

Hanseatic
Mit Kohle unterwegs
auf dem Rhein.
Seite 4



Lehrgang
Neue Verkehrsfachwirte
starten im Herbst.
Seite 6



Gut gebucht
Kölner Hafenrundfahrten
starten wieder.
Seite 8



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 4 | Nummer 1 | März 2012 | www.hgk.de

Von Köln über Antwerpen in die weite Welt



Bilder: Port of Antwerp, HGK, thinkstock.com

In Antwerpen, 80 Kilometer von der Nordseeküste entfernt, liegt der zweitgrößte Seehafen Europas. Hier wird umgeschlagen, was das Rheinland im- und exportiert.

Antwerpen am Ufer der Schelde. Die Provinzhauptstadt hat rund 450.000 Einwohner. Diamantenhandel, Automobilproduktionen und ein als „Eisenbahnkathedrale“ gelobter Bahnhofsbau machten die Stadt bekannt. Noch wichtiger ist aus Sicht der Verkehrsbranche der Antwerpener Hafen. Er ist der größte Hafen Belgiens und die Nummer zwei in Europa.

Champions League. 187 Millionen Tonnen Fracht wurden 2011 in Antwerpen umgeschlagen. Nur der Europort in Rotterdam schaffte in Europa mehr. Weltweit liegt Antwerpen damit auf Platz elf. Zum Vergleich: Köln schlug als zweitwichtigster Binnenhafenstandort in Deutschland im selben Jahr rund 12,7 Millionen Tonnen um. Das ist weniger als ein Zehntel der Antwerpener Menge.

Bestens verknüpft. „Our Hinterland is called Europe“, werben die belgischen Hafenmanager, zu Deutsch: „Unser Hinterland heißt Europa“. Wichtigster Teil dieses „Hinterlandes“ ist Nordrhein-Westfalen. Die Hälfte aller Güter, die über die belgisch-deutsche Grenze gehen, haben ihr Ziel in NRW. Köln ist von Antwerpen nur etwas mehr als 200 Kilometer entfernt. Ob über Land, per Binnenschiff oder mit der Bahn: Antwerpen ist mit dem Rheinland bestens verknüpft. Die deutschen Nordseehäfen wie Hamburg oder Bremen sind mit dem Binnenschiff nicht so leicht zu erreichen. Für die

hiesige Wirtschaft führt der schnellste Weg auf die Weltmeere über Belgien und die Niederlande.

Tor zur Welt. Für die Kölner Wirtschaft ist Antwerpen eines der wichtigsten internationalen Drehkreuze. Die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam verbinden traditionell die Domstadt über den Rhein mit den Verkehrszentren der ganzen Welt. Mehr als 60 Prozent der in Kölner Häfen umgeschlagenen Güter gehen per Binnenschiff nach Norden. Gerade wegen der Nähe zu diesen pul-

sierenden Verkehrsadern gehört das Rheinland zu den wichtigsten Industrie- und Logistikclustern in Europa.

Tief im Inland. Dabei liegt der Antwerpener Hafen genau genommen im Binnenland, in der Flussmündung der Schelde und rund 80 Kilometer vom offenen Meer entfernt. 2010 wurde die Scheldevertiefung abgeschlossen. Seitdem ist Antwerpen auch für die letzte Generation der Containercarrier bequem erreichbar. Nirgendwo anders können derart große Ladungsvolumen mit dem Schiff so tief ins

Inland befördert werden. Was wie ein Nachteil klingt, haben Logistiker zu einem Vorteil gemacht. Denn: Die Lage im Festland verringert den Restabstand der Ware auf Schiene, Straße oder Binnengewässer. Das spart Lkw-Verkehr, verringert aber vor allem die Vor- und Nachlaufkosten der Kunden aus Köln und dem Umland.

Chemie-Park. In einem Radius von 250 Kilometern um Antwerpen sind fünf Hauptstädte und in einem Radius von 500 Kilometern sind 60 Prozent der Kaufkraft der Europäischen Union angesiedelt. Der Hafen wächst. Antwerpen profitiert wie alle Nordseehäfen von der wirtschaftlichen Stärke Deutschlands und der zunehmenden Globalisierung. Und die Belgier rechnen mit weiterem Wachstum. Innerhalb der kommenden 20 Jahre soll das Umschlagvolumen von heute 180 Millionen Tonnen auf mehr als 300 Millionen Tonnen im Jahr wachsen. Platzmangel kennt Antwerpen kaum. Die Anlagen beherbergen unter anderem den zweitgrößten Industriechemiepark der Welt. „Die Grenzen in der Logistik setzt uns nur der Himmel!“, sagt Danny Deckers, Berater der Hafenbehörde. Die Hafenzeitung hat mit ihm die Anlagen besucht. (jz)

Kurz Info

Wo liegt Antwerpen?

Antwerpen liegt etwa 80 Kilometer vom offenen Meer entfernt in der Flussmündung der Schelde. Der Hafen ist von Köln über die Autobahnen, per Schiene und über die Binnenschiff-Kanäle gut zu erreichen.



Editorial



Alfred Kranz, Vorsitzender des Verbands Kölner Spediteure e. V.

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die Einbrüche der Wirtschaftskrise von 2009 konnten in den vergangenen zwei Jahren durch neue Wachstumsimpulse weitgehend wettgemacht werden, wenn auch auf der wirtschaftlichen Seite noch Nachholbedarf besteht. Dank flexibler Anwendung von Arbeitsmarktinstrumenten konnten die in den Kölner Häfen ansässigen Unternehmen den Mengen- und Umsatzeinbruch weitgehend ohne Personalanpassungen bewältigen.

Dies unterstreicht, dass die Arbeitsplätze in der hafengebundenen Logistik nicht nur sicher, sondern auch zukunftsfähig sind. Deshalb bilden die Unternehmen in den Kölner Häfen seit Jahren mit großem Erfolg aus und bieten jungen Menschen attraktive und moderne Arbeitsplätze in einer von Nachhaltigkeit geprägten Branche. Denn Bahn und Schiff sind nun einmal unschlagbar, wenn es um ökologisch günstige Transportalternativen im Güterfernverkehr geht.

Dass die logistische Drehscheibe der Kölner Häfen hier immer wieder neue Entwicklungen und europaweite Verbindungen schafft, auch davon können Sie in dieser Ausgabe der KHZ lesen.

a.kranz

Ihr Alfred Kranz

Umschlag und Verkehr HGK 2011 auf gutem Niveau



Container-Umschlag im Niehler Hafen.

Die HGK hat das Jahr 2011 mit einer guten Leistungsbilanz abgeschlossen. So hielt der Hafenbetrieb trotz Niedrigwassers und einer Schifffahrtssperre die Umschlagszahlen des Vorjahres. 12,4 Millionen Tonnen wurden in Köln umgeschlagen (Vorjahr: 12,7 Millionen Tonnen), darunter 514.000 TEU am Containerterminal in Köln-Niehl (Vorjahr: 507.000 TEU). Die Verkehrszahlen der Bahn legten deutlich zu. Vor allem im überregionalen Verkehr blieb die HGK erfolgreich und beförderte insgesamt 14,4 Millionen Tonnen (Vorjahr: 13,1 Millionen Tonnen) auf der Schiene. (jz)





Ein Wachstumstreiber der internationalen Logistik ist der Container-Verkehr. Doch nach wie vor machen Massen- und Schüttgüter den größeren Teil der transportierten Menge aus. Hinzu kommen Chemiewaren und Stückgüter, etwa Röhren, Sonderanfertigungen oder übergroße Bauteile.

Ein Tag im Antwerpener Hafen

Antwerpen – Seehafen an Belgiens Küste

Ein Dreieck, jede Seite 30 Kilometer lang. Darauf: Verladeanlagen bis zum Horizont und Schiffe von bis zu 400 Meter Länge, aber auch Europas größter Industriechemiepark. Das ist der Hafen Antwerpen.

Von Jan Zeese

Mit Napoleon Bonaparte fing alles an. Der französische Kaiser suchte für seine Kriegszüge einen Nordseehafen, von dem aus er Großbritannien anzugreifen plante. Er entschied sich für Antwerpen. Der Hafen hatte im Mittelalter große Bedeutung, doch im 17. und 18. Jahrhundert war es am Schelde-Ufer deutlich ruhiger geworden. Das änderten die Franzosen. Aus der geplanten Invasion Englands wurde zwar nichts, aber das „Bonapartedok“ blieb – und damit der Start in die erfolgreiche Geschichte Antwerpens als Industriehafen.

Ausgebaut. Heute ist Bonapartedok wieder ein städtisches Gebiet für Wohnen, Arbeiten und Leben. Aber nur wenige Wegminuten entfernt herrscht reges Hafentreiben. Amerikadok, Albertdok, Kattendijkdok stammen aus den 1940er-Jahren. Seitdem wurde regelmäßig auf- und ausgebaut. 1955, 1975, 1985 und 2005 wuchs der Hafen jeweils um Dimensionen, die anderswo ganze Städte in Anspruch nehmen.

Stückgüter. Wenige Fahrtminuten von der Innenstadt entfernt, bei der Zuidnatie am Albertdok, prägen beeindruckende Anlagen das Bild. Bis zu 250 Tonnen tragen die Mobilkräne. Zuidnatie ist stark im Umschlag konventioneller Stückgüter wie Stahl und Röhren. In einer Lagerhalle warten viele Hundert mannshohe Holzkisten auf den Weitertransport. Hier stehen die Bausteine einer Pipeline neben metergroßen Präzisionsteilen eines Schweizer Anlagenbauers. Ihr Ziel: die Baustelle einer Schnellbahnstrecke in Saudi-Arabien.

Frischobst. Die Hafengeschäfte sind vielfältig: Am benachbarten Kai steht eine „Früchte-Werft“. Von hier aus werden Frankreich, Deutschland, die Niederlande und Belgien mit frischem Obst und Gemüse beliefert. Dies geschieht zunehmend in Kühlcontainern, aber nach wie vor auch als Sammelware. Ein ganzes Terminal belegen die vollautomatischen Lager. Keine ungewöhnlichen Dimensionen, denn nur wenig weiter stehen jeweils ganze Stadtviertel für Bananen, für Spielwaren und einiges mehr.

Lagerhaltung. Haben Sie sich jemals gefragt, wie Kleidungshändler ihre Lagerhaltung organisieren? Immerhin sind die Mieten rund um die Schildergasse viel zu hoch, als dass große Lager bezahlbar wären. Trotzdem scheint immer noch genau ein Stück auf Lager zu sein. Eine Lösung bietet Nova Natie, eine Logistikgruppe in Antwerpen. Hier kommt die Kleidung in See-Containern aus Asien an, hochkomprimiert verpackt. Nova Natie entpackt die Textilien und bläst sie in einer Art Heißmangel auf die vertrauten Ausmaße auf. Hunderte vermeintlicher Einzelstücke hängen hier in einer Reihe, bis ein Exemplar irgendwo in Westeuropa verkauft wird. Größere und kleinere Lkw liefern dann zügig nach.

Kaffeebohnen. Das ist ein typisches Beispiel für moderne Mehrwertlogistik in Antwerpen. Ähnlich spannend ist das Geschäft der Molenbergnatie, die eigentlich „Kaffee-Natie“ heißen sollte. 60 Milliarden Tassen Kaffee lagern in Antwerpen, dem größten Kaffeehafen Europas. Die grünen Bohnen kommen per Seecontainer aus allen Tropenregionen der Welt. 20.000 Kilo Kaffee passen in einen



Kurz Infos

So funktioniert der Antwerpener Hafen

Die Betreiberstruktur in Antwerpen ähnelt dem Modell in Köln: Die Hafengesellschaft „Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen“ betreibt und unterhält die Infrastruktur. Anlieger erhalten Konzessionen. Aus Umschlaggeldern und Liegegebühren finanziert die Hafengesellschaft den Erhalt und weiteren Aufbau. Umschlaggarantien stellen sicher, dass sich nur diejenigen Logistiker niederlassen, die den Hafen auch als Hafen nutzen. Die Anlieger sind als sogenannte „Natie“ organisiert. Vergleichbar dem deutschen Genossenschaftsmodell tun sich in einer Natie mehrere Unternehmer zusammen. Gemeinsam betreiben sie dann Geschäfte, die für den Einzelnen schwer zu stemmen sind.

Köln-Antwerpen: eine gute Verbindung

Über den Rhein, die Schelde und die Kanäle ist Köln direkt mit Antwerpen verbunden. Viele Massengüter finden so ihren Weg ins Rheinland. Vom Niehler Hafen startet zudem wochentäglich ein Container-Shuttle. Ein wichtiges Standbein im Güterverkehr wird für Antwerpen zunehmend die Eisenbahn. So baut der Hafen Antwerpen zurzeit einen neuen Bahntunnel quer durch das Hafengebiet. In Deutschland wird seit Jahren unter den Stichworten „Betuwe“ und „Eiserner Rhein“ über einen Ausbau der Bahnkapazitäten in Richtung Belgien/Niederlande diskutiert.

Der Mehrwert von Antwerpen

Rund 900 Firmen erwirtschaften im Antwerpener Hafen jedes Jahr einen Mehrwert von rund 8,5 Milliarden Euro. Das heißt: Die mehr als 150 Millionen Tonnen, die im Hafen ankommen, gewinnen durch Ver- und Bearbeitung vor Ort an Wert. Sie werden verpackt, kontrolliert, gereinigt, gewogen, geschnitten, etikettiert oder repariert. Diese Wertschöpfung bringt Jobs vor Ort und in der Region: 145.000 Arbeitsplätze sind mit dem Hafen verbunden. 60.000 Menschen arbeiten direkt auf den Anlagen, davon 1.700 bei der Hafengesellschaft.

Bilder: Port of Antwerp, Rieger, HGK, thinkstock.com

Kurz Info

Die Häfen Antwerpen und Köln im Vergleich

Der Hafen von Antwerpen (oben rechts) erstreckt sich auf einer Fläche von 13.057 Hektar. Allein die Wasserfläche umfasst 2.200 Hektar. 400 Straßenkilometer und 1.113 Kilometer Bahnstrecken sichern die Ankünfte und Abfahrten der

umgeschlagenen Güter. 545 Hektar überdachter Lagerflächen stehen zur Verfügung. Das allein entspricht rund 800 Fußballfeldern. 400 Kilometer Pipeline versorgen die Werke. Ausgezeichnete Radwege laden zu Ausflügen ein.

Zum Vergleich:

Der Hafen Köln-Niehl I umfasst mit rund 131 Hektar etwa die Fläche von 180 durchschnittlichen Fußballfeldern und ist damit etwas größer als der Kölner Stadtteil Bayenthal.



Container. Früher wurden die Säcke einzeln getragen. Heute erledigt diese Arbeit inklusive der Qualitätskontrolle eine vollautomatische Sortieranlage. Von dort geht es weiter in die Röstereien.

Wertschöpfung. Im Januar ist da viel zu tun. In einigen wichtigen Anbaugebieten sind die Ernten gerade abgeschlossen. Die europäischen Röstereien verarbeiten die Bohnen allerdings relativ gleichmäßig über das Jahr hinweg. In der Zwischenzeit über-

Milch. In speziellen Lagerhallen bleiben Fische bei -50 Grad Celsius frisch. Wieder ein Terminal weiter stehen rot glänzende Rettungsfahrzeuge in Reih und Glied – eine neue Flotte der Feuerwehr in Ghana. Moderne Roll-on-Roll-off-Schiffe (Ro-Ro) schlucken bis zu 6.000 Fahrzeuge auf einmal. Zehn Tage dauert die Fahrt beispielsweise nach Montreal. „Da gehen Traktoren hin und Pkw kommen zurück“, weiß Deckers.

Weiterverarbeitung. Am Marschalldock, unweit zweier großer Raffinerien, steht Europas größte Anlage zur Malzproduktion. Beliefert werden sie von meist kleineren Schiffen. Die Rohstoffe kommen über Binnenkanäle aus Frankreich. Abnehmer sind dann oft Brauereien in China oder Japan. Antwerpen verdient an der Weiterverarbeitung zwischen den Stationen.

Moderne Logistik. Die Beispiele zeigen: Logistik ist für die Hafenmanager mehr als Schiff, Bahn und Lkw. „Das Verhalten der Menschen hat sich geändert“, sagt Danny Deckers. Früher hätte seine Mutter im Herbst 50 Kilo Äpfel eingelagert. Das habe für den ganzen Winter reichen müssen. „Heute sind wir gewohnt, jeden Tag zwei frische Äpfel im Supermarkt zu kaufen“, so Deckers weiter. Die Folge: „Wir haben heute eine ganz andere Logistik als früher.“

Industrie-Service. Industrie, Handel und Logistik müssen eng verzahnt zusammenarbeiten. Musterhaft zeigt dies Total Fina. Das Unternehmen unterhält ein petrochemisches Werk im Hafen. Deren Erzeugnisse laufen aus der Produktion direkt über eine Brücke zur Katoen Natie. Total Fina konzern-

triert sich auf die reine Produktion. Alles andere übernehmen die Logistikspezialisten.

Binnenschiff. Antwerpen profitiert vom zunehmenden Güterverkehr. 16.000 Seeschiffe und mehr als 66.000 Binnenschiffe werden hier pro Jahr be- und entladen. Die direkte Übernahme vom See- aufs Binnenschiff ist eine besondere Stärke der Belgier. Bei zukünftigen Ansiedelungen will Antwerpen darauf dringen, dass bis zu 75 Prozent der umgeschlagenen Güter per Binnenschiff weiter transportiert werden.

Engpass. Der weitere Transport im europäischen Hinterland wird für die großen Seehäfen dagegen zum Engpass. Gerade ab der Grenze zu NRW gerät der Verkehrsstrom ins Stocken. „Wir wollen von rund 190 auf bis zu 300 Millionen Tonnen im Jahr wachsen. Das werden wir alleine nicht schaffen“, betont Danny Deckers. Er setzt auf den Ausbau der Häfen und Gütereisenbahnen entlang des Rheins.

Infrastruktur. Auf ihrem Teil der Transportkette investieren die Belgier in die Infrastruktur. So entsteht in Grobbendonk, nahe der deutsch-belgischen Grenze, ein zusätzliches Umschlagterminal. Vom Seehafen laufen die Güter dorthin per Binnenschiff. Dadurch trägt der Antwerpener Hafen dazu bei, die belgischen Straßen von Güterverkehr zu entlasten. Auf deutscher Seite heißt „Infrastrukturausbau“ dagegen viel zu oft „Autobahnausbau“. Hafentflächen sind knapp, das Schienennetz ist voll und Erweiterungen gehen nur schleppend voran. Deshalb hält der Lkw einen Anteil von über 75 Prozent des deutschen Güterverkehrs, Tendenz steigend.



Danny Deckers, Senior Adviser des Port of Antwerp.

„Die Grenzen in der Logistik setzt uns nur der Himmel!“

nimmt Molenbergnatie die Lagerung und bietet gleich noch zusätzliche Leistungen. So können in einem speziellen Silo Steine, die beim Sammeln zwischen die Bohnen geraten sind, aussortiert werden.

Ro-Ro-Schiff. Klassischen Umschlag konventioneller Ladungen gibt aber natürlich auch noch. Am Churchill-Dock und am Amerika-Dock entladen Schwimmkräne die Ozeanriesen. Die Tabaknatie ist Weltmarktführer für Rauchwaren. Es gibt ein eigenes Schrott-Terminal, eines für Olivenöl und eines nur für



Kohleumschlag im Antwerpener Hafen. Da der Bergbau in Deutschland zurückgeht, wächst die Menge importierter Überseekohle für deutsche Kraftwerke.

Hafen news

BME/VDV

Forum Schienengüterverkehr

Einbindung der Bahn in flexible Logistikkonzepte, so das Motto des Forums Schienengüterverkehr vom 24. bis 25. Januar 2012 in Neuss. Praktiker aus unterschiedlichen Branchen und Unternehmensgrößen diskutieren Trends, aktuelle Entwicklungen und umsetzbare Maßnahmen. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) beteiligte sich als Aussteller aktiv an dieser gut besuchten Konferenz. Bereits zum fünften Mal organisierten der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) diese Veranstaltung. (mk)

19. April: Tag der Logistik

Kostenlose Hafentrundenfahrten


An Bord der MS Rheinland beim Tag der Logistik 2011.

Logistik ist mehr als nur Transport, Lagerung und Umschlag. Was es alles ist – das zeigt der bundesweite Tag der Logistik am 19. April 2012. Die HGK ist dabei und ermöglicht zwei kostenlose Rundfahrten durch Kölns Häfen. (jz)


 Infos und Anmeldung:
www.hgk.de

Kapazitätserweiterung

Basel plant neues Containerterminal


Das freie Gelände liegt neben dem Hafenbecken 2.

Ein neues Containerterminal wollen die Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen errichten. Das Terminal soll zunächst Umschlagmöglichkeiten zwischen Bahn und Lkw bieten, später soll ein Hafenbecken dazu kommen, meldeten die Projektpartner am 21. Februar. Hafenbetreiber und SBB Cargo sehen darin die schweizerische Antwort auf die zu erwartende Steigerung im Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse. Zudem wollen auch die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen mehr Güter auf die umweltschonenden Verkehrsträger Schiff und Schiene bringen. „Diese zusätzlichen Verkehre können in der Schweiz nur mit dem Terminal Basel Nord bewältigt werden“, sind die Projektpartner am anderen Ende der Wasserstraße Rhein überzeugt. Die Planungsarbeiten sollen noch im Frühjahr starten. In Basel gibt es bereits mehrere kleine Containerterminals. Sie schlugen 2010 knapp 100.000 Standardcontainereinheiten um. Das ist rund ein Fünftel des Containerumschlags in Köln. (cg)



Matthias Haak ist Binnenschiffer in der vierten Generation.

Heimathafen: Hambuch in der Eifel

Unterwegs mit Kohle: Matthias Haak und die „Hanseatic“.

Rund einen Meter schwebt das Auto über dem Dach der Schiffswohnung. „Noch ein Stück weiter nach rechts“, ruft Matthias Haak dem ersten Schiffsführer zu. „Gut so!“ Langsam stellt Haak das Fahrzeug mit dem Kran ab. „Das machen wir jedes Mal, wenn einer vom Einkaufen oder von zu Hause kommt“, erklärt der 49-jährige Partikulier, während er den Kran in die Ruhstellung manövriert und seine Besatzung Gurte und Alu-Traverse verstaut. Schwebende Autos gehören an Bord zum Alltag.

die sind wir geradezu Nomaden“, lacht Haak und setzt die in die Küchenwand integrierte Kaffeemaschine in Gang. Daheim, das ist Hambuch in der Eifel. Dort hat sich der gebürtige Hamburger mit seiner Familie niedergelassen, keine zehn Kilometer von der Mosel entfernt. Die Wohnlage ist für Familie Haak ideal. „Von hier aus sind sowohl Rotterdam als auch Basel in drei Stunden mit dem Auto zu erreichen“, weiß Haak. „Nur auf den Ämtern war man anfangs etwas stutzig, als ich meinen Schifffahrtsbetrieb anmelden wollte. Aber ein Schiff kann man auch da anmelden, wo es keinen Hafen gibt.“

Exoten. Auf dem Rhein ist Haak ein Schiffer wie jeder andere. Auch wenn sein Koppelverband „Hanseatic“ mit 172 Metern Länge eindeutig zu den größeren Wasserfahrzeugen gehört. Daheim sind die Haaks Exoten. „Die meisten Nachbarn kennen nur das Leben zwischen Feld, Wald und Weinberg. Für

Kraftstoff-Rechner. Was Haak auf der Autobahn an Kraftstoff verbraucht, um alle zwanzig Tage für zehn



CargoBeamer

Huckepack-Test am Niehler Hafen



Testlauf. Sattelaufleger auf die Bahn verladen, direkt am Terminal und ohne vorherigen Hub – das verspricht das innovative System von CargoBeamer. Noch ist der Prototyp in einer Erprobungsphase, für die Kräne und Umschlagterminals

benötigt werden. Hier kommt die HGK ins Spiel. Auf den Anlagen am Westkai des Niehler Hafens lief am Mittwoch, 7. März der Testeinsetz. Zuvor war der Lkw über eine etwa sieben Tonnen schwere Wanne gefahren und hatte anschließend seinen

Anhänger auf dieser Wanne abgestellt. Der anwendungsfähige CargoBeamer kann später über eine spezielle Hydraulik direkt und ohne weiteren Hub auf den Wagen gesetzt werden. Beim Test im Niehler Hafen half hier noch ein Kranführer aus. Er setzt



Gehobener Standard: Wer viel unterwegs ist, richtet es sich an Bord gemütlich ein.

Tage nach Hause zu fahren, ist nur ein Bruchteil dessen, was sein 2009 in Dienst gestelltes Schiff im Vergleich zu dem vorherigen Frachter einspart. „Die ‚Loetschental‘ hat für eine Fahrt mit 3.700 Tonnen Kohle von Rotterdam nach Dillingen an der Saar und zurück etwa 32.000

Liter Kraftstoff verbraucht. Mit der ‚Hanseatic‘ schaffe ich die gleiche Strecke mit 20.000 Litern“, rechnet Haak vor. „Es kommt natürlich auch immer drauf an, nicht schneller als nötig zu fahren.“

Kohle die Laderäume von Schiff und Schubleichter – bis zu 5.150 Tonnen. In erster Linie ist die Kohle für Stahl- oder Kraftwerke bestimmt. Deren Reserven reichen in der Regel für etwa zwei Wochen. Grund für Haak, auf dem Wasser immer gelassen zu bleiben: „Auf ein paar Stunden kommt es da nicht an.“ Haak fährt unter Vertrag für die Duisburger HTAG. Ein Tochterunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG, das auf Massenguttransporte spezialisiert ist. „Früher oder später landet auch die Kohle im Container“, ist Haak überzeugt. Doch auch dafür ist sein Schiff gerüstet: Etwas mehr als 15 Meter lässt sich das Ruderhaus hochfahren, um über die Boxen blicken zu können. Arbeiten in luftiger Höhe – auch das gehört zum Alltag an Bord. (cg)

„Ein Schiff kann man auch in der Eifel anmelden.“

Liter Kraftstoff verbraucht. Mit der ‚Hanseatic‘ schaffe ich die gleiche Strecke mit 20.000 Litern“, rechnet Haak vor. „Es kommt natürlich auch immer drauf an, nicht schneller als nötig zu fahren.“

Kohle hat Zeit. Zeitkritische Güter liegen ohnehin nur selten im Bauch der ‚Hanseatic‘. Meist füllt Import-



te den Prototyp auf den wartenden Zug. Dieser war kurz zuvor aus Berlin nach Köln gekommen und hatte in Niehl Ladung aufgenommen. Nach erfolgreichen Ladetests in Niehl ging es für Zug und

CargoBeamer über Nacht weiter in Richtung Saarlouis. Weitere Tests folgen mit dem Ziel, die Verladung von Sattelaufliegern noch effizienter zu machen. (jz)

Teil 4

Die nächsten vier Karten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben, Mitspielen!

Kran-Quartett der Kölner Häfen

Jeder Krantyp hat seine spezielle Funktion: Starre Ausleger bieten maximale Zuladung im gesamten Aktionsradius. Bewegliche Ausleger arbeiten dagegen mit flexiblem Aktionsradius. Für die meisten Ausleger-Krane gilt: Je weiter der Ausleger ausgeschwenkt ist, desto weniger darf geladen werden. Portal-Drehkran 24 beispielsweise kann 12 Ton-

nen bis 15 Meter Entfernung heben, bei 28 Metern nur noch sechs Tonnen. Das Kran-Quartett bietet Krangeschichte und Technik-Details auf 32 Spielkarten. Verpasste Karten gibt es auf der HGK-Internetseite im Hafenzeitungs-Archiv. (cg)

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

3b Spezialkrane

Hallenkran



Betriebszeit:	seit 1987
Standort:	Niehl, Becken 3 West
Hersteller:	PS-Kran
Kranbahn:	80 m
Kranspur:	25 m
Ausladung:	12 m
Tragfähigkeit:	16 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer, Container

5b Andere: Portal-Drehkran

Kran 24



Betriebszeit:	1973 bis 2008
Standort:	Niehl, Becken 3 West
Hersteller:	VEB Baumechanik Barleben
Kranbahn:	350 m
Kranspur:	11,50 m
Ausladung:	28 m
Tragfähigkeit:	12 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer, Magnet

5c Andere: Portal-Drehkran

Kran EK5



Betriebszeit:	1906 bis 1995
Standort:	Rheinauhafen
Hersteller:	Benrather Maschinenfabrik
Kranbahn:	120 m
Kranspur:	8,65 m
Ausladung:	13,5 m
Tragfähigkeit:	5 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken

5d Andere: Portal-Drehkran

Kran 4



Betriebszeit:	seit 1982
Standort:	Niehl, Becken 3 Ost Kopfende
Hersteller:	Peine Salzgitter
Kranbahn:	80 m
Kranspur:	14,70 m
Ausladung:	30 m
Tragfähigkeit:	25 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

Bilder: Zeese, Küppers, Schweizerische Rheinhäfen, Grohmann, Guddat, thinkstock.com

Hafen

Logistischer Knotenpunkt im internationalen Waren- und Güterverkehr

Die deutschen Binnenhäfen sind mit Anbindung an über 7.500 Kilometer Wasserstraße – auf denen jährlich Millionen Tonnen Güter aus allen Gebieten der Erde bis in die letzten Winkel der Republik befördert werden – die logistischen Knotenpunkte unserer Wirtschaft und somit der gesamten Gesellschaft.



Denken Sie darüber einmal nach, wenn es in ihrer Region um die Zukunft eines Hafens geht! Weitere Denkanstöße finden Sie unter: www.hafenzukunft.de

Eine Initiative des:  BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

Weiterbildung II
Der Lehrgang zum Verkehrsfachwirt

Der nächste berufsbegleitende Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin (IHK) startet im Herbst 2012. Er entspricht dem Rahmenlehrstoffplan der DIHK und 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. Dabei berücksichtigen sie geltende rechtliche, wirtschaftliche und politische Bedingungen. Sie setzen gezielt betriebswirtschaftliche und personalwirtschaftliche Steuerungsinstrumente ein. Voraussetzung für die Teilnahme ist eine abgeschlossene kaufmännische Ausbildung und je nach Branche zwei oder fünf Jahre Berufspraxis. (cg)

Weitere Auskünfte gibt es auf:
www.verbandkoelnerspediteure.de

Weiterbildung zum Verkehrsfachwirt
Erfolgreiche Zwischenprüfung


Fünf von sieben Zwischenprüfungs-Absolventen.

Gemeinsam lernen zahlt sich aus. Das gilt auch für die Teilnehmer des berufsbegleitenden Vorbereitungskurses für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt oder zur Verkehrsfachwirtin: Bereits im ersten Anlauf haben sieben von acht Teilnehmenden die Zwischenprüfung absolviert. „Dabei lag unser Kurs deutlich über dem Punktedurchschnitt aller Prüflinge“, berichtet ein Teilnehmer stolz. Über zwei Jahre lang sitzen die Teilnehmenden immer samstags im Niehler Hafen zusammen. Von erfahrenen Dozenten aus dem Netzwerk des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanleger e.V. lassen sie sich in die logistischen Hintergründe einweisen, die in Ausbildung und Joballtag bislang zu kurz gekommen sind. Unter der Woche sind sie als Speditionskaufleute etwa bei CTS, Ewals Cargo Care, Hermanns & Kreuz, HGK, Neska, TNT oder bei der Bundeswehr tätig. (cg)


Impressum

Sonderveröffentlichung des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanleger e. V.

Stapelkai
 50735 Köln

Für Postzuschriften:
 Postfach 68 01 03
 50704 Köln

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

✉ info@verbandkoelnerspediteure.de

neska und Shuttlewise starten neuen Bahndienst

Krefelder Hafen wird Drehscheibe für Containerverkehre mit Italien.

Mit einer neuen Güterzugverbindung rückt das rheinische Krefeld näher an Italien heran. Künftig lässt der niederländische Bahndienstleister Shuttlewise mehrfach wöchentlich einen Zug zwischen dem von neska intermodal betriebenen Krefelder Container Terminal (KCT) und Mortara bei Mailand verkehren. Dabei nutzt Shuttlewise den Rheinhafen Krefeld ab sofort als trimodale Drehscheibe für den Containerumschlag.

Kooperation. Im Januar ging Shuttlewise mit drei Güterzugverbindungen in der Woche zwischen dem KCT und dem italienischen, vor den Toren Mailands gelegenen, Mortara an den Start. „Seit Mitte Februar werden fünf Rundläufe pro Woche angeboten“, freut sich Shuttlewise-Chef Martijn Elbers. Shuttlewise kooperiert dabei mit dem Rheinhafen Krefeld, dem Terminalbetreiber KCT sowie dem Terminal Intermodale di Mortara (TIMO). Traktionär der Container-Shuttle-Verbindung ist SBB Cargo International, eine Tochter der Schweizer SBB Cargo AG und der Hupac.

Auslastung. Der Kombizug braucht für die Strecke über 24 Stunden. Die Auslastung des Zuges lag laut KCT-Chef Hans-Peter Wieland in den ersten Wochen bereits bei knapp 80 Prozent. Er rechnet damit, dass sie bei einem Rundlauf an fünf Tagen pro Woche auf über 90 Prozent steigen wird. Als einen der wichtigsten Kunden nannte Wieland die Schifffahrtsgesellschaft UCI (United Container Intermodal) mit Sitz in Duisburg, die sich auf Short Sea Verkehre spezialisiert hat. UCI habe eine Bahnverbindung nach Italien gesucht. Über Krefeld werden nun Container, die per Binnen- oder Küstenmotorschiff über Rotterdam aus Großbritannien kommen nach Mortara umgeschlagen und umgekehrt. Wieland peilt einen jährlichen Umschlag mit UCI in Krefeld von 45.000 TEU an – Tendenz steigend.

Container. Shuttlewise ist ein 2008 gegründetes Joint Venture der niederländischen Husa Transportation sowie Den Hartogh Logistics. Den Hartogh ist auch Teilhaber am Terminal TIMO in



KCT-Chef Hans-Peter Wieland, Shuttlewise-Chef Martijn Elbers, Elisabeth Lehnen, Chefin Krefelder Hafen und Rainer Schäfer, Chef der Neuss-Düsseldorfer Häfen, verfolgen den Umschlag der ersten Container für Italien.

Italien. KCT gehört zur Neska-Gruppe, dem Netzwerk der rechtlich eigenständigen Terminalstandorte der Imperial Logistics Gruppe aus Duisburg. Weitere Containerterminals der Gruppe finden sich in Duisburg, Düsseldorf, Köln, Dormagen und Zwindrecht/Niederlande. Das 2008 gegründete KCT am Hafenkopf in Krefeld verfügt über zwei Containerbrücken, eine Lagerfläche von

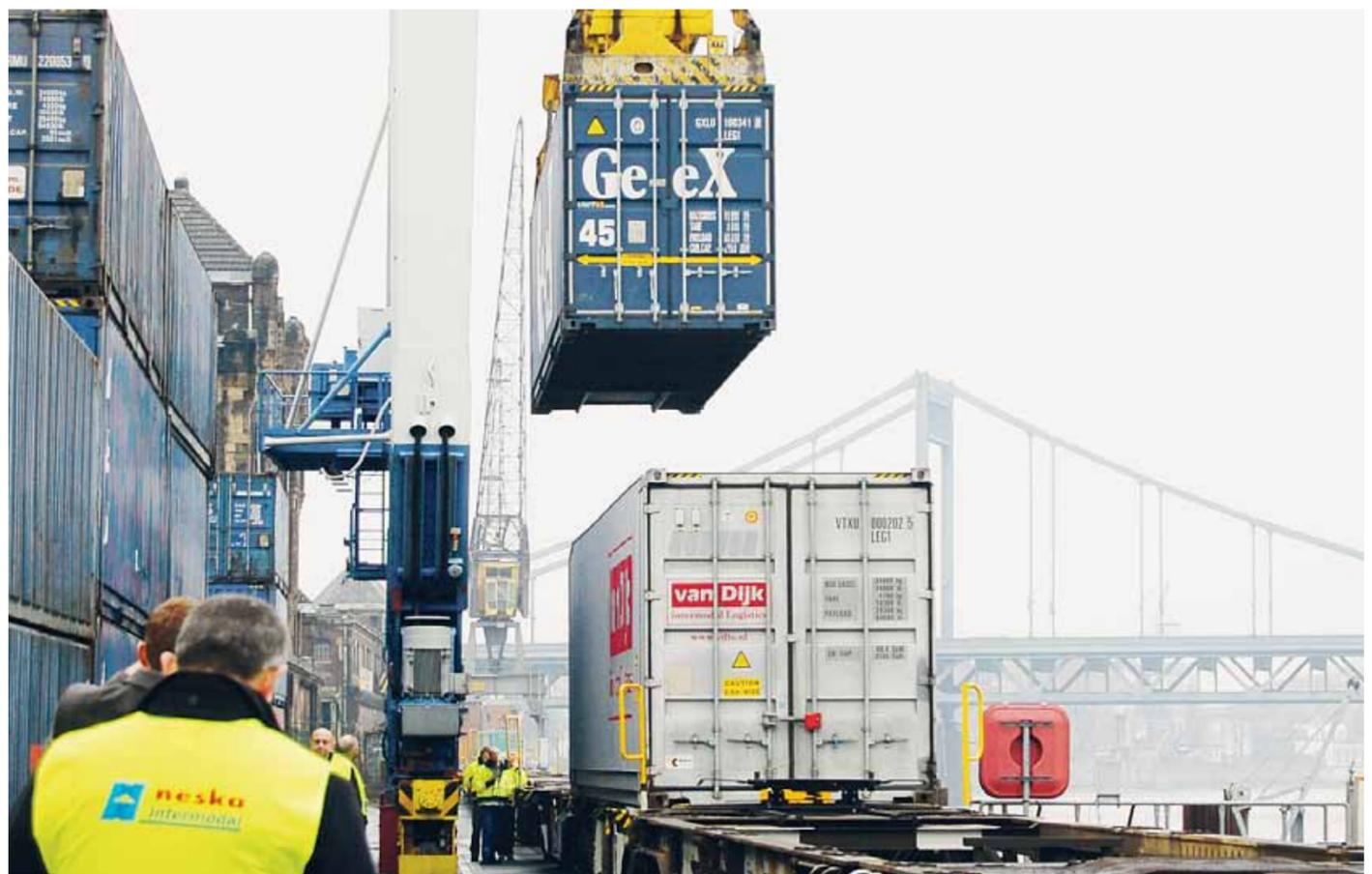
„**Seit Februar drei Rundläufe pro Woche**“

33.500 Quadratmetern mit Stellfläche für 1.400 TEU sowie eine Kaianlage von 220 Metern Länge mit 400 Metern Gleisanschluss plus 600 Meter Rangiergleise. Gezählt werden vier wöchentliche Binnenschiffshuttle von und nach Rotterdam und drei von und nach Antwerpen.

Kapazitäten. Die Auslastung des KCT inklusive des neuen Shuttlewise-Zuges beträgt laut Wieland künftig über 80 Prozent. Damit verfügt das

KCT noch über freie Kapazitäten. Es gebe bereits Gespräche mit Partnern in Österreich über eine weitere Bahnverbindung zwischen Krefeld und den Standorten Wien und Enns, sagte Wieland. Österreich gilt als Drehscheibe für den Warenumschlag in den Osten.

Optimismus. Die neuen Zugverbindungen gelten als wichtiger Schritt zum Ausbau des Krefelder Hafens. NDH-Chef Rainer Schäfer will den benachbarten Güterbahnhof im Stadtteil Linn möglichst bis 2014 zu einem bimodalen Umschlagzentrum ausbauen. Die neuen Zugverbindungen dürften die Attraktivität des geplanten Umschlagplatzes erheblich steigern. Außerdem steht eine Modernisierung der Straßeninfrastruktur im Hafen an, unter anderem der Ersatz einer unter Denkmalschutz stehenden Drehbrücke. Grund für Optimismus ist vorhanden: Laut Schäfer haben die Neuss-Düsseldorfer Häfen wie auch die Krefelder Tochter im abgelaufenen Geschäftsjahr mit deutlichen Zuwächsen abgeschlossen. Dies dürfte die Diskussion über die Finanzierung des Ausbaus in Krefeld mit Kommune, Land und Bund erleichtern. (gz/dü)



Containerverladung auf den ersten Shuttle-Zug des neuen Bahndienstes von Krefeld nach Mortara in Italien.



Das Spezialschiff „Akke“ baggert ohne Schaufel.

Bilder: Granzow/SUT Archiv, Grohmann, Meyer & van der Kamp GmbH

Umlagern statt ausbaggern

Hier zahlt sich Nachhaltigkeit aus: Wasserinjektion macht Hafenunterhaltung umweltfreundlicher und spart zugleich Geld. Die HGK ist Vorreiter.

Gleichmäßig tief soll es sein. Doch wo Tank- und Frachtschiffe manövrieren, bleibt der Hafengrund nicht, wie er einst ausgebaggert wurde: Hier wirbeln Propeller und Bugstrahlruder den Untergrund auf, dort lagert sich das Sediment wieder ab. Gleichzeitig trägt der Rhein ständig Schwebeteilchen durch Hafeneinfahrten und Zuläufe, die ebenfalls in den ruhigen Hafengewässern liegen bleiben. Es entstehen Untiefen, auf denen die Schiffe früher oder später aufsetzen.

Aufgewirbelt. Damit der Schiffsverkehr in den Kölner Häfen sicher und zügig abläuft, müssen die Untiefen alle drei bis vier Jahre beseitigt werden. Früher rückten dazu Baggerschiffe an. Sie trugen die Untiefen ab und verladen den Schlick auf Schuten. Rund 3.000 Kubikmeter Untergrund mussten die schwimmenden Behälter dann zu den Entsorgungsstationen tragen. Gleichzeitig wirbelten die Bagger den Untergrund auf, bis selbst das Oberflächenwasser einen schlammigen Farbton annahm. Dieser Anblick missfiel Rolf Schulke nicht nur aus ästhetischen Gründen. „Für Fische und andere Wasserbewohner ist so eine Schwebstoff-Wolke nicht gerade ideal“, erklärt der Umweltbeauftrag-

te der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Gleichzeitig kosten Bagger, Abtransport und Entsorgung eine Menge Geld.

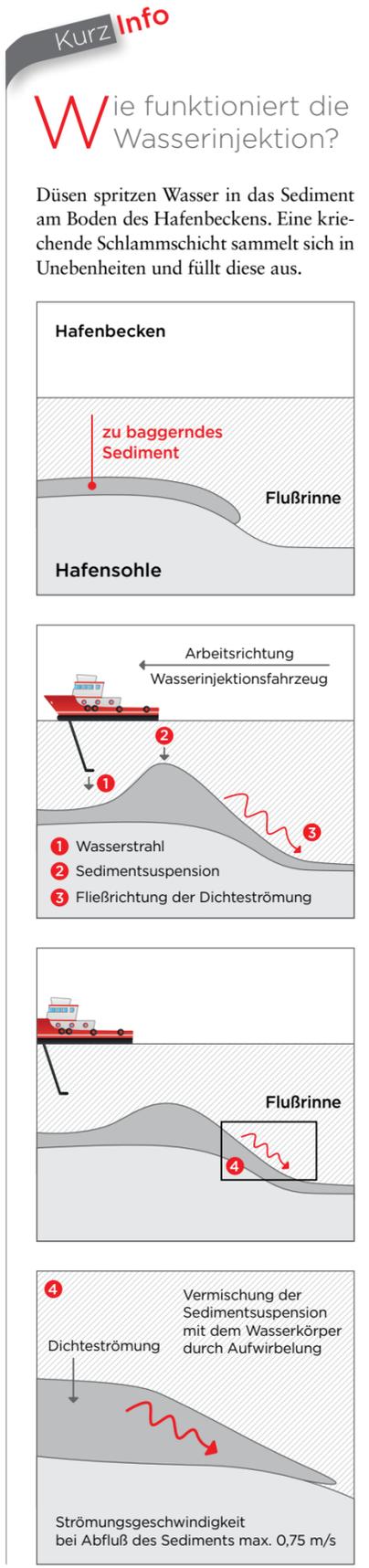
Kriechender Schlamm. In den Seehäfen wurden die HGK-Hafenexperten Mitte des letzten Jahrzehnts auf das Wasserinjektionsverfahren aufmerksam. Die in den Niederlanden entwickelte Methode setzt auf kriechenden Schlamm: Ein

„**Bagger, Transport und Entsorgung kosten eine Menge.**“

Spezialschiff zieht einen Ausleger in geringem Abstand über die unebene Gewässersohle. Auf dem Ausleger sitzen Düsen, die eine große Menge Wasser mit niedrigem Druck in das Sediment spritzen. Es entsteht eine flüssige Schlammschicht, die sich in den Tälern auf dem Grund des Hafenbeckens sammelt. Dort setzt sich der aufgewirbelte Schlamm wieder ab und füllt die Löcher mit dem von den Untiefen stammenden Material auf.

Ökologie und Ökonomie im Einklang. Im Jahr 2005 testete die HGK die Wasserinjektion zum ersten Mal. 2008 durfte das Spezialschiff „Akke“ aus Hamburg wieder anrücken. Für 2012 ist ein weiterer Termin geplant. „Es muss viel seltener gebaggert werden. Damit entfallen lange Transportwege“, erklärt Schulke. „Insgesamt verursacht die Wasserinjektion nur ein Drittel der normalen Baggerkosten.“ Ökologische Vorteile bietet das hydrodynamische Baggerverfahren ebenfalls: Die aufgewirbelte Schlammschicht ist nur etwa einen Meter hoch, so das Fische einfach darüber hinweg schwimmen können. Und weil das Verfahren nur bei Wassertemperaturen unter zehn Grad Celsius angewendet wird, gibt es keine Gefahren durch Sauerstoffzehrung.

Vorreiter. Die Wasserinjektion ist ein Beispiel für umweltorientierte Technologien im Hafenbetrieb. Sie bringt Ökonomie und Ökologie in Übereinstimmung. Die HGK war dabei ebenso Vorreiter wie beim Emissionsschutz in den Kölner Häfen. Denn: Sämtliche Krananlagen der HGK werden elektrisch betrieben und sogar eigener Strom zurückgeführt. Das Unternehmen verzichtet seit Jahren grundsätzlich auf den Einsatz dieselbetriebener Kräne. (cg)



Rotterdam-Shuttle

CTS und HGK erhöhen den Takt.

Zum Januar 2012 haben die Häfen und Güterverkehr Köln und das im Niehler Hafen ansässige CTS Container-Terminal den Containerzug-Fahrplan nach Rotterdam verdichtet. Damit fahren nun insgesamt acht Züge pro Woche von Niehl nach Rotterdam und zurück. „Die bisherigen Verbindungen waren bereits zu über 90 Prozent in beide Richtungen ausgelastet“, begründet Oliver Haas, der bei CTS als Rail Operations Manager tätig ist, die Entscheidung.

Ganzzug. Die Züge sind im Normalfall mit 18 Wagen bestückt, die je vier Standard-Container (TEU) laden können. Damit bringt es der durchgängig

von HGK-Lokomotiven gezogene Zug auf eine Kapazität von 72 TEU. Bei Bedarf können weitere Wagen angehängt werden. Inklusiv Be- und Entladezeit auf dem Terminal benötigt ein Zug rund 24 Stunden pro Fahrtrichtung. In Rotterdam fährt der Zug die Terminals ECT Delta und Euromax an.

Drehkreuz. Mit dem neuen Zug steigt die Verbindung der wöchentlichen Container-Shuttles ab Niehl auf 41. Davon entfallen unter anderem sechs Verbindungen auf die deutschen Seehäfen und je fünf auf Berlin, Italien und die Türkei. Weitere Züge gehen nach Spanien – oder zu den Satellitenterminals in Hürth, Bergisch Gladbach und Düren. (cg)



Ein Containerzug verlässt den Westkai in Niehl.

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!
Frage:
 Wo legen die großen Nordsee-Schiffe an?


Wo wurde dieses Bild aufgenommen?

Köln ist ein wichtiger Standort für die Binnenschifffahrt. Hier treffen sich die Verkehrsträger auf Schiene, Straße und Binnenwasser. Überseetransporte kommen und gehen von hier zu den großen Nordseehäfen. Einen der Größten hat die Hafenzeitung besucht. Es ist der Hafen in:

- a) Antwerpen
- b) Duisburg
- c) Rostock

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:
 30. April 2012

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es dreimal je ein Exemplar des Buches **2.000 Jahre Kölner Hafengeschichte von der Römerzeit bis zur Gegenwart**, herausgegeben von Reinhard Storz und Winfried Vahl.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind: Klaus Bente, Dieter Eckhardt, Wolfgang Fiedler (alle Köln), (wurden schriftlich benachrichtigt).

Die richtige Antwort lautete: Neuss-Düsseldorf

„Fußpflege“ in Vochem

DB Schenker zu Gast beim kleineren Bruder



Pediküre bei einer DB-Lok auf der Radsatzdrehbank der HGK.

Zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte war am Freitag, 9. März eine Lok von DB Schenker zur Instandhaltung bei der HGK in Vochem. „Dies ist ein komplett neuer Kunde mit enormem Potenzial für unsere Radsatzdrehbank“, berichtet Ludger Schmidt, Bereichsleiter Technik der HGK. Die HGK-Fahrzeugwerkstatt ist seit dem vergangenen Jahr autorisierter Instandhalter für DB Schenker. Nachdem Norbert Di Raimondo, Leiter des technischen Qualitätsmanagements und stellvertretender Bereichsleiter, mit der Autorisierung die Grundlagen für das Projekt geschaffen hatte, haben die Vochemer nun den ersten Referenzauftrag des neuen Kunden erfolgreich abgeschlossen.

Neuer Kunde mit enormem Potenzial

Dienstleister. Die Lok- und Wagenwerkstatt der HGK war lange Zeit den eigenen Maschinen vorbehalten. Seit einigen Jahren steht die HGK-Fahrzeugwerkstatt auch externen Kunden offen. Mit Erfolg: Inzwischen kommen bis zu einem Drittel der bei der HGK gewarteten Loks von außen. Die profitieren nicht nur von der modernen, 50 Meter langen Werkhalle, sondern auch von dem besonderen Know-how der HGK. In der Werkstatt gibt es deshalb auch 2012 wieder gut zu tun: So erhielt die HGK weitere Aufträge für Untersuchungen an dieselektrischen Lokomotiven vom Typ Class 66 hinzu. „Unsere Qualität in der Arbeit und der Dokumentation hat sich wohl am Markt herumsprochen“, vermutet Bereichsleiter Schmidt. (jz)



Kleine Anfrage

Frieren Hafenbecken bei Frost zu?

Eis auf dem Rhein bei Köln hat es seit mehreren Jahrzehnten nicht mehr gegeben. Das Wasser des Stroms ist dafür zu warm und fließt zu schnell. Anderswo kann Frost dagegen die Schifffahrt beeinträchtigen, etwa an der Elbe oder auf Kanälen. Während der ungewöhnlichen Kälteperiode im Januar 2012 bildeten sich auch Eisschichten an einigen Stellen in Becken der Kölner Häfen. Der Betrieb lief aber normal weiter. (jz)

Haben Sie eine Frage? Dann schreiben Sie an:
 hafenzeitung@hgk.de



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), Axel Granzow (gz),
 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@schifffahrtundtechnik.de

Konzeption, Layout und Produktion:
 mdsCreative GmbH
 Neven DuMont Haus
 Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln
 Klaus Bartels (verantwortlich),
 Sandra Ingenhorst

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

Kölner Köpfe



SABINE GONZALEZ

Fasziniert vom Niehler Hafen

„Eine tolle Tour! Wir hatten nicht gewusst, dass die Kölner Häfen so spannend sind.“ Sätze wie diesen hört Sabine Gonzalez häufig. Die Stadtführerin ist seit März 2012 wieder an jedem ersten Freitag im Monat für KölnTourist auf Rundfahrt durch die Kölner Häfen. Im Vorjahr hatte sie bereits rund ein Dutzend der Schifftouren mit mehr als 2.000 Gästen begleitet. Wird man da des Themas nicht müde? „Überhaupt nicht! Ich liebe es an meinem Beruf, die besonderen Seiten dieser Stadt vorzuzeigen“, sagt Gonzalez. Für sie steht fest: „Die Hafentouren mache ich richtig gerne. Und die Einfahrt in den großen Niehler Hafen ist immer noch jedes Mal ein besonderer Moment.“

Seit zehn Jahren arbeitet Sabine Gonzalez als ausgebildete Stadtführerin in Köln. Ihr Erfolgsrezept: akribische Vorarbeit am heimischen Schreibtisch. So wartet sie bei Hafentouren mit logistischem Fachwissen ebenso auf wie mit netten Anekdoten aus der Geschichte der Stadt. Was an der Hafentour anders ist als bei anderen Angeboten? „Die meisten Gäste an Bord sind nicht Touristen, sondern Kölner.“ Diese können in bequemer Atmosphäre einen Teil der Stadt besichtigen, der sonst nicht offen zugänglich ist. Bis zu drei Stunden dauert die Hafentour. Dabei vergeht die Zeit wie im Flug. Dafür sorgt Sabine Gonzalez. (jz)

Bilder: HGK, Zeese, Port of Antwerp, Gonzalez, Schmidt, thinkstock.com

Neues Internet-Forum

Frauenthemen an Bord

Zum 1. Januar hat das Forum www.binnenschifferinnen.de seine virtuellen Pforten geöffnet. Dort können aktive Schifferinnen und Interessierte kostenlos über alles diskutieren, was Frau im Bordalltag bewegt. Auch Männer sind gern gesehene Gäste. „Aber es geht ganz klar um Frauenthemen, die zwischen Branchengeschehen und Verkehrspolitik in anderen Foren zu kurz kommen“, verdeutlicht Initiatorin Renate Rindke, die als selbstständige Schiffseignerin immer wieder mal am Steuer von GMS „Rübezahl“ sitzt. (cg)

www.binnenschifferinnen.de

Westwand

Kunst am Sürther Bahnhof



Die Fuhrwerkswaage - vom Sürther Bahnhof aus gesehen

Der Fuhrwerkswaage Kunstraum in Sürth: vormals eine Betriebsstätte der HGK, heute ein etablierter Ort der Kunst. Mit dem Westwandprojekt wirkt diese Kunst nach außen. „Immer im Dezember wird an dieser Wand eine Arbeit realisiert, die zuvor von einem Künstler eigens für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr konzipiert wurde“, erklärt Jochen Heufelder. Seinem Engagement verdanken die Sürther die erhellenden Momente, nur rund 30 Meter von der KVB-Haltestelle entfernt. „Im Dezember haben rund 250.000 Fahrgäste unsere Installation betrachtet“, so Heufelder. Er rechnet hoch: „Somit haben wir nach nunmehr sechs Jahren die Marke von 1,5 Millionen Betrachtern überschritten.“ (jz)

Hafentouren gestartet

2.500 Kölner können nicht irren!

Im März sind die Rundfahrten durch Kölns Häfen wieder gestartet. Veranstalter KölnTourist bietet an jedem ersten Freitag im Monat eine Tour zum Rheinauhafen und nach Deutz, durch den Mühlheimer und den großen Niehler Hafen.

Seit dem Frühjahr 2011 veranstaltet die KölnTourist Personenschifffahrt am Dom GmbH mit Unterstützung der HGK regelmäßig die Kölner Hafentouren. „Ab dem Frühsommer waren die Touren komplett ausgebucht“, berichtet KölnTourist-Geschäftsführer Mario Schmitz. Ab Juni bot er deshalb Sonderfahrten an. Insgesamt besuchten so im Vorjahr mehr als 2.500 Gäste die Kölner Häfen.

Die Fahrt dauert maximal drei Stunden und endet am Altstadtufer. Tickets kosten 13,50 Euro (ermäßigt 9,50 Euro). Weitere Informationen bei KölnTourist, Tickethotline: 0221-12 16 00. (jz)

www.hgk.de, www.koelntourist.net


Auf Tour durch Kölns Häfen.