher, sucht ...

Die Logistik boomt. Häfen und Eisenbahn sind zu modernen Dienstleistungsbranchen geworden. Die Aufgaben sind vielfältig und abwechslungsreich. Hier entstehen Jobs und Aufstiegsmöglichkeiten. Motivierte Kandidaten werden ständig gesucht. Lesen Sie mehr auf Seite 2. (jz)

Terminal Nord

Ausbau auf der
Schiene geplant



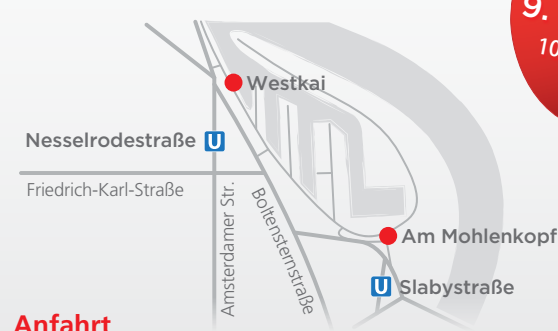
So sieht es aus: Simulation des fertig ausgebauten Terminals.

Die HGK macht Köln fit für die Zukunft. Der Neubau eines Terminals für den Schienengüterverkehr hat bereits begonnen. Zurzeit bereitet die HGK die Bauflächen im Norden Kölns vor. Am 24. Oktober erhält die HGK den offiziellen Bescheid des Bundesverkehrsministers. Lesen Sie mehr auf Seite 4. (jz)

Kurz Info

1. Kölner Hafentage

Am einfachsten gelangen Besucher mit der KVB zum Tag der offenen Tür. Von den Stationen Nesselrodestraße oder Slabystraße sind es nur wenige Minuten zu Fuß bis zum Niehler Hafen. Wer mit dem Auto kommt, findet bei den Sportanlagen Am Mohlenkopf Parkplätze. Von dort aus pendelt ein Bus kostenlos zum Hafengelände.



Anfahrt



Leserbrief

Hafenausbau Godorf

Umstrukturieren und
neue Flächen entwickeln!

Die Kölner Häfen zählen zu den bedeutendsten Häfen Deutschlands. In einer aktuellen Studie für das Bundesverkehrsministerium werden Handlungsempfehlungen zur Stärkung der Wettbewerbsposition der Kölner Häfen erarbeitet.

Die Stärke der Kölner Häfen ist ihre Vielfalt: Massen- und Stückgüter werden hier ebenso umgeschlagen wie Container. Durch die Standorte Deutz, Niehl und Godorf bietet die HGK ihren Kunden kurze Wege zu den Umschlagsplätzen, was die Kosten der Transportkette niedrig gestaltet und damit die Wettbewerbsposition der Unternehmen stärkt.

Das größte Wachstumspotenzial liegt im Containerverkehr. Allerdings sollten die Häfen auch die Potenziale im Massen- und Stückgutverkehr nutzen. Auf diese Weise wird die Wirtschaft optimal unterstützt. In die Zukunft gerichtet ist die Entwicklung ausreichender Hafenumflächen die zentrale Herausforderung. Insofern gilt es die Umstrukturierungsbemühungen weiter fortzusetzen und gleichzeitig neue Flächen, wie etwa in Godorf, zu entwickeln.

Gunnar Platz

ist Geschäftsführender Gesellschafter der Planco Consulting GmbH

Godorfer Hafen

So geht's weiter!



Der Godorfer Hafen, vorne die vorgesehene Ausbaufäche.

Soll der Godorfer Hafen weiter ausgebaut werden? Im Juli 2011 waren alle Kölner aufgefordert, ihre Meinung zu äußern. Von mehr als 880.000 Berechtigten stimmten nur 73.000 gegen den Ausbau. 57.000 Einwohner waren dafür, der Rest enthielt sich.

„Die Einwohnerbefragung hat den Ratsbeschluss zum Ausbau bestätigt“, urteilt der Verwaltungsrechtler Prof. Dr. Harald Hofmann. Die HGK lässt zurzeit prüfen, ob gegen die gerichtliche Aufhebung der 2006 erteilten Planfeststellung Revision zulässig ist. Vorsorglich hat die HGK die Aufstellung eines Bebauungsplanes beantragt und erste Gespräche angestoßen, um die nötigen Schritte für ein paralleles Planfeststellungsverfahren zu bestimmen. HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt kündigte an: „Wir werden die Kommunikation weiter stärken und im Dialog mit der Bürgerschaft sachbezogene Einwände aufnehmen.“ (jz)

Bürgersprechstunde

im Hafenamts im Rheinauhafen,
Harry-Blum-Platz 2, 50678 Köln

Di., 18. Oktober, 17.00 bis 19.00 Uhr
Niehl – (k)eine Alternative zu Godorf
Gast: G. Platz, Planco Consulting GmbH

Di., 15. November, 17.00 bis 19.00 Uhr
Wie funktioniert ein Containerterminal?
Gäste: H.-P. Wieland, O. Haas,
CTS Container-Terminal GmbH

Teilnahme nach vorheriger
Anmeldung unter presse@hgk.de

Spannende Jobs
zwischen Kran
und Bahn

Köln ist der Logistikstandort
Nummer eins in NRW.
Mehr als 60.000 Menschen
im Rheinland haben einen
Job in dieser Boombranche.
Mittendrin: Das Kölner
Unternehmen HGK.

Von Margit Knott

Aus- und Weiterbildung, angemessene Entlohnung, soziale Absicherung, gesunde Arbeitsumgebung sowie ein gewissenhafter Umgang mit sich verändernden Lebensarbeitszeiten: Die Personalpolitik der HGK setzt Standards. Und die Mitarbeiter wissen zugleich, was sie an ihrer HGK haben. „Die Leute sind und bleiben gerne hier“, sagt Marion Schäfer. Sie leitet den Personalbereich des Logistikunternehmens und berichtet: „Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 19 Jahren. 30- und 40-jährige Jubiläen sind keine Seltenheit. Mancher Kollege ist sogar schon seit 50 Jahren dabei.“

„Unsere Leistungen können immer nur so gut sein, wie das Know-how unserer Mitarbeiter“, betont HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Die HGK versteht sich als Dienstleister. Logistik ist ein hoch komplexes Geschäft. Ständige, dynamische Entwicklung, ein intensiver Einsatz von IT und Technologie, aber auch harte Arbeit prägen die Berufsbilder. Zudem diskutiert die Branche über einen möglichen, zukünftigen Facharbeitermangel. Auch das Durchschnittsalter der HGK-Mitarbeiter steigt. 2010 lag der Schnitt bei 44 Jahren. Deshalb redet die HGK nicht über den demografischen Wandel. Sie beugt vor. Die Ausbildungsquote ist hoch. 34 der rund 630 Mitarbeiter befinden sich in einer Ausbildung. Laut Geschäftsbericht hat die

HGK im Jahr 2010 fast 600.000 Euro allein für die Auszubildenden des Unternehmens ausgegeben. Denn, so Marion Schäfer: „Wir nehmen unsere Auszubildenden und deren Ausbildung sehr ernst. Sie sind die Zukunft unseres Unternehmens.“

Anfang September 2011 startete der neue Jahrgang. Mit dabei sind neun Eisenbahner, zwei Elektroniker und ein Industriemechaniker. Ein angehender Kaufmann für Spedition- und Logistikdienstleistungen rundet den neuen Azubijahrgang ab. Er studiert mit Unterstützung des Arbeitgebers zugleich Logistikmanagement bei einer privaten Fachhochschule.

Damit folgt er dem Vorbild mehrerer, erfolgreicher Absolventen der vergangenen Jahre. Die meisten blieben nach dem Studium dabei. Sie verstär-

ken zum Beispiel HGK-Cargo und -Controlling. Ob Blaumann oder Weißkragen: Für die jungen Kollegen geht es bei der HGK nach der Ausbildung weiter. „Wir sind bestrebt unsere Auszubildenden, die in der Regel mit einem über dem Kammerdurchschnitt liegenden Prüfungsergebnis abschneiden, möglichst langfristig an das Unternehmen zu binden“, so Personalleiterin Schäfer. Trotz der Wirtschaftskrise 2009/2010 hat die HGK in den vergangenen Jahren alle Auszubildenden in ein Beschäftigungsverhältnis übernommen. Die meisten von ihnen bleiben anschließend über mehrere Jahre bei der HGK.

„**Unsere Leistungen sind immer nur so gut wie die Menschen bei uns**“



Nachgefragt

Fünf Stimmen –
von mehr als
630 Köpfen
bei der HGK.



„Ich bin seit 40 Jahren bei der HGK. Mein Berufsleben war sehr vielseitig, mit vielen Entwicklungschancen und Aufstiegsmöglichkeiten bei einem immer fairen und berechenbaren Arbeitgeber. Dankbar bin ich für die Flexibilität in punkto Arbeitszeit. Ohne dieses Entgegenkommen wären Familie und Beruf für mich nicht zu vereinbaren gewesen.“

Franziska Busch,
Produktmanagement



„Mir ist wichtig, an großen Projekten mitzuarbeiten und hinterher zu sehen, was wir geschafft haben. Ich möchte in meiner Ausbildung viele verschiedene Bereiche kennen lernen. Deshalb habe ich mich für die HGK entschieden. Denn eine solch große Firma bietet viele Möglichkeiten.“

Maximilian-Alexander Zart,
Ausbildung zum Elektroniker
für Betriebstechnik



Bilder: HGK, Knott, Zeese, Ahrens+Steinbach, thinkstock.de

Dort lernen sie weiter. Die HGK fördert die fachliche und persönliche Weiterbildung. Hier studieren Techniker und Ingenieure. Verkehrsfachwirte, Finanzbuchhalter und Betriebsleiter machen weitere Abschlüsse. Dabei setzt die HGK auf Kontinuität. „Um die an uns gestellten Herausforderungen bewältigen zu können, benötigen wir flexible, teamorientierte Mitarbeiter, die sich mit dem Unternehmen identifizieren“, erklärt Marion Schäfer die Unternehmensphilosophie.

Die HGK ist ein attraktiver Arbeitgeber. Das beweist nicht zuletzt die hohe Beschäftigungsdauer. Das Unternehmen verbindet die spannenden Themen der Zukunftsbranche Logistik mit den Sozialleistungen eines kommunalen Unternehmens. Bei der HGK sind demografischer Wandel, Arbeitszeitgestaltung und Vereinbarkeit von Beruf und Familie genauso aktuelle Themen wie die Gesunderhaltung und permanente Aus- und Weiterbildung.

 Gute, neue Kandidaten werden immer gesucht. Angebote und Infos unter www.hgk.de



„Das Kennenlernen der komplexen Prozesse, die hinter der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen stecken, war sicherlich das Spannendste an meiner Ausbildung bei der HGK. Jeder Kunde hat individuelle Anforderungen und Bedürfnisse, die es zu erfüllen gilt.“

Markus Krämer,
Industriekaufmann und Bachelor of
Arts in Industrial Management (B.A.)



„Der Job im Führerstand einer Lok ist verantwortungsvoll. Der Arbeitgeber erwartet von mir Zuverlässigkeit, der Kunde wünscht gute Qualität. Ich arbeite richtig gerne bei der HGK, denn es herrscht ein sehr angenehmes Arbeitsklima. Der Umgang unter den Kollegen ist sehr gut!“

David Ungefucht,
Triebfahrzeugführer



„Unser Unternehmen erbringt Dienstleistung. Hier arbeiten Menschen für Menschen. Der Schlüssel unseres gemeinsamen Erfolges ist, dass unsere Mitarbeiter die ständige Veränderung als Herausforderung und Chance verstehen.“

Horst Leonhardt,
Vorstandssprecher



Fast ein Jahr lang haben Silvia Steinbach und Christian Ahrens Auszubildende fotografiert. Mit dabei: die HGK-Kollegen Maximilian-Alexander Zart (ganz oben), Tahir Yilmaz (unten) und Rami Riabi.



Stellenausschreibung

Bei der HGK suchen wir für den Fachbereich Cargo/Kontraktlogistik zum nächstmöglichen Termin

Triebfahrzeugführer/innen

Das Arbeitsgebiet umfasst im Wesentlichen:

- Einsatz als Triebfahrzeugführer/in für den Güterverkehr

Fachliche Voraussetzungen:

- abgeschlossene Ausbildung als Eisenbahner/in im Betriebsdienst „Fachrichtung Lok und Transport“ oder gleichwertige Ausbildung zum Triebfahrzeugführer/in bei einem deutschen EVU

Persönliche Voraussetzungen:

- Berechtigung zum Führen von Diesellokomotiven und funkfern gesteuerten Rangierlokomotiven
- Eisenbahnfahrzeugführerschein Klasse 3
- Umfassende Kenntnisse des Eisenbahnbetriebsdienstes und der Beförderung von Gefahrgut
- Ausbildung als Bremsprobenberechtigter und Wagenprüfer G / Tf mit Qualifikationsnachweisen
- Betriebsdiensttauglichkeit nach § 48 der EBO
- Mindestalter von 21 Jahren Pkw-Führerscheinklasse 3 bzw. Führerscheinklasse B
- Fundierte Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- EDV-Kenntnisse

Selbständiges und kundenorientiertes Handeln, sowie hohe Belastbarkeit und Flexibilität runden Ihr Profil ab. Die Bereitschaft zum Schicht-/Wechseldienst setzen wir voraus.

Arbeitszeit: 38,5 Stunden wöchentlich/Schicht- und Wechseldienst

Vergütung: Nach Tarifvertrag

Ihre Ansprechpartner:

Personalentwicklung V 123: Frau Schaberick-Thaut ☎ 390-1317
Bereich K 14: Herr Otto ☎ 390-2443

Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an:

Häfen und Güterverkehr Köln AG
V 123 – Personalentwicklung | Harry-Blum-Platz 2 | 50678 Köln
personal@hgk.de



Ausbildung bei der HGK

Starten Sie mit uns ab dem 01.08.2012 in Ihre berufliche Zukunft als:

Eisenbahner/in im Betriebsdienst / Lokführer und Transport

Ausbildungsinhalte:

- Prüfen der Funktionsfähigkeiten von Wagen und Triebfahrzeugen
- Durchführen von Bremsproben
- Für Sicherheit im Eisenbahnbetrieb sorgen, z. B. feste Bremsen oder verschobene Ladungen erkennen
- Rangieren und Züge zusammenstellen
- Züge im Güterverkehr fahren

Eisenbahner/in im Betriebsdienst/Fahrweg

Ausbildungsinhalte:

- Prüfen der Funktionsfähigkeiten von Wagen
- Aufsicht am Zug
- Für Sicherheit im Eisenbahnbetrieb sorgen, z. B. feste Bremsen oder verschobene Ladungen erkennen
- Rangieren und Züge zusammenstellen
- Weichen und Signale stellen
- Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelbetrieb und bei Störungen treffen

Industriemechaniker/in

Ausbildungsinhalte:

- Analysieren und Beheben von Fehlern
- Fertigung von Ersatzteilen durch feilen, fräsen, drehen, bohren
- Wartung und Reparaturen von Schienenfahrzeugen sowie von sonstigen Maschinen, Anlagen und Teilen

Elektroniker/in Betriebstechnik

Ausbildungsinhalte:

- Zusammenbau und Verdrahtung elektrischer Baugruppen
- Installation und Inbetriebnahme von elektrischen und mechanischen Anlagen
- Umgang mit elektrischen Messmitteln
- Messen und Analysieren von elektrischen Schaltungen und Baugruppen
- Instandhaltung von Anlagen der Energietechnik

Gleisbauer/-in

Ausbildungsinhalte:

- Kenntnisse und Fertigung des Tiefbaus
- Kenntnisse im Weichen- und Gleisbau
- Vermessung an Gleis- und Weichenanlagen
- Metallbearbeitung
- Schweißtechniken

Nähere Informationen zu unseren Ausbildungsplatzangeboten finden Sie unter www.hgk.de

Arbeiten auf dem Fluss

Binnenschifffahrt bildet mehr aus denn je

So viele Absolventen wie in diesem Jahr gab es im Schiffer-Berufskolleg und auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg noch nie: Drei Bootsbauer, 32 Hafenlogistiker sowie 83 Schiffs-mädchen und -jungen verabschiedeten Schulleiter Hans-Günter Portmann und Schulschiffkapitän Lothar Barth bis zum 30. Juli in den Beruf.



Der Abschlussjahrgang 2011 des Schiffer-Berufskolleg Duisburg.

Nach der feierlichen Lossprechung dürfen sich die ehemaligen Binnenschiffer-Azubis nun Bootsmänner und -frauen nennen. In weiteren Lehrgängen können sie Fluss- und Radarpatente erlangen, um selbst einmal Mannschaft und Schiff zu führen. 15 Absolventen nutzten das erstmals bestehende Angebot, mit Zusatzlehrgängen in Naturwissenschaften, Mathematik, Englisch und Deutsch die Fachhochschulreife zu erwerben.

Angehende Binnenschiffer und Binnenschifferinnen gehören zu den bestbezahlten Azubis in Deutschland. Die praktische Ausbildung übernehmen die Schifffahrtbetriebe, der theoretische Unterricht erfolgt in Duisburg oder Schönebeck über mindestens zwölf Wochen pro Jahr. Die Berufsperspektiven schätzen Experten nach wie vor als gut ein. (cg)

Neue EU-Richtlinie

Vorreiterrolle des Qualitätsanbieters



In Köln und Europa auf sicheren Gleisen: HGK.

Die HGK hat im Juli die EU-Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit erfolgreich umgesetzt. Das Unternehmen verfügt als eines der ersten unter den großen deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen über die „Sicherheitsbescheinigung Teil A und Teil B“. Die EU-Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG schreibt ein Sicherheitsmanagementsystem vor, mit dem interne Prozesse und Verfahren umfassend dokumentiert werden. Die einheitlichen Vorgaben machen Eisenbahnen in der ganzen EU vergleichbar. Die HGK sieht sich hierbei in einer Vorreiterrolle: „Wir verstehen das als eine Chance für uns als Qualitätsanbieter“, erklärt Paul Schumacher, Leiter der HGK-Cargo-Sparte. Die Sicherheitsbescheinigungen ermöglichen der HGK die Teilnahme am nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr. Seit Mitte 2010 hatte ein internes Team intensiv an der Einführung gearbeitet. Auf externe Berater verzichtete die HGK. „Wir haben stattdessen unser internes Know-how hervorragend genutzt“, lobt Bereichsleiter Schumacher diesen Einsatz seiner Mitarbeiter. (jz)

Aus dem Sattel zurück ans Ruder

Die Wasserschutzpolizei-Wache Köln hat einen neuen Leiter.

Von Christian Grohmann



Streifenboot im Hafen Mülheim. Früher saß Klophaus hier selbst am Ruder.

Kersten Klophaus ist schneller als erwartet an den Rhein zurückgekehrt. Seit dem 18. Juli ist der Hauptkommissar wieder in der Wasserschutzpolizei-Wache zwischen Deutzer Hafen und Poller Wiesen anzutreffen. Nicht wie früher als Streifenpolizist, sondern als Hausherr. „Es ist schön, wieder die Uniform des Wasserschutzes zu tragen“, freute sich der Freizeit-Segler, nachdem Wolfram Elsner, Direktor der nordrhein-westfälischen Wasserschutzpolizei aus Duisburg, ihn zum Wachleiter ernannte.

Zurück zu den nassen Wurzeln. Erst 2008 hatte der heute 48-Jährige seinen Dienstsitz mit Domblick verlassen. Damals winkte in Dortmund eine Karrierechance und die Möglichkeit, als Leiter der Landesreiterstaffel sein ganz großes Hobby mit dem Beruf zu verknüpfen. Nun stehen anstelle der

Sicherung von Großveranstaltungen wieder Schifffahrtskontrollen auf dem Dienstplan. 25 berittene Beamte hat Klophaus gegen 35 Wasserschutzpolizisten ausgetauscht, knapp 20 Wallache gegen drei Rheinstreifenboote mit je etwa 500 Pferdestärken – oder anders gesprochen 370 Kilowatt. „Mit Pferden bin ich groß geworden“, reflektiert Klophaus. „Aber

„17 Jahre Köln wirft man nicht über Bord

schon bevor ich die Stelle als Leiter der Reiterstaffel angetreten habe, wusste ich, dass Dortmund nur eine Station für mich ist. Früher oder später wollte ich zurück zur Wasserschutz. 17 Jahre bei der WSP in Köln wirft man nicht einfach über Bord.“

Doch auch den Vierbeinern bleibt Klophaus treu – zumindest privat. Schon von klein auf hat ihn das Voltigieren fasziniert. In dieser Sportart war er zunächst selbst als Akrobat auf dem Pferderücken unterwegs. Später ging er in die Organisation, war als Disziplinenmanager schon bei den Weltreiterspielen 2010 in Lexington in den USA oder auf dem renommierten Pferdesport-Turnier CHIO in Aachen aktiv. Dort verbrachte Klophaus auch seine letzten 14 Urlaubstage vor der Versetzung. Lediglich am zweiten Juliwochenende machte er einen Abstecher nach Köln, um sein späteres Team bei der Sicherung der Großveranstaltung „Kölner Lichter“ zu begleiten.

Büffeln statt Borddienst. Im aktiven Dienst muss Klophaus seinen Wunsch, gelegentlich auch selbst mit auf Strom-Streifen zu fahren, zumindest in

● DORTMUND

115 neue Masten für einen zuverlässigen Betrieb

Die HGK hält ihre Infrastruktur fit. Seit Mai erneuert das Unternehmen die Anlagen entlang der Linie 16. Die Arbeiten gehen gut voran.

Wie lange dauert eine Ewigkeit? „In diesem Fall: gut 60 Jahre“, antwortet Hans Klein. Er ist für das Eisenbahnnetz der HGK verantwortlich. Zu diesem gehören auch die vielen Masten, mit denen die tonnenschweren Fahrleitungen in mehreren Metern Höhe befestigt sind. Diese ersetzt die HGK zurzeit entlang der Linie 16.

Groß. Kleins Mitarbeiter handhaben damit die aktuell größte Baustelle der HGK. Auf einer Strecke von rund sechs Kilometern zwischen Bonn und Wesseling tauschen sie seit Juni 2011 die Fahrleitungsanlagen aus. Diese stammen aus den 1950er Jahren. „Damals dachte man, das verwendete Material würde ewig halten“, so Klein. Doch die Masten und vor allem der Beton haben im Laufe der Zeit gelitten. Wind, Wetter und die hohe statische Belastung lassen die massiven Baustücke nach sechs Jahrzehnten alt aussehen.

Schwer. 115 neue Masten hat die HGK inzwischen eingesetzt. Nun

werden nach und nach die Fahrleitungen installiert. „Die Arbeiten gehen gut voran. Wir sind optimistisch, dass wir bis Ende des Jahres mit dem ersten Bauabschnitt fertig sind, um dann nahtlos mit dem zweiten Abschnitt beginnen zu können“, berichtet Helmut Winterscheid. Er plant und überwacht die Baumaßnahme mit seinem Team, welche weitgehend ohne Einschränkungen für die Kunden abläuft. „Nur ein Wochenende war die Strecke gesperrt. Ansonsten lief der Bahnbetrieb normal weiter“, so Winterscheid.

Günstig. Insgesamt kostet der Bau rund 6,6 Millionen Euro. Ursprünglich hatte die HGK mit zwölf Millionen geplant. Durch günstige Ausschreibungsergebnisse konnte das Unternehmen die Kosten aber deutlich reduzieren. Wie lange die Anlagen halten werden? „Die modernen Stahlträger sind deutlich stabiler, als das Material aus den 50er-Jahren“, so Klein und schmunzelt: „Das hält zwei Ewigkeiten.“ (jz)



Bevor die Masten stehen, werden die Pfeiler in den Boden gerammt. Dafür benutzt die HGK großes Gerät.

2011



Statt 20 Wallache hat Kersten Klophaus nun drei Boote mit 500 PS unter seinem Kommando.

den ersten Monaten zurückstellen: Erst muss sich der neue Wachleiter mit seinen neuen Aufgaben vertraut machen. Weil der Gesetzgeber die Abfallentsorgung auf Binnenschiffen Anfang des Jahres komplett und in internationalem Rahmen neu geregelt hat, muss Klophaus beispielsweise neue Vorschriften lernen. „Und dann muss ich ja auch noch die Bordbesatzungen fragen, ob sie mich überhaupt noch mitnehmen wollen“, schmunzelt Klophaus. Polizeihauptkommissar Elsner ist da zuversichtlich: „Als Wachleiter kann man seinem Wunsch auch einfach mal etwas Nachdruck verleihen.“ Schließlich warten 40 Rheinkilometer auf ein Wiedersehen mit dem Rückkehrer.



Neues Eisenbahnterminal

Ein Drehkreuz im Norden entsteht

Der Verkehr wächst. Experten erwarten eine Zunahme des Güterverkehrs um 70 Prozent in den kommenden 15 Jahren. Vor allem das Wachstum der Transporte, die aus den Seehäfen in Belgien und den Niederlanden nach NRW kommen, stellt die regionale Wirtschaft vor enorme Herausforderungen. Deshalb investiert die HGK in ihre Infrastruktur. „Wir müssen einiges unternehmen, damit Bahn und Schiff zukünftig zumindest ihren Marktanteil halten können“, betont Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Noch in diesem Jahr beginnt das Unternehmen den Bau des Terminal Nord. Ende Oktober erhält die HGK die letzten ausstehenden Bescheide und Bewilligungen. Parallel dazu werden die Ausschreibungen durchgeführt, die Freimachung des Baufeldes beginnt. Ab Ende 2013 können dann auf dem Grundstück an der Geestemünder Straße in Köln-Niehl Container, Wechselbrücken und Sattelaufleger vom Lkw auf die Schiene verladen werden.

Aufbau erfolgt bedarfsgerecht

Auf Dauer plant die HGK hier den Umschlag von bis zu 400.000 TEU; ein TEU entspricht einem Zwanzig-Fuß-Container. „Der Aufbau erfolgt bedarfsgerecht“, erklärt HGK-Projektleiter Ludwig Peter. Das bedeutet: Gebaut wird in zwei Modulen und insgesamt fünf Baustufen. In der ersten Ausbaustufe wird die Infrastruktur für den Umschlag von 69.300 TEU je Jahr geschaffen. Diese besteht unter anderem aus fünf Gleisen mit je 320 Metern Nutzlänge sowie einer Krananlage. „Je nachdem, wie sich die Konjunktur und das Verkehrsaufkommen entwickeln, bauen wir dann schrittweise zu“, so Ludwig Peter. Insgesamt rechnet die HGK mit etwa 80 Millionen Euro Kosten für den Bau aller fünf Baustufen. Aus Sicht von Horst Leonhardt ist dieses Geld gut angelegt: „Die Verlagerung auf umweltschonende Verkehrsträger darf nicht nur Gegenstand von Sonntagsreden sein. Wir müssen jetzt die notwendigen Investitionen in die Wege leiten.“ (jz)

Teil 2

Starke Typen aus Stahl zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben, Mitspielen!

Kran-Quartett der Kölner Häfen

Als der Rheinauhafen im Jahr 1898 eröffnet wurde, war „Kran 35“ das stärkste Exemplar in der Stadt. Seine wohl berühmteste Leistung: Von sechs Arbeitern angekurbelt hob er 1924 den neuen „Dicken Pitter“ vom Schiff auf einen Eisenbahn-Tieflader. Das Umschlaggerät mit dem Spitznamen „Herkules“ und drei weitere Krane bringt die

Kölner Hafenzeitung im zweiten Teil des Kran-Quartetts mit insgesamt 32 Kranen zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen. Verpasste Quartett-Karten gibt es auf der Internetseite im Hafenzeitungs-Archiv. (cg)

www.hgk.de (unter: Aktuelles → Downloads)

1c Container-Brücken



EK 1

Betriebszeit:	seit 1999
Standort:	Niehl, Becken 1 West
Hersteller:	KSR
Kranbahn:	360 m
Kranspur:	39,5 m
Ausladung:	20 m ü. W./80 m Trav.**
Tragfähigkeit:	50 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Container, Haken

* ü. W. = über Wasser ** Trav. = Traverse

2d Vollportal-Doppellenker



Kran 10

Betriebszeit:	seit 1981/1982
Standort:	Godorf, Becken 3 Nordkai
Hersteller:	Takraf
Kranbahn:	90 m
Kranspur:	11,8 m
Ausladung:	32 m
Tragfähigkeit:	20 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Greifer, Haken

3a Spezialkrane



K35 Herkules

Betriebszeit:	1898 bis 1995
Standort:	Rheinauhafen
Hersteller:	Stuckenholz
Kranbahn:	– (stationär drehbar)
Kranspur:	–
Ausladung:	10 m
Tragfähigkeit:	30 t
Antriebsart:	per Hand, später elektr.
Güterarten:	Haken

4a Halbportalkrane



Kran 15

Betriebszeit:	1936/1938 bis 1995
Standort:	Rheinauhafen
Hersteller:	Pellenz
Kranbahn:	800 m
Kranspur:	13,40 m
Ausladung:	17 m
Tragfähigkeit:	3 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken

FSH

FLURFÖRDERFAHRZEUGE
Service & Handels GmbH



Wir sind ein Handels- und Serviceunternehmen das seit 10 Jahren erfolgreich in Deutschland tätig ist. Im Service und Vertrieb sind wir bundesweit tätig. Wir bieten zur großen Zufriedenheit unserer Kunden Service Dienstleistungen in folgenden Bereichen:

- Reparatur und Wartung
- Instandsetzung von Geräten
- Ersatzteilservice
- Service Systeme
- Spezialmaschinen für die Logistik-Branche wie zum Beispiel Reachstacker, Flugzeugschlepper und Rangierfahrzeuge
- Flurfördergeräte wie zum Beispiel Front- und Seitenstapler

Was können wir für Sie tun?

Ernst-Tellering-Str. 34 | 40764 Langenfeld
Tel: +49 2173 75571 Fax: +49 2173 856512
info@fsh-gmbh.eu | www.fsh-gmbh.eu



www.fsh-gmbh.eu

© SJT 200811

Kölner Hafenlogistiker netzwerken in München

Die Verbandsmitglieder wissen die Münchner Messe transport logistic als Branchentreffpunkt zu schätzen.

Mit neuen Kontakten und frischen Ideen sind Mitte Mai die Messe-Teams von drei Mitgliedsunternehmen des Verbandes der Kölner Spediteure und Hafenanlieger (VKSH) aus München zurückgekehrt. Auf der diesjährigen „transport logistic“, der weltweit größten Messe der Branche, stellten das CTS Container-Terminal, DB Schenker und die Karl Schmidt Spedition vier Tage lang ihre Dienstleistungen vor. Leitthema in diesem Jahr war die „Grüne Logistik“. „Ein Thema, mit dem sich unser Verband regelmäßig beschäftigt“, erklärt VKSH-Vorstandsmitglied und CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland. „Nur wenn Umwelt-, Preis- und Leistungsvorteile im Einklang stehen, profitieren alle – der Kunde, das Klima und die Unternehmen.“

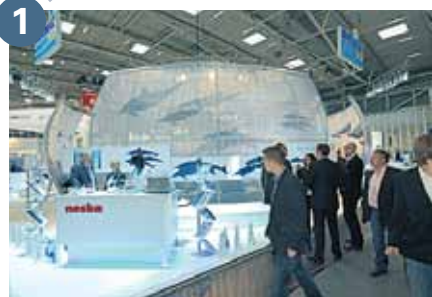
In acht Ausstellungshallen und auf einem großen Freigelände luden in diesem Jahr 1.893 Unternehmen aus 59 Ländern zum Erfahrungsaustausch zu den Themen Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management ein. Aus 134 Ländern reisten 51.000 Fachbesucher an – ein neuer Rekord für die Messe. Die Top Ten Besucherländer nach Deutschland waren Österreich, Niederlande, Italien, Schweiz, Tschechische Republik, Frankreich, Belgien, Polen, Großbritannien und Ungarn. „Gerade das internationale Fachpublikum macht diese Messe aus“, resümiert Wieland. „Logistik kann schließlich niemand allein.“ (jm)



Teamgespräch auf dem Imperial-Stand (v.l.): Judith Mattke, Nicole Sukop, Stefanie Siebert und Heinz Andrae.

1. Messestand Imperial

„The Nature of Logistics“ lautete das Motto der Imperial Logistics International Gruppe, zu denen auch das CTS Container-Terminal, die neska Köln und die Pohl & Co. Köln gehören. Der Stand war der Erdkugel nachempfunden. Jeder Unternehmensteil erhielt ein Tiermotiv als Paten. Dadurch sollten die herausragenden Eigenschaften des Tierreiches mit den logistischen Aspekten der Dienstleistung verbunden werden: Weltweiter Einsatz im Zusammenhalt der Imperial-Gruppe, vereint mit den individuellen Eigenschaften und Stärken jeder einzelnen Gesellschaft.



Mit Tiermotiven und einem stilisierten Globus demonstrierte die Imperial-Gruppe den Nachhaltigkeitsgedanken.

2. Messestand SCHMIDT

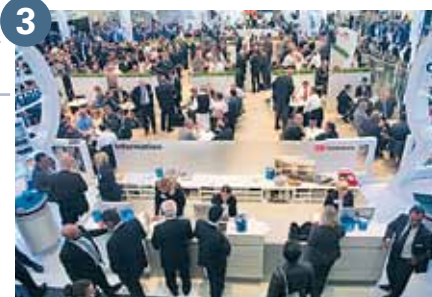
Zum dritten Mal war die Karl Schmidt Spedition als Schüttgut-Logistikspezialist in München vertreten. Geschäftsführer Horst Schmidt zeigte sich insgesamt zufrieden. „An den beiden Haupttagen gab es einen regelrechten Ansturm auf unseren Stand, während es am ersten und letzten Messtag weit ruhiger zugeht“, so Schmidt. „Schade, dass sich der Besucherstrom nicht besser verteilt hat. Dadurch wäre mehr Zeit für intensive Kunden- und Interessentengespräche geblieben.“ Die Gesprächspartner interessierten sich neben Lagerung und intermodalen Transportlösungen auch für das Geschäftsfeld Anlagenbau – denn schließlich verfügt Schmidt mit seinem umfangreichen Spezial-Equipment für das Handling von Schüttgütern auch über entsprechendes Technik Know-how.



Silo-Modelle auf dem Messestand verdeutlichen, warum es bei der Karl Schmidt Spedition geht.

3. Messestand Schenker

Zum DB Schenker-Messteam gehörten auch Mitarbeiter/innen der Kölner Geschäftsstelle von Schenker Deutschland. An 20 Info-Points berieten Spezialisten die Interessenten zu verschiedenen Themen. Das Spektrum reichte von kombinierten Verkehren mit Bahn, Schiff und Lkw über die Forschung an neuen Umschlagstechnologien von der Schiene auf die Straße bis hin zu Logistikkonzepten für einzelne Kunden. Der Ecophant lief den Messebesuchern bei DB Schenker über den Weg. Das Unternehmen hat bereits zahlreiche Transport- und Logistikdienstleistungen mit dem Label ausgezeichnet. Dem Kampf um die klügsten Köpfe widmete sich der Personalbereich von Schenker Deutschland auf einer eigenen, immer bestens besuchten Fläche.



Der Schenker-Stand gliederte sich in verschiedene Bereiche.

Rheingeschichten

Voller Einsatz für das Vorabendprogramm

Lokalzeit-Dreh auf Containerschiff Navitas

Christian David ist völlig von den Socken. „Das sieht ja aus hier wie auf der Möbelmesse“, staunt der WDR-Fernsehreporter beim strumpfigen Rundgang durch die Dienstwohnung des Schiffsführers. „So eine Dusche habe ich nicht mal zu Hause.“ Schiffseigner Henrik Jiskoot ist ungläubige Gesichter gewohnt. „Alle neuen Schiffe sind so modern eingerichtet“, erwidert der 31-jährige Niederländer und nimmt neben dem neugierigen Gast auf dem Sofa Platz.

Routiniert. Obwohl es erst viertel nach acht Uhr am Morgen ist, waren beide schon fleißig: Jiskoot hat das Kamerateam gemeinsam mit den Frachtpapieren am CTS Container-Terminal in Köln Niehl abgeholt und anschließend sein 135-Meter-Schiff Navitas an den Kai des Chemparks Leverkusen verlegt. Christian David und sein Team haben ihm dabei mit der Kamera über die Schulter geschaut. Die Navitas aus dem Hafenbecken zu manövrieren, den Schiffsverkehr im Auge zu behalten und gleichzeitig Fragen über Steuerung, Bremsweg und das Leben an Bord zu beantworten – für den routinierten Partikulier kein Problem. Schon mehrfach hat der selbstständige Binnenschiffer Kamerateams aus Deutschland und den Niederlanden auf seinen Touren zwischen Rotterdam und Köln an Bord genommen.



Völlig konzentriert bei der Arbeit: Schiffsführer, Reporter und Kameramann.

Auf Socken. Für das WDR-Team sind Dreharbeiten auf dem Schiff dagegen eine kleine Herausforderung. Von Bord aus ist das Schiff nicht vollständig vor die Linse zu bekommen, im rundum verglasten Ruderhaus muss Kameramann Paul Pieck ständig mit Gegenlicht fertig werden. Um bei großzügigen Kameraschwenks nicht im Bild zu stehen, kauern sich Lichttechniker Jan Bastian Hoffmann und Tontechniker Daniel Flores Orejuela hinter Steuerstand, Decksaufbauten oder Küchenmöbel. Dennoch sind die Verstecke vergleichsweise komfortabel: Für die in der dritten Augustwoche ausgestrahlte Lokalzeit-Serie „Rheingeschichten“ haben die Fernstechniker auch auf ganz anderen Wasserfahrzeugen gearbeitet. Anders als auf Segeljolle, städtischem Feuerlöschboot oder Rheinfähre ist es auf Frachtschiffen üblich, vor dem Betreten der Innenräume die Schuhe auszuziehen. Dreharbeiten auf Socken – für die WDR-Reporter eine ganz neue Erfahrung. (cg)



Impressum

Sonderveröffentlichung des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.

Stapelkai
50735 Köln

Für Postzuschriften:
Postfach 68 01 03
50704 Köln

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

✉ info@verbandkoelnerspediteure.de

Weiterbildung

Hafenanlieger bilden erneut Verkehrsfachwirte aus

Voraussichtlich ab November wird der Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger wieder einen berufs begleitenden Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin anbieten. Anhand des Rahmenlehrstoffplans der DIHK vermittelt der Lehrgang Wissen und Kompetenz, um eigenständig in der kaufmännischen Steuerung von Unter-

nehmen der Verkehrswirtschaft arbeiten zu können. Der Schwerpunkt des Lehrgangs liegt auf dem Güterverkehr. Über zwei Jahre treffen sich die Teilnehmer jeden Samstag im Hafen Köln Niehl, wo branchenkundige Dozenten sie zu Themen wie Konzeption und Realisierung von Verkehrsdienstleistungen, Verkehrsrecht oder Personalmanage-

ment unterrichten. Zielgruppe sind Speditions-, Eisenbahn- oder Schifffahrtskauffleute mit einjähriger Berufspraxis. Auch mit anderen kaufmännischen Ausbildungen ist eine Teilnahme möglich, wenn je nach Branche zwei oder fünf Jahre Berufspraxis vorliegen. Die Kosten liegen bei zehn Teilnehmern etwa bei 100 Euro pro Monat. (cg)

Weitere Auskünfte erteilt Ansprechpartnerin Judith Mattke unter ☎ info@verbandkoelnerspediteure.de



Bilder: MBV NRW, Grohmann, Imperial, Schmidt, Zimmermann / DB Schenker

Weniger Schadstoffe aus dem Schornstein

Wie die Binnenschifffahrt mit schwefelarmem Kraftstoff und Filteranlagen bei der Reduktion von Luftschadstoffen aufholt.

Güter staufrei und umweltschonend transportieren – das können sowohl Bahn als auch Binnenschiff. Nahezu gleichauf liegen die beiden Verkehrsträger, was Energieverbrauch und Kohlendioxid-Emissionen betrifft: Beide brauchen für den Transport pro Gütertonne und Kilometer im Schnitt nur rund ein Fünftel der Energie, die ein Lkw verbraucht. Bei der Emission von Feinstaub-Partikeln, Schwefel- und Stickoxiden schneiden inzwischen ebenfalls beide besser ab als der Lkw. Dennoch fuhr die oft elektrisch verkehrende Güterbahn lange Zeit umweltschonender als das dieselbetriebene Binnenschiff.

So rechnete noch vor zehn Jahren etwa die Allianz pro Schiene vor, dass das Schiff pro Gütertonne und Kilometer etwa ein Drittel der Partikel-Werte eines Lkws erreichte, während es die Bahn auf ein Dreizehntel brachte. Die schwefelhaltigen Emissionen aus der Binnenschifffahrt lagen allerdings oberhalb denen des Straßengüterverkehrs. Mit der Einführung neuer Technologien und Kraftstoffe konnte die Binnenschifffahrt ihre Schadstoffbilanz innerhalb der letzten zehn Jahre deutlich verbessern.

Kraftstoff-Kontrolle. Den schwefelhaltigen Emissionen rückten die Europäische Union gemeinsam mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu Leibe. Da Schwefel im Abgas sich nur mit hohem Aufwand herausfiltern lässt, gingen die beiden Organisationen die Wurzel des Problems an: Sie

verringerten per Gesetz den Schwefelanteil im Gasöl. Waren bis zum Jahr 2000 noch zwei Promille Schwefel im Kraftstoff von Binnenschiffen erlaubt, galt ab 2008 ein Grenzwert von einem Promille. Kurz zuvor legte eine Konferenz bei der ZKR den aktuell gültigen Grenzwert fest: Seit Anfang 2011 gilt ein Limit von 0,01 Promille. Damit unterscheidet sich der Dieselmotorkraftstoff für Binnenschiffe nicht mehr vom tankstellenüblichen Lkw-Diesel. Positiver Nebeneffekt: Weil Schwefel im Abgas die Bildung von Rußpartikeln fördert, verringert allein der Einsatz des so genannten EN590-Kraftstoffes die Partikel-Bildung um 17 Prozent, während die Schwefel-Oxide fast vollständig verschwunden sind.

Da die Kraftstoff-Regelung keine Eingriffe in die Schiffstechnik erforderte, fahren heute auch Schiffe mit alten Motoren nahezu schwefelfrei. Rußpartikel und Stickoxide lassen sich dagegen nicht von vorn herein aussperren. Wer sie vermeiden oder reduzieren will, kommt um technische Vorkehrungen an Bord nicht herum.

Motoren-Optimierung. Im Jahr 2003 legte wiederum die ZKR fest, dass neue Schiffsmotoren für ein Maß geleisteter Arbeit bestimmte Luftschadstoff-Grenzwerte einzuhalten haben. Das dürfen pro erzeugter Kilowattstunde nicht mehr als neun Gramm Stickoxide und knapp ein Gramm Partikel sein. Mit der seit 2007 gültigen Richtli-

nie, genannt ZKR II, hat die in Straßburg ansässige Kommission diese Grenzwerte wiederum halbiert.

Doch es geht noch weiter: Ab voraussichtlich 2016 sollen neue Schiffe oder Schiffe mit neuen Antriebsanlagen nur noch ein vierzigstel Gramm Partikel und weniger als ein halbes Gramm Stickoxide pro Kilowattstunde ausstoßen dürfen. Eine Richtlinie, die den Motorenherstellern einige Kniffe bei der innermotorischen Optimierung abverlangt – und darüber hinaus auch die Hersteller spezieller Filteranlagen auf den Plan ruft: Während reine Partikelfilter bis zu 85 Prozent der entstehenden Rußpartikel mit minimalem Kraftstoffeinsatz verbrennen können, holt eine spezielle SCR-Filteranlage rund 80 Prozent der Stickoxide und 35 Prozent der Partikel aus dem Abgasstrom. Beide Anlagen sind miteinander kombinierbar.

Damit die teure Technik für Reedereien und Partikuliere greifbar wird, bezuschusst die Bundesregierung den Kauf neuer, schadstoffarmer Motoren. Bedingung ist lediglich, dass der neue Motor die Partikel-Grenzwerte nach der ZKR-II-Vorgabe um 30 Prozent unterschreitet. Darüber hinaus läuft in den Niederlanden bereits ein Förderprogramm für den Einbau von SCR-Filteranlagen. (cg)



Lesen Sie mehr über umweltschonende Antriebstechnologien **in den kommenden Ausgaben** der Kölner Hafenzeitung.

Dosierungssystem vereinfacht Umweltschutz

Mit einem Zehn-Liter-Kanister genau dosieren? Das geht nicht!“, berichtet Andreas Wallmeier. Mit über 400 Schiffer-Azubis und Bordbesatzungen hat er es im Selbstversuch ausprobiert: Meist landen im hektischen Bordalltag deutlich mehr als die benötigten 100 Milliliter im Eimer.

Umweltsensibilisierung. Aus diesem Grund hat sein Arbeitgeber Hermann Lohmann ein Reinigungs-Set mit handlichen 100 Milliliter-Pfandflaschen entwickelt. Gemeinsam mit der Deutschen Bundesstiftung Umwelt, der Imperial-Reederei, der Universität Duisburg-Essen sowie den Binnenschiffer-Ausbildungsstätten in Duisburg und Schönebeck will der Schiffs- und Industriearüster aus Haren an der Ems herausfinden, wie viel Reiniger eine exakte



Dosierung einsparen kann. „Besonders auf dem Schulschiff Rhein und dem Schifferberufskolleg in Duisburg sowie in der berufsbildenden Schule Schönebeck macht es Sinn, die neuen Binnenschiffer-Generationen in Umweltfragen zu sensibilisieren“, ist Wallmeier überzeugt. Denn gerade die jungen Leute stehen dem Thema offen gegenüber.

Gewässerschutz. Eine erste Hochrechnung zeigt: Würde die Hälfte aller Bordbesatzungen auf deutschen Wasserstraßen das neue Schiffs-Wasch-System einsetzen, ließe sich der jährliche Reinigungsmittel-Verbrauch allein für das Deckschrubben von derzeit 524.073 auf 314.444 Liter reduzieren. Das neue System erweist sich in den

Praxistests als durchaus wirtschaftlich: Die kleinen Flaschen verringern nicht nur Verbrauch und Betriebskosten. Sie passen auch in Jacken- und Hosentaschen, so dass kein Kanister mehr aus dem Magazin und über das Schiff geschleppt werden muss. Das schont den Rücken und sorgt für weniger Arbeitsgänge. Und weniger Reiniger bedeutet geringere Rutschgefahr und weniger Lackschäden.

Das Schiffs-Wasch-System sollen die Binnenschiffer im nächsten Jahr an vielen schwimmenden Tankstellen kaufen können. Zum Beispiel auch auf dem Bunkerboot Köln Bunker 1 der Firma NWB, das seinen Heimathafen in Niehl hat. Die erste Systembox hat Schiffsführer Friedrich Andree schon einmal zum Ausprobieren auf dem eigenen Boot in Empfang genommen. (cg)

Hafen news

Bundeswasserstraßen

WSV-Reform stößt auf Kritik



Am Rhein wird gebaut – andernorts droht Baustopp.

Die geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung stößt bei Schifffahrtsverbänden und Landespolitikern auf scharfe Kritik. So plant Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer etwa, das deutsche Wasserstraßennetz in Kategorien aufzuteilen: Wo weniger als drei Millionen Tonnen Güter pro Jahr transportiert werden, soll die betreffende Wasserstraße nicht weiter ausgebaut werden. Andernorts ist gar ein Rückbau angedacht, soweit eine Schwelle von einer Millionen Tonnen pro Jahr nicht überschritten wird. Das findet auch die Landesregierung in Düsseldorf verantwortungslos, obwohl die Schifffahrt in Nordrhein-Westfalen von geplanten Kürzungen nur am Datteln-Hamm-Kanal betroffen wäre.

Ein oft genannter Kritikpunkt ist die Einteilung der Wasserstraßen nach transportierter Tonnage, die nicht zwischen hochwertigen Gütern und einfachen Rohstoffen unterscheidet. So findet die industrielle Wertschöpfung vor Ort kaum Eingang in die Beurteilung der Schifffahrtswege. Besonders in die Diskussion geraten sind weiterhin Elbe-Seitenkanal, Neckar, Saale, Saar und der Teltowkanal in Berlin. An der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas gelegen, wären die Kölner Häfen allerdings indirekt betroffen, sollte das Wasserstraßennetz andernorts an Leistungsfähigkeit verlieren. (cg)

Hafen-Studie

Konkurrenz mit anderen Interessen

130.000 Arbeitsplätze in NRW hängen direkt oder indirekt von den hiesigen Binnenhäfen ab. Deren jährliche Bruttowertschöpfung beträgt rund 9,4 Milliarden Euro. Trotzdem müssen sich die Betreiber konkurrierender Interessen erwehren. Denn Hafengebiete sind begehrte. So planen Architekten und Städtebauer in Köln, Münster, Düsseldorf oder anderswo, Hafengebiete für Büro- oder Wohnhäuser „umzunutzen“. Zugleich nehmen an vielen Orten die Konflikte mit Nachbarn der Häfen etwa wegen Lärms und anderer Immissionen zu.

Wie können Hafenkommunen diese Konflikte frühzeitig erkennen – und ihnen erfolgreich begegnen? Eine aktuelle Broschüre gibt Antworten auf diese Frage. Stadtentwickler, Rechtswissenschaftler und Logistikfachleute informieren darin über Hintergründe und stellen Fallbeispiele dar, darunter auch den Deutzer Hafen in Köln. (jz)



Die Broschüre gibt es kostenlos (Veröffentlichungs-Nr. V-509) unter: <https://broschuere.nordrheinwestfalendirekt.de>

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen
und gewinnen!

Frage: Wo veranstaltet die HGK den Tag der offenen Tür 2011?

Am Sonntag, 9. Oktober, macht die HGK anlässlich der Kölner Hafentage die Türen auf. In welchem Hafen erwartet alle Interessierten ein buntes Programm für Groß und Klein?

- a) Niehl
- b) Godorf
- c) Deutz

Die Lösung senden Sie bitte an:
HGK, z. Hd. Herrn Jan Zeese
Harry-Blum-Platz 2, 50678 Köln

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

Absender nicht vergessen!
Einsendeschluss: 15. Oktober 2011
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es dreimal je eine Ausgabe der Bücher

- 100 Jahre Rheinauhafen
- 100 Jahre Köln-Bonner Eisenbahn
- 100 Jahre Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn

Als Gewinner des letzten Rätsels wurden gezogen:
Kathrin Hermann, Stephan Schirmel, Dieter Wienand (werden schriftlich benachrichtigt).

Die richtige Antwort lautete:
Angela Merkel

Schweres
Rätsel bleibt
ungelöst

Wegen Umbauarbeiten
musste ein verschlossener Tresor im Bahnhof Frechen weichen.

Sein letztes Geheimnis hat Nummer 93 mit auf den Schrottplatz genommen. Der dreieinhalb Tonnen schwere Tresor, der bei Renovierungsarbeiten im alten Frechener Bahnhofsgelände entdeckt worden war, ist geschreddert und entsorgt worden – und zwar ungeöffnet.

Schlüssel. Der grüne Geldschrank hatte die Phantasie beflügelt. Was lagerte hinter der 22 Zentimeter dicken Beton- und Stahlwand? Dokumente, Papiere, Fahrkarten – vielleicht auch was ganz anderes? Ohne den passenden Schlüssel vermochte das niemand zu sagen. Den neuen Bahnhofs-Besitzern, die hier nächstes Frühjahr eine Gaststätte eröffnen, bereitete der beharrlich schweigende Koloss ein komisches Gefühl. Und auch den Frechener Stadtarchivar Hans Richartz kitzelte seine berufsbedingte historische Neugier. Doch die Entscheidung, was mit dem Schrank geschehen soll, lag letztendlich bei seinem ehemaligen Besitzer: der HGK. Dort nahm sich Dietmar Ciesla-Baier, Mitarbeiter der Abteilung Immobilien, der Angelegenheit an. Behal-

ten wollten die neuen Inhaber den Safe nur, wenn sie ihn geöffnet zur Dekoration ihres neuen Lokals hätten nutzen können. Also ließ Ciesla-Baier intern nach einem Schlüssel fahnden und sammelte einen beachtlichen Haufen verwaister Exemplare. „Bei zwei Schlüsseln habe ich mir Hoffnung gemacht. Von der Größe her hätte das passen können“, sagt er. „Der richtige war dann aber doch nicht dabei.“

„**Keine versteckten Schätze – wahrscheinlich ...**

Entsorgt. Aufgetaucht war aber immerhin der Mitarbeiter Hans-Peter Förster, der 1999 als Bauleiter im Bahnhof gearbeitet und den Tresor als Letzter offen gesehen hatte. Er meinte sich zu erinnern, dass keine erwähnenswerten Dinge im Stahlschrank lagerten. „Aber ob Gold oder Edelsteine darin waren, das wissen wir letztendlich nicht“, scherzt der HGK-Angestellte. Er entschied sich daraufhin – aus Kostengründen – gegen eine Öffnung, für die Verschrottung. Er bestellte Fachleute zum Bahnhof. Die hievten das schweigende Schwergewicht durch ein Fenster aus dem Bahnhof und schafften es fort zur Entsorgung nach Deutz – mit allem, was darin lagerte. Oder eben nicht. (ton)



Köln-Neuss-Düsseldorf

Zwei Häfen für
eine Region

Die HGK setzt sich weiter dafür ein, dass Anfang 2012 eine neue, gemeinsame Gesellschaft mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) an den Start geht. Dann würden HGK und NDH die Häfen und den Umschlag, die Kontraktlogistik und den Eisenbahngüterverkehr unter ein gemeinsames Dach führen. Für HGK-Vorstands-sprecher Horst Leonhardt steht dabei fest: „Verschlechterungen für die Mitarbeiter oder gar Entlassungen wird es nicht geben.“



Die Neuss-Düsseldorfer Häfen.

Die Vorteile einer Kooperation sieht die HGK vor allem in den Möglichkeiten eines erweiterten Kooperationsraumes sowie des gemeinsamen Einkaufs. Umfassende Bewertungen und Konzeptionen, Prüfungen und Voranfragen sollen dies sicherstellen. „Wir sichern alles so ab, dass die gemeinsame Gesellschaft optimal funktioniert und die gewünschten positiven Effekte auch eintreten“, erklärt Horst Leonhardt. Deshalb werde die Gründung erst im kommenden Jahr erfolgen können. (jz)

Deutzer Hafen

Bessere Leistung, weniger Verbrauch bei Theo Steil



Kraft vereint mit Funktionalität: 430 Tonnen wiegt die neue Schrottschere der Theo Steil GmbH am Deutzer Hafen. Die Maschine vom Typ Leimbach HS1402 hat eine Schneidkraft von 1.400 Tonnen. „Damit lässt sich eine Stahlwelle von 20 Zentimeter Durchmesser schneiden“, erklärt Dr. Christian Satlow, Geschäftsführer der Trie-

rer Entsorgungsfirma, die im Deutzer Hafen rund 70.000 Tonnen pro Jahr umschlägt (Hafenzeitung 4/2010 berichtete).

Die neue Schere ersetzt zwei bisher im Einsatz befindliche Geräte. Die Wertstoffspezialisten können damit den Durchsatz am Kölner Standort in Deutz schneller und besser be-

wältigen. „Durch diese Investition sparen wir rund 40 Prozent Strom. Dies ist für uns wirtschaftlicher – und die Umwelt wird geschont“, so Dr. Satlow. Zudem profitieren die Anwohner: Eine moderne Hydraulik verringert Lärm, durch ein Federpaket werden Schwingungen verhindert, was ebenfalls den Betriebslärm reduziert. (jz)

Rheinauhafen

Arche Noah
legte in Köln an

Noch bis zum 13. Oktober ist die Arche Noah in Köln. Das 70 Meter lange, 13 Meter hohe und 10 Meter breite Schiff liegt im Rheinauhafen, unmittelbar vor dem Schokoladenmuseum. Der Niederländer Aad Peters hat die Arche nachgebaut, und zu einem schwimmenden Bibel-Erlebnispark umgebaut. Die Eintrittspreise liegen zwischen 7,50 Euro und 14 Euro. (jz)

☛ www.diearchenoah.com

Impressum

Kölner Hafenzeitung

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

Redaktion:
Jan Zeese (jz) [verantwortlich],
Hans-Wilhelm Dünner (dü),
Christian Grohmann (cg), Margit Knott (mk),
Judith Mattke (jm)

E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen:
Manfred Keweloh, 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),
Sandra Ingenhorst, 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



UWE WEDIG

Neuer Vorstand bei der HGK

„Die Kölner können stolz sein, was der Hafen und die Eisenbahn für die Industrie in der Region leisten!“ Starke Worte eines Neu-Kölners. Doch Uwe Wedig weiß, worüber er redet. Der 52-jährige Duisburger arbeitet seit drei Jahrzehnten im Speditionsgeschäft. Er kennt die Branche von der Pike auf. Und er ist sich sicher: „Die Zukunft gehört den umweltfreundlichen Verkehrswegen Schiene und Wasserstraße. Die HGK hat gemeinsam mit ihrer Tochtergesellschaft HTAG die besten Voraussetzungen, durch intelligente Verknüpfung dieser Verkehrsträger erfolgreich zum Wohle der Kunden zu agieren.“

Seit 1991 war der Speditionskaufmann bei der Häfen und Transport AG (HTAG) erfolgreich, schloss neben dem Beruf ein Studium zum Hochschulfachökonom ab und wurde 1999 HTAG-Vorstand. Seit 2002 ist die HTAG eine Tochter der HGK. We-

dig arbeitete eng mit den Kölnern zusammen. In diesem Jahr folgte der Wechsel in die Domstadt. Seit Mai 2011 ist Uwe Wedig einer von zwei Vorständen der HGK. Zweitgrößter Binnenhafen Deutschlands, drittgrößtes Eisenbahnverkehrsunternehmen des Landes – kann Köln noch mehr? Der Logistikfachmann sieht bei der HGK ein „starkes operatives Potenzial, dass es mit Augenmaß weiterzuentwickeln gilt.“ Die Mitarbeiter hat der neue Vorstand in den ersten Monaten als „engagiert, kompetent und aufgeschlossen gegenüber Neuerungen kennengelernt.“ Die größte Herausforderung ist es aus seiner Sicht, den Hafen und die Eisenbahn im Bewusstsein der Menschen in dieser Stadt zu verankern und über die Grenzen der Stadt hinaus als zuverlässigen Partner bekannt zu machen. Wedig: „Hieran möchte ich mitarbeiten.“ (mk)

Bilder: HGK, Hans Roderburg, Steil, NDH, thinkstock.de

Hafen-Rundfahrt

KVB dankt jugendlichen
Fahrzeuggesteuerern

Ein Jahr helfen, einen Tag feiern. Diesen Tausch haben 500 Kölner Jugendliche gemacht. Sie helfen als Fahrzeugbegleiter den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB), indem sie sich in Bussen und Bahnen als freiwillige Helfer engagieren. Zur Belohnung spendiert die KVB jedes Jahr einen spannenden Ausflug mit hohem Spaßfaktor. In diesem Jahr auf dem Programm: eine Rundfahrt mit der MS Rheinerne durch die Kölner Häfen. Übrigens: Am 28. Oktober startet die letzte Hafenrundfahrt vor der Winterpause. (jz)

☛ Infos unter www.koelntourist.net


Die KVB lud zu einem Tag auf dem Rhein.