

Erweitert
Tochterunternehmen
in Basel gegründet.
Seite 4



Rheinland Cargo
Schweiz

Verlängert
HGK als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert.
Seite 5



Ausgezeichnet
Arbeitsagentur würdigt
Ausbildungsengagement
der HGK.
Seite 8



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 4 | Nummer 2 | Juli 2012 | www.hgk.de



Bilder: HGK, thinkstock.com, Schmidt, [m]

Editorial



Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

zwischen Kölner Dom und Düsseldorf
Rheinturm liegen weniger als 40 Kilometer.
In der globalisierten Welt der Logistik ist
dies ein Katzensprung. Deshalb ist die ge-
plante Kooperation der Logistikunterneh-
men HGK und NDH eine gute Nachricht.
Die internationalen Kunden bekommen so
einen Partner, der ihre Anforderungen an
Gütertransport und Hafenumschlag aus
einer Hand erfüllen kann.

Auch die Region profitiert. Im Gemein-
schaftsunternehmen RheinCargo können
HGK und NDH ihren Kunden bessere An-
gebote für einen zuverlässigen Umschlag
und eine effiziente Beförderung der Güter
machen. Damit schaffen sie wirtschaftlich
attraktive Alternativen zum Verkehr auf der
Straße. Das stärkt den Standort und nutzt
so direkt den Unternehmen vor Ort.

RheinCargo ist kein Rationalisierungs-
projekt, im Gegenteil: Bessere An-
gebote sichern die Arbeitsplätze. Wie dies
gehen kann, machen die Neuss-Düs-
seldorfer vor: 2003 schlossen sich die
Hafenbetriebe beider Städte mit damals
183 Mitarbeitern zusammen, heute be-
schäftigt die NDH fast 270 Menschen.

Ihr Horst Leonhardt

Jahresabschluss 2011

Erneut gute Zahlen

2011 war ein starkes Jahr für die
HGK. Mit einem Umsatzerlös in
Höhe von 121,7 Millionen Euro
verpasste das Unternehmen nur
knapp die bisherige Bestmarke
aus dem Jahr 2008. 3,5 Millionen
Euro Gewinn führt die HGK an die
Stadtwerke ab. In ihren zentralen
Geschäftsbereichen entwickelte
sich die HGK 2011 jeweils besser
als der Gesamtmarkt. Damit setzt
das Unternehmen sein Wachstum
fort. Im Gründungsjahr 1992 hatte
die HGK etwa 41 Millionen Euro
umgesetzt und erzielte einen Ge-
winn von 920.000 Euro.

Lesen Sie mehr auf S. 4



Ein starker Logistikverbund am Rhein

Alle Lichter stehen auf Grün: Im August 2012 geht RheinCargo an den Start.
Dann arbeiten Köln, Neuss und Düsseldorf im Hafen- und Bahngeschäft noch enger zusammen.

Im Rheinland entsteht ein neuer, starker Güterverkehrs-Verbund. Ab August 2012 soll die RheinCargo GmbH & Co. KG als Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) die Häfen und den Umschlag, Kontraktlogistik und Eisenbahngüterverkehr beider Unternehmen unter einem gemeinsamen Dach vereinen. Der Grundgedanke: Als Kooperation starker Partner kann das Unternehmen die vorhandenen Kapazitäten besser nutzen und so passendere Angebote für die Kunden im regionalen und inter-

nationalen Güterverkehr machen.

Marktauftritt. Die Zusammenarbeit der Nachbarn im Rheinland ist die richtige Antwort auf die Herausforderungen der Globalisierung und bietet Vorteile für alle Beteiligten: Bessere Angebote für die Kunden, gemeinsamer Marktauftritt, effektivere Bewältigung des Güterverkehrs, wirtschaftliche Chancen und sichere Arbeitsplätze sind die wichtigsten Ziele.

Kooperation. Gemeinsam leisten HGK und NDH das Beste für den Standort. Gemeinsam bewäl-

tigen beide Unternehmen pro Jahr mehr als 40 Millionen Tonnen transportierter und umgeschlagener Güter. Mit den öffentlichen Häfen und der europaweit erfolgreichen Gütereisenbahn schafft RheinCargo die Voraussetzungen für den Erfolg der Logistikbranche – im Rheinland, in Deutschland und Europa. Hier gehen zwei zuverlässige Partner der Wirtschaft zusammen; ein neuer, zuverlässiger Partner entsteht.

Fahrplan. Im Sommer 2009 unterzeichneten HGK und NDH einen sogenannten Letter of Intent.

Seitdem analysieren, prüfen und planen die beiden Unternehmen eine Kooperation. Seit Ende 2011 liegt ein ausgereiftes Vertragswerk für eine Partnerschaft der Logistikunternehmen vor. Die Aufsichtsgremien beider Unternehmen sowie die verantwortlichen Räte haben dem Vorhaben zugestimmt. Die HGK ist optimistisch, dass auch die Prüfung der Verträge durch die Bezirksregierung zu einem positiven Ergebnis kommt. Dann könnten die Partner noch im August die Verträge unterzeichnen und RheinCargo könnte bald an den Markt gehen. (jz)



Lokomotiven-Pulling in Vochem

Solange die Güter nicht per E-Mail verschickt werden können, werden auch bei der Bahn die Räder nicht stillstehen“, sagt Ludger Schmidt. Er ist Leiter der HGK-Fahrzeugwerkstatt. Sein Ziel: „Wir wollen auch im Bahnlogistikmarkt von morgen ein zuverlässiger Partner der Leasinggeber und Betreiber sein.“

Das Rad dreht sich schnell in Vochem. Einige Beispiele aus dem breiten Gesamtleistungsspektrum der Techniker: Am 29. Mai wurde die erste Maschine vom Typ Alstom Prima 1 in Brühl Vochem der Reprofilierung (Fußpflege) und den Einstellarbeiten unterzogen. Damit ist Brühl-Vochem einer der

wenigen Standorte in Deutschland, an dem dieser Fahrzeugtyp bisher bearbeitet werden kann. Bereits am 25. Mai war eine Voith Revita der Bahnen der Stadt Monheim zur Messung der Radaufstandskräfte bei der HGK Technik in Vochem zu Gast.

Ein besonderes Highlight war das Lokomotiven-Pulling (Bild links) am 15. Mai 2012. HGK-Projektleiter Karl-Heinz Gärthe übergab im Namen seines Untersuchungsteams eine Class 66 an Pascal Koch, General Manager der Ascendos Rail Leasing. Es war der Abschluss eines gelungenen Projektes, weitere sind in der Pipeline. (jz)



Lesen Sie mehr auf S. 7

Logistikanbieter mit europäischem Format

Die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) und die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) starten eine der wichtigsten Kooperationen in der deutschen Logistikbranche 2012.

Jan Zeese

Insgesamt bewältigen HGK und NDH ein Container-Volumen von mehr als
900.00 TEU
pro Jahr in den Häfen.

Mehr als
20 Millionen
Tonnen transportieren die 77 eigenen Lokomotiven der zwei Unternehmen im Jahr.

RheinCargo verfügt über
77 eigene Lokomotiven
sowie rund
950 Güterwagen.

2011 bewältigen HGK und NDH gemeinsam rund
22 Millionen
Tonnen Umschlag mit 48 Krananlagen in den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf.

Die Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf verfügen gemeinsam über eine Landfläche von mehr als
1.800 Hektar.

Kooperation von HGK und NDH – das bedeutet: Die Nummer 2 der deutschen Binnenhafenbranche geht mit der Nummer 3 zusammen; und die HGK als eine der größten deutschen Privatbahnen fährt in Zukunft zusammen mit der traditionsreichen Neusser Eisenbahn für die gemeinsamen Kunden. In einem starken Verbund wappnen sich beide Unternehmen so für die Anforderungen des Güterverkehrs der Zukunft. Denn der Verkehr wächst. Im Jahr 2011 bewältigen HGK und NDH gemeinsam rund 22 Millionen Tonnen Umschlag mit 48 Krananlagen in den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf. Mit 77 eigenen Lokomotiven bewegen die beiden Unternehmen zudem pro Jahr mehr als 20 Millionen Tonnen auf der Schiene und kommen somit auf ein Gesamtgüteraufkommen von 42,6 Millionen Tonnen im Jahr. Diese Geschäfte sollen auf die RheinCargo GmbH & Co. KG mit Sitz in Neuss übertragen werden. HGK und NDH werden so ihrer wichtigsten Aufgabe noch besser gerecht: Sie bieten eine wirtschaftlich attraktive Alternative zum Güterverkehr auf der Straße an.

Eins plus eins macht mehr als zwei. Das Motto könnte dabei lauten: RheinCargo kommt, HGK und NDH bleiben bestehen. HGK und NDH werden jeweils einen Anteil von 50 Prozent an der neuen Gesellschaft halten. Beide Partner

übertragen die Geschäfte der Häfen und des Eisenbahnverkehrs auf die neue Gesellschaft. Geschäftsfelder wie die Eisenbahninfrastruktur, die Beteiligungen oder die Lok- und Wagenwerkstatt bleiben bei HGK/NDH, ebenso das Verfügungsrecht über die Immobilien. Hafenaufne Immobilien werden der RheinCargo gegen einen Pachtzins zur Nutzung überlassen, weitere betriebsnotwendige Immobilien mietet RheinCargo an. Die Eisenbahninfrastruktur nutzt RheinCargo wie alle Eisenbahnen gegen Entgelt. Leistungen wie der technische Service oder die kaufmännische Verwaltung werden über Dienstleistungsverträge abgerechnet. Alle Verträge und Vereinbarungen mit Kunden, Lieferanten oder anderen Partnern bleiben bestehen.

Partner auf Augenhöhe. RheinCargo ist eine Kooperation zweier starker Partner. Beide Unternehmen sind auf Wachstumskurs: Die HGK betreibt den zweitgrößten Binnenhafen und eine der wichtigsten Gütereisenbahnen in Deutschland. Einige Eckzahlen: Innerhalb der vergangenen zehn Jahre ist der Umsatz der Kölner von 51 Millionen Euro (2001) auf mehr als 121 Millionen Euro (2011) gestiegen. Die Bahntransporte (von 5,5 Millionen Tonnen 2001 auf 14,4 Millionen Tonnen 2011) und der Hafenumschlag (von 9,6

Millionen Tonnen 2001 auf 12,4 Millionen Tonnen 2011) legten ebenfalls erheblich zu. Die NDH haben Neuss-Düsseldorf zu einem der wichtigsten Umschlagstandorte in Europa entwickelt. 2003 fusionierten die Hafenbetriebe der Stadt Neuss mit denen der Stadtwerke Düsseldorf. Und auch dort kennt man seitdem vor allem Wachstum. So arbeiteten im Jahr 2003 noch 183 Menschen bei der NDH, heute sind es fast 270. Als aktuelle Leistungsbilanz präsentierte die Neuss-Düsseldorfer im März 2012 durchgängig zweistellige Zuwächse: 10,4 Prozent mehr Bahngüterumschlag, 16 Prozent mehr Kranumschlag und 17,3 Prozent mehr wasserseitiger Container-Umschlag brachten ein historisches Rekordergebnis.

Bessere Angebote für die Region. Gemeinsam werden HGK und NDH zu einem Logistikanbieter von internationalem Format. Nur Europas größter Binnenhafen in Duisburg schlägt mehr um als RheinCargo. Die enge Zusammenarbeit über die kommunalen Grenzen dreier Städte hinweg ist die richtige Antwort auf die Herausforderungen der Globalisierung. Zurzeit transportieren Binnenschiffe auf dem Rhein pro Jahr rund 180 Millionen Tonnen aus NRW zu den Seehäfen. 2030 könnten es bis zu 360 Millionen Tonnen im Jahr sein. Im Sinne des NRW-Hafenkonzepts entwickeln die Unternehmen so gemeinsam Lösungen, damit der

Lkw-Anteil von heute rund 75 Prozent der Gütertransporte nicht weiter zunimmt. Das Rheinland ist eine pulsierende Industrieregion. Hier wächst die Bevölkerung ebenso wie die Wirtschaft. Häfen und Eisenbahn halten diese Region mobil. Damit dies auch in Zukunft gelingt, benötigen sie ausreichende Logistikflächen und eine gute Infrastruktur. Aber: Der verfügbare Platz ist knapp geworden. Hafenbetriebe konkurrieren mit anderen Interessen um dieselben Flächen. Zudem gerät die Eisenbahninfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen. Deshalb gehen HGK und NDH neue Wege. Der Grundgedanke: Gemeinsam können die beiden Unternehmen die vorhandenen Kapazitäten effizienter nutzen und so noch bessere Angebote machen. In enger Partnerschaft mit den Unternehmen helfen HGK und NDH so den Kunden, aktuelle und zukünftige Aufgaben besser zu bewältigen. Der Erfolg der Kunden stärkt zugleich die Wettbewerbsfähigkeit von HGK und NDH. Das gilt für die Häfen ebenso wie für die Eisenbahn. Einkaufsvorteile geben zusätzliche Sicherheit, dass RheinCargo betriebswirtschaftlich erfolgreich sein wird.

„RheinCargo kommt, HGK und NDH bleiben bestehen.“

Vorteile für alle. Kunden und Region, Mitarbeiter und Eigentümer – kommt RheinCargo, profitieren sie alle! Denn: Im größeren Verbund kann RheinCargo seinen Kunden bessere Angebote machen. Das reduziert die Logistikkosten von Industrie

und Handel und nutzt so direkt dem Wirtschaftsstandort. Zugleich stärken neue Konzepte die Schiene und die Wasserstraße als umweltschonende Alternative zum Güterverkehr auf der Straße. Mehr Verkehr in den Häfen und auf der Schiene bedeutet mehr Arbeit für die Mitarbeiter vor Ort – bei HGK und NDH ebenso wie bei den anliegenden Speditionen, Verladern und anderen Logistikkunden. Externe Berater erwarten: Ein gemeinsamer Einkauf und der effizientere

Betriebsmitteleinsatz kann das Ergebnis langfristig deutlich verbessern. Mit einem gemeinsamen Marktauftritt wollen die Partner zudem neue Kunden gewinnen und neue Unternehmen am Standort ansiedeln.

HGK und NDH beschäftigen zusammen rund 900 Mitarbeiter. Etwa die Hälfte wird zukünftig für RheinCargo arbeiten. Alle Details haben Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertretung

in „Betriebsvereinbarungen zum Interessenausgleich“ vorab verbindlich geregelt. Die Kooperationspartner sind sich einig, dass RheinCargo kein Rationalisierungsprojekt wird. HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt versichert: „Es wird keine betriebsbedingten Kündigungen im Zusammenhang mit der Kooperation geben.“ Im Gegenteil: Das Vorhaben stärke beide Partner und sichere so langfristig die Arbeitsplätze in den Unternehmen.

Hafeninfos

Das ist RheinCargo

Die RheinCargo GmbH & Co. KG ist eine Tochter von HGK und NDH. Beide Unternehmen halten jeweils 50 Prozent. RheinCargo startet mit rund 500 Mitarbeitern. Mit einem Gesamtgüteraufkommen von mehr als 42 Millionen Tonnen pro Jahr ist RheinCargo ein Logistikdienstleister von europäischem Format.



Das ist die HGK

Die Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist eine Tochtergesellschaft unter dem Dach des Stadtwerke Köln Konzerns. Das Unternehmen entstand 1992 aus einer Fusion dreier kommunaler Unternehmen. 2011 machte die HGK mit 631 Mitarbeitern mehr als 121 Millionen Euro Umsatz.



Häfen und Güterverkehr
Köln AG

Das ist die NDH

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) entstanden im August 2003 durch eine Fusion der bis dahin eigenständig operierenden Häfen Neuss und Düsseldorf. Heute beschäftigt die NDH 270 Mitarbeiter und erwirtschaftet im Jahr einen Umsatz von mehr als 40 Millionen Euro.



Hafennews

Rheinauhafen

Barrierefreier Weg



Am Kap am Südkai entstand ein barrierefreier Durchgang.

Ohne Hindernisse an den Rhein gelangen: Diesen Wunsch erfüllt ein barrierefreier Durchgang im Kölner Rheinauhafen. Er ist Teil eines Mobilitätskonzeptes für den Rheinauhafen, welches die HGK zurzeit schrittweise umsetzt. An der Südseite des Rheinauhafens wurden deshalb in den vergangenen Monaten Pflastersteine entfernt, abtransportiert und nach der Verarbeitung bei einem Spezialunternehmen als glatte Stücke wieder eingesetzt. „Um eine für moderne Rollatoren geeignete Oberfläche zu erhalten, mussten wir die historisch-origina len Steine mittig zersägen lassen. Ein einfaches Abschleifen lässt der Blaubaust nicht zu. Deshalb haben wir dieses aufwendige Verfahren gewählt“, erklärt Franz-Xaver Corneth, der für die HGK die Entwicklung des Rheinauhafens verantwortet. Am Harry-Blum-Platz, wo zurzeit noch eine Baustelleneinfahrt den Weg erschwert, plant die HGK ebenfalls einen glatten, ebenen Zugang zum Strom. (jz)

Runder Geburtstag 20 Jahre HGK



Massengutumschlag ist traditionell ein wichtiges Geschäft.

Die HGK ist ein modernes Logistikunternehmen mit langer Tradition. Bereits im 19. Jahrhundert entstanden die drei Vorgänger. Vor 20 Jahren schlossen sie sich zur heutigen HGK zusammen. Nachdem im Juni 1992 die Häfen Köln GmbH (HGK) mit der Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE) verschmolzen war, übernahm diese am 1. Juli 1992 die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KfBE). Am 13. Juli 1992 wurde die HGK dann in die Häfen und Güterverkehr Köln AG umgewandelt. Gegründet in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit, hat das Unternehmen seitdem eine Menge geleistet. Mehr als 500 Millionen Euro investierte die HGK während der 20 Jahre in Anlagen und Maschinen. 1992 lag der Umsatz umgerechnet bei 40,75 Millionen Euro, heute erzielt die HGK mehr als das Dreifache. In allen Leistungsbereichen hat das Unternehmen zugelegt: von rund sechs auf mehr als 14 Millionen Tonnen beförderter Güter, von 60.000 auf über 500.000 bewältigter TEU und von sieben auf mehr als zwölf Millionen Tonnen Hafenumschlag. Besonders beeindruckend ist die Nettotonnenkilometer-Leistung der Eisenbahn. Diese lag 1992 bei 55 Millionen. 2011 war es mit fast drei Milliarden etwa das 60-Fache. Lesen Sie mehr in der nächsten Ausgabe. (jz)

Logistische Komplettlösung

Die HGK erweitert ihr Fernverkehrsangebot. Anfang 2014 soll das neue Umschlagterminal im Kölner Norden in Betrieb gehen. Dann wird das Unternehmen eine durchgehende Logistikkette aus dem Rheinland in die Schweiz und bis Italien anbieten. Die Gründung eines Tochterunternehmens in Basel schafft bereits heute die rechtliche Voraussetzung. Logistische Komplettlösungen aus einer Hand bietet die HGK in Deutschland, den Niederlanden und zukünftig auch in der Schweiz. „Mit Gründung des Unternehmens „Rheinland Cargo Schweiz stellen wir schon heute die Weichen für eine reibungslose Verkehrsaufnahme im Jahr 2014, wenn das Terminal Nord seinen Betrieb aufnimmt“, erläutert Paul Schumacher, Leiter der HGK-Güterverkehrssparte. Er wird zukünftig Geschäftsführer des Schweizer Tochterunternehmens sein. Dessen Gründung war eine Auflage für die HGK, um als Eisenbahnverkehrsunternehmen zwischen Basel und Domodossola aktiv werden zu können. „Mit dem Schweizer Tochterunternehmen tragen wir dazu bei, dass die Kölner Region von der zunehmenden Vernetzung der Wirtschaft- und Warenströme in Europa profitiert“, sagt Paul Schumacher. Er sieht für die HGK Potenziale aufgrund der guten Anbindung Kölns an die europäischen Verkehrsnetze. Nach Inbetriebnahme des Terminals Nord erwartet die HGK zusätzliche Anfragen für Transporte von Köln in die Schweiz und bis Italien. Bestehende Kooperation in der Schweiz will die HGK weiterführen. „Unser wichtigstes Ziel ist es, auch in Zukunft wirtschaftlich sinnvolle Alternativen zum Güterverkehr auf der Straße zu bieten“, betont Paul Schumacher. (jz)

Jahresabschluss

HGK verpasst Rekordjahr nur knapp

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im vergangenen Jahr 121,7 Millionen Euro umgesetzt. Zwölf Millionen Euro mehr als 2010 bedeuten ein Plus von elf Prozent. Damit verpasst die HGK ihr bisheriges Rekordjahr nur knapp. 2008 lag der Umsatz der HGK bei 122,3 Millionen Euro. Die Leistungen des Hafenbetriebs lagen erneut auf hohem Niveau. 8.000 Schiffe wurden 2011 mit insgesamt 12,4 Millionen Tonnen Gütern be- und entladen. Damit blieb die Leistung nur um zwei Prozent unter der des Jahres 2010, dem bisher umschlagstärksten Jahr der Unternehmensgeschichte. Eine Sperrung der Rheinschifffahrt sowie zwei Niedrigwasserphasen verhinderten ein stärkeres Wachstum in diesem Jahr in den Häfen“, so Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Die Güterverkehrssparte entwickelte sich weiter dynamisch. So transportierte die HGK mit 66 Lokomotiven 14,4 Millionen Tonnen und leistete dabei 2.803 Millionen Netto-Tonnen-Kilometer. Zum Vergleich: Vor zehn Jahren hatte das Unternehmen mit 39 Lokomotiven 5,5 Millionen Tonnen auf der Schiene bewegt und dabei 320 Millionen Netto-Tonnen-Kilometer geleistet. Die höhere Transportleistung bedeutete zugleich erheblich gestiegene Einsatzkosten. Diese wurden neben zusätzlich eingesetzten Lokomotiven vor allem vom stark gestiegenen Dieselpreis bestimmt. Noch deutlicher als im Fernverkehr wirkte sich dies für die regionalen Verkehre der HGK aus. Bei steigenden Kosten gingen die Transportmengen in diesem Segment weiter zurück und konnten nicht zum positiven Ergebnis beitragen. Die Immobiliensparte der HGK erwirtschaftete einen deutlich positiven Beitrag zum Gesamtergebnis, ebenso die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften. Insgesamt erwirtschaftete die HGK 3,5 Millionen Euro Gewinn (Vorjahr: 3,6 Millionen). (jz)

Vier Diesel für einen Koppelverband

Neues altes Antriebskonzept: d er richtige Motor für die richtige Strecke

Christian Grohmann



Bilder: Zeese, Krott, HGK, Grohmann

Rolf Bach hat schon Einiges angestellt, um „El Niño“ technisch auf den neuesten Stand zu bringen. Erst gab es eine zweite Stahlhaut, dann eine neue Begleiterin – den Schubelichter „La Niña“ – und im letzten Jahr eine Wärmebildkamera als Sehhilfe bei Nacht. Nun hat der ideenreiche Partikulier seinem 1956 gebauten Schiff eine Herztransplantation verordnet. Ein Eingriff, mit dem der 186 Meter lange Koppelverband streckenweise über 30 Prozent Kraftstoff einsparen soll.

Kleinerer Durst. So genügsam wie am 16. Mai ist der Koppelverband noch nie den Main hinaufgefahren. Bach ist begeistert: „Meine bisherige Bestmarke für die Strecke Mainz – Bamberg lag bei 5.300 Litern Diesel. Jetzt haben wir

es mit 3.610 Litern geschafft.“ Das Erfolgsrezept: Ab der Schleuse Kostheim bei Wiesbaden schaltete Bach die beiden nagelneuen Schiffsdiesel mit je 701 Kilowatt aus. Stattdessen übernahmen zwei ebenfalls neue, kleinere Dieselmotoren mit je 221 Kilowatt, die über einen zweiten Krafteingang am Getriebe eingekoppelt werden. „Die großen Maschinen laufen nicht im idealen Lastbereich, wenn wir auf Kanälen oder flussabwärts auf dem Rhein unterwegs sind. Da kommen von nun an die kleinen Motoren zum Einsatz“, führt der 54-Jährige aus. Ein Verfahren, das sich auch positiv auf den Schadstoffausstoß und die Lärmemissionen auswirkt.

Wirtschaftliches Fahren. Ob Anschaffung, Wartung, Ölwechsel, Verbrauch oder Ersatzteil-

versorgung: Bach hat ausgerechnet, dass er mit den beiden kleineren „Quasi-Lkw“-Serienmotoren in jeder Hinsicht günstiger fährt. Vorbilder für diese Antriebskonfiguration gab es in der Binnenschifffahrt bislang nicht. Fischtrawler und Minensuchboote arbeiten aber bereits mit ähnlichen Systemen. „Es muss halt nur mal einer in dieser Branche umsetzen“, unterstreicht Bach.

Investition in die Zukunft. Weil sich die kleinen Dieselmotoren auch einfacher nachrüsten oder austauschen lassen, ist Bach überzeugt, auf seinem Schiff Raum für zukünftige Antriebstechnologien geschaffen zu haben. „Wenn die Motoren nach Jahren ersetzt werden müssen, kann das auch durch Gas- oder Elektromotoren mit Brennstoffzellen oder anderen Energiespeichern

geschehen – je nachdem, was verfügbar und wirtschaftlich ist“, so Bach. Die großen Schiffsdiesel wird er für die kräftezehrende Fahrt stromaufwärts aber noch eine ganze Weile benötigen. „Das schaffen alternative Antriebe so schnell nicht.“

Neue Projekte. Nach Wärmebildkamera und Antriebssystem hat der technikbegeisterte Schiffseigner schon wieder neue Pläne: Als Nächstes wird „El Niño“ für das niederländische

Schiffahrts-Umwelt-Label „Green Award“ fit gemacht. Damit trägt Rolf Bach dazu bei, die Schifffahrt noch umweltfreundlicher zu machen. Schon heute verbraucht ein Binnenschiff etwa 1,3 Liter Diesel, um eine Tonne einen Kilometer weit zu transportieren. Zum Vergleich: Ein Lkw braucht für dieselbe Leistung rund 4,1 Liter.

Zertifikat erneuert

HGK weiterhin Entsorgungsfachbetrieb

Die HGK ist ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb. Dies bestätigte im April 2012 die „Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e. V.“ dem Kölner Logistikunternehmen. Das Zertifikat ist eine Voraussetzung für den Transport von Abfällen auf der Schiene. Seit März 2001 ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ein zertifizierter „Entsorgungsfachbetrieb“ gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz. 2012 hat das Unternehmen zum inzwischen elften Mal erfolgreich am freiwilligen Prüfungsverfahren der „Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e.V.“ teilgenommen. „Das Zertifikat bestätigt, dass wir als HGK alle gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen erfüllen. Es gibt uns zudem die Gewissheit, unseren eigenen hohen Ansprüchen zu genügen“, betont Rolf Schulke. Rolf Schulke betreute als Umweltbeauftragter der

HGK das Zertifizierungs-Prozedere. Der Abfalltransport ist ein etabliertes Geschäftsfeld der Gütereisenbahn. Seit 1997 übernimmt die HGK die städtischen Hausmülltransporte auf der Schiene. Seit zwölf Jahren zählt die Restmüllverbrennungsanlage der AVG in Köln-Niehl zu den Kunden. In dieser Zeit hat die HGK mehr als drei Millionen Tonnen Müll auf der Schiene zur AVG nach Niehl geliefert.

Als Entsorgungsfachbetrieb trägt die HGK das Gütezeichen einer anerkannten Entsorgungsgemeinschaft. Dieses bestätigt die Zuverlässigkeit von Betriebsinhaber, Leitungspersonal sowie sonstigem Personal und schreibt deren regelmäßige Teilnahme an Fachkurselehrgängen vor. Auch in den Niederlanden besitzt die HGK alle erforderlichen behördlichen Zulassungen zur Beförderung von Abfällen auf der Schiene. (jz)



Die HGK transportierte bisher mehr als drei Millionen Tonnen Müll auf der Schiene in die Restmüllverbrennungsanlage der AVG in Köln-Niehl. Das entspricht rund 300.000 eingesparten Lkw-Fahrten.



CTS Container-Terminal GmbH

Die CTS Container-Terminal GmbH ist ein mittelständisches Unternehmen im Hafen Köln Niehl. Zu den Kernkompetenzen zählen der Containerumschlag, Transport und die Verschiffung von Containern in die Seehäfen. Daneben bietet die CTS ihren Kunden alle Serviceleistungen rund um den Container sowie deren Vermietung und Verkauf an.

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir eine/n

gewerbliche/n Mitarbeiter/in

zur Unterstützung der operativen Tätigkeiten im Terminalbetrieb. Wir arbeiten im Mehrschichtbetrieb.

Von unserem / unserer künftigen Mitarbeiter/in erwarten wir:

- Führerschein der Klasse B
- gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- sorgfältige und genaue Arbeitsweise und Zuverlässigkeit
- hohe Einsatzbereitschaft und Belastbarkeit
- Flexibilität, Mobilität und Teamfähigkeit
- Lernbereitschaft und eine schnelle Auffassungsgabe

Wir bieten neben einer leistungsgerechten Vergütung und guten Sozialleistungen eine anspruchsvolle Tätigkeit in einem motivierten Team.

Wir freuen uns über aussagefähige Bewerbungsunterlagen auch sehr erfahrener Mitarbeiter/innen. Bitte senden Sie diese unter Angabe Ihrer Entgeltvorstellungen und möglichem Eintrittsdatum per E-Mail oder Post an:

CTS Container-Terminal GmbH
Rhein-See-Land-Service
Stapelkaai / Niehl Hafen
50735 Köln
Telefon: +49 221 75208-0
Telefax: +49 221 75208-43
www.cts.container-terminal.de

info@cts.container-terminal.de



Weiter geht's!

Kran-Quartett der Kölner Häfen

Hafenkrane gelten als eine Neuentwicklung des Mittelalters. Sie verbreiteten sich in verschiedenen Bauweisen im nordeuropäischen Raum, während die Mittelmeerhäfen ihre Schiffe noch lange über Rampen luden und löschten. Einer der ältesten noch erhaltenen Hafenkrane steht im belgischen Brügge. Er wurde 1288 aus Holz gebaut. Bewegliche Hafenkran-Typen kamen erst mit Beginn der Industrialisierung auf. Das Kran-Quartett bietet Krangeschichte und Technik-Details auf 32 Spielkarten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen. Verpasste Karten gibt es auf der HGK-Internetseite im Online-Archiv: (cg)

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

6a Vollportal-Doppellenker

Kran 1

Betriebszeit:	seit 1963
Standort:	Deutz, Becken Ost
Hersteller:	J. Pohlig
Kranbahn:	432 m
Kranspur:	9,3 m
Ausladung:	25 m
Tragfähigkeit:	8 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

6b Vollportal-Doppellenker

Kran 2

Betriebszeit:	seit 1981
Standort:	Deutz, Becken West
Hersteller:	PWH
Kranbahn:	570 m
Kranspur:	9,3 m
Ausladung:	25,5 m
Tragfähigkeit:	20 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

3c Spezialkrane

Kran 28

Betriebszeit:	seit 2001
Standort:	Niehl, Becken 3 Ost
Hersteller:	KE Kranbau Eberswalde
Kranbahn:	400 m
Kranspur:	11,5 m
Ausladung:	38 m
Tragfähigkeit:	10 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer, Magnet

7a Andere: Portal-Drehkran

Kran 4

Betriebszeit:	seit 1990
Standort:	Deutz, Becken West
Hersteller:	Takraf
Kranbahn:	207 m
Kranspur:	9,3 m
Ausladung:	30 m
Tragfähigkeit:	50 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

CTS Container-Terminal GmbH
Rhein-See-Land-Service
Stapelkaai / Niehl Hafen
50735 Köln
Telefon: +49 221 75208-0
Telefax: +49 221 75208-43
www.cts.container-terminal.de



Weiterbildung

VKSH informiert
über Verkehrsfach-
wirt-Lehrgang

Einen Informationsabend über den berufsbegleitenden Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt/ zur Verkehrsfachwirtin veranstaltet der Verband Kölner Spediteure und Hafenanleger am 31. August. Um 18 Uhr informieren die Dozenten in den Räumlichkeiten des CTS Container-Terminals am Stapelkai im Hafen Köln Niehl über die Fortbildungsmöglichkeit für Speditionskaufleute und andere kaufmännische Angestellte. Der Lehrgang, der auch dieses Jahr ab Herbst angeboten werden soll, entspricht dem Rahmenlehrstoffplan der DIHK. Er vermittelt Kenntnisse und Fertigkeiten, um eigenständig in der kaufmännischen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft arbeiten zu können. Der Lehrgang dauert zwei Jahre und findet jeden Samstag im Hafen Köln Niehl statt. Um teilnehmen zu können, benötigen Speditionskaufleute eine mindestens einjährige Berufspraxis, bei anderen kaufmännischen Ausbildungen sind je nach Branche zwei oder fünf Jahren Berufspraxis erforderlich. Die Kosten für den Lehrgang liegen bei zehn Teilnehmern bei etwa 100 Euro pro Monat. (cg)

Weitere Auskünfte gibt es unter:
info@verbandkoelnerspediteure.de

Jahrestagung

VKSH erhält
Verstärkung

Die VKSH-Mitglieder um den Verbandsvorsitzenden Alfred Kranz (1. Reihe 3. v. r.).

Eine starke Gemeinschaft in der Kölner Logistik, ein verbessertes Erscheinungsbild des Hafens sowie die Vertiefung und Erweiterung der Kundenkontakte. So hat der Verband der Kölner Spediteure und Hafenanleger (VKSH) seine Ziele für das Jahr 2012 umrissen. Auf der Jahreshauptversammlung in den Räumlichkeiten des CTS Container-Terminals am 13. April konnten die Mitglieder außerdem einen neuen Mitstreiter begrüßen: Die Kölner Niederlassung der Firma Greuel Transporte trat Anfang April in den nun 15 Mitgliedsunternehmen starken Verband ein. Besprochen wurden außerdem die Fortführung der Hafenzeitung sowie die Möglichkeiten zur Fortbildung der angestellten Schiffsahrts- und Speditionskaufleute. (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

Straßensanierungen machen
„letzte Meile“ zum Flaschenhals

Hafenbetriebe sind auf funktionierendes Kölner Straßennetz angewiesen.

In diesem Jahr haben es Lkw-Fahrer und -Disponenten in der Region Köln nicht leicht: Östlich der Stadt arbeiten die Straßenbauer am Heumar Dreieck, im Westen wird an der A1 die Schallschutzmaßnahme „Löwenicher Deckel“ installiert. Gleichzeitig ist die Zoobrücke für Lkw über 30 Tonnen gesperrt, die Severinsbrücke ist für Lkw über 16 Tonnen nur eingeschränkt nutzbar. Zu allem Übel war auch noch die A57 wegen eines Unfalls infolge von Brandstiftung über sechs Wochen lang gesperrt.

ÜBERLASTETE NEBENSTRECKEN. Probleme, mit denen auch die Umschlagbetriebe in den Kölner Häfen zurechtkommen müssen. So etwa das CTS Container-Terminal. „Schließlich sollen die staufrei mit Schiff oder Bahn in Niehl angelieferten Container zeitgerecht bei den Endkunden in den angrenzenden Industriegebieten, im Sauerland oder in der Eifel ankommen“, erklärt Oliver Haas, Operations Manager für die Lkw-Disposition bei CTS. Gleiches gilt auch für die Export-container aus der Region, die auf dem West- oder Stapelkai im Niehler Hafen eintreffen.

Allein die Umwege, die Lkw in Richtung Norden wegen der A57-Sperrung in Kauf nehmen müssen, summieren sich: Im Schnitt kam es auf jeder zehnten Tour zu einer Verspätung von 48 Minuten. „Außer den Brandstiftern kann man im Fall der A57 niemandem einen Vorwurf machen“, erklärt CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland. „Anderorts ist es zu begrüßen, dass die Infrastruktur ausgebaut wird. Aber das Chaos auf der A1 bei Löwenich hätte aber durch die Einbeziehung der Beteiligten in die Planung deutlich gemindert werden können.“ Schlechte Informationspolitik. Rund 20.000 Lkw verkehren täglich auf dieser Strecke. Weil die Bauarbeiten in der Oströhre zum Großteil nachts stattfinden, ist sie zeitweilig zwischen 21 und 5 Uhr kom-



Stau in nördlicher Fahrtrichtung an der südlichen Einfahrt des „Löwenicher Deckels“.

plett gesperrt. So können nachts keine LKW in Richtung Norden fahren, da die Gegenverkehrssituation in der fertigen Weströhre für die Laster zu gefährlich ist. Weil am Wochenende nicht gearbeitet wurde, galten für Samstag und Sonntag wiederum andere Regelungen. Für Gefahrguttransporte ist das Autobahnteilstück bis zur Änderung der Verkehrsführung komplett gesperrt. „Die aktuelle Regelung ist ein großer Fortschritt, der erst durch intensive Gespräche zwischen der Bezirksregierung, dem Straßenbaubetrieb des Landes, dem Transportgewerbe und der IHK Köln zu Stande kam, so Wieland, denn ursprünglich hätte das Teilstück vom Autobahnkreuz Köln-West bis zur Auffahrt Bocklemünd über die Dauer der Bau-

„Im Schnitt kam es auf jeder zehnten Tour zu einer Verspätung von 48 Minuten.“

arbeiten komplett gesperrt werden sollen. Darüber hatten die Straßenbauer weder die IHK noch die Transportunternehmen rechtzeitig informiert. Die Forderung der IHK, einen Dreischichtbetrieb zur Verkürzung der Bauzeit einzuführen, hat der Landesbetrieb Straßen NRW bislang abgelehnt.

FREIE FAHRT. Wieland ist froh, dass es auf Schiene und Wasserstraße geordneter zugeht: „Sperrungen auf dem Rhein sind äußerst selten, und Stau gibt es höchstens bei der Abfertigung in den Seehäfen.“ Um den baustellengeplagten Kölner Autobahnring und die sanierungsbedürftigen Brücken zu umgehen, setzt CTS verstärkt auf die Bahn-Shuttle-Verbindungen nach Knapsack, Düren und Bergisch-Gladbach: Für diese Verbindungen gibt es feste Zeitfenster, mit denen die Disponenten deutlich besser arbeiten können. (cg)



Rund **20.000 Güter-Lkw**
passieren pro Tag die Autobahn BABI bei Köln,
meist als Transitverkehr.

Ein durchschnittliches Trockengüterschiff
ersetzt **150 Lkw**, ein modernes
Containerschiff sogar bis zu **500 Lkw**.

Gutachter erwarten ein weiterhin massives Wachstum
des Güterverkehrs im Rheinland. So soll der
Lkw-Verkehr um **93 Prozent** bis 2025 zunehmen.

Auf dem Wasser ist alles entspannt.

Bunte Vielfalt
auf dem Wasser

Köln legt als Ziel der Fahrgastschiffe immer stärker zu. Die Köln-Düsseldorfer, älteste deutsche Aktiengesellschaft, geht optimistisch in ihre 187. Saison.

Dank der Bundesgartenschau in Koblenz war 2011 für die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) ein „Hammerjahr“ mit einem um 17 Prozent gestiegenen Umsatz von 28,6 Millionen Euro. Auch dem Jahr 2012 blickt die KD erwartungsvoll entgegen und sieht sich weiterhin auf Erfolgskurs, so Klaus Hader, KD-Vorstand zuständig für Finanzen und Personal, auf der KD Pressekonferenz am 4. April 2012 in Köln. Trotz zusätzlicher Treib-

stoffkosten von 600.000 Euro und schlechten Wetters im letzten Sommer konnte die KD 2011 einen Jahresüberschuss von knapp unter 400.000 Euro erzielen, der in die Rücklagen eingestellt wird. Wegen der Erdbeben-Katastrophe in Japan befürchtete man einen zahlenmäßigen Rückgang asiatischer Reisender, doch dies trat nicht ein. Der Besucherstrom blieb konstant und es wurde sogar ein leichter Anstieg der Fahrgastzahlen verzeichnet. Auch für 2012 rechnet KD-Vorstand Norbert Schmitz mit weiter steigenden Diesellosten, die man über einen Treibstoffzuschlag von 80 Cent je Linienticket ab Preisstufe C auffangen will. Rund eine Million Euro hat die KD in die Neugestaltung ihrer Landagenturen investiert. Dazu zählte auch die Ausrüstung mit Kanalschlüssen an den Anlegern, um das auf allen Schiffen mittlerweile in neu eingebauten Fäkal tanks gesammelte Brauchwasser abzunehmen. Diese Entsorgungseinrichtungen stehen auch anderen Schiffsahrtsunternehmen zur Verfügung. Die KD profitiert in allen Fahrtgebieten vom anhaltenden Trend „Urlaub in Deutschland“. Zur Saisonöffnung am 6. April wurden von Köln bis Mainz daher bis zu 15 Schiffe eingesetzt. „Auch wenn die Bundesgartenschau zu Ende ist, sind doch die wunderschönen Parkanlagen in Koblenz erhalten geblieben“, merkte Schmitz an, „die für Fahrgäste nach wie vor als touristische Attraktion gelten.“ Ebenso können Passagiere nun auch von der Seilbahn in Ehrenbreitstein profitieren, denn die KD bietet ein Kombi-Ticket für die Schiffsahrt und Seilbahn – „im Grunde alles was

Die HGK bewältigt pro Jahr circa **1.500** Anlegemanöver von Flusskreuzfahrtschiffen an den fünf HGK-Liegeplätzen der Altstadtseite des Rheinufer sowie an den Plätzen am Vorhafen Deutz.

stoffkosten von 600.000 Euro und schlechten Wetters im letzten Sommer konnte die KD 2011 einen Jahresüberschuss von knapp unter 400.000 Euro erzielen, der in die Rücklagen eingestellt wird. Wegen der Erdbeben-Katastrophe in Japan befürchtete man einen zahlenmäßigen Rückgang asiatischer Reisender, doch dies trat nicht ein. Der Besucherstrom blieb konstant und es wurde sogar ein leichter Anstieg der Fahrgastzahlen verzeichnet. Auch für 2012 rechnet KD-Vorstand Norbert Schmitz mit weiter steigenden Diesellosten, die man über einen Treibstoffzuschlag von

Die Flusskreuzfahrtschiffe werden bei bestimmten Messen auch als **Hotelschiffe** eingesetzt.

75 Prozent aller Flusskreuzfahrtschiffe, die nach Köln kommen, machen an Steigern der HGK fest. Hinzu kommen die vielfältigen und zahlreichen Tagesausflugschiffe durch private Betreiber.

das Bundesgartenschau-Ticket bot, ohne den zusätzlichen Eintrittspreis“. Auch ein Ausflug nach Linz mit Stadtrundgang, Schiffsahrt und Essen an Bord wird diese Saison angeboten, wie auch die üblichen Sightseeing-Angebote in Köln und Düsseldorf. Mit der MS RheinFantasie, das jüngere Schwesterschiff der MS RheinEnergie, erhielt die KD 2011 eine weitere Top-Location auf dem

Rhein, die sowohl für Linienfahrten als auch für Programmfahrten genutzt werden wird. Mit einer

Flusskreuzfahrtschiffe, die hier anlegen, sind zwischen **76 und 135** Meter groß. Sie können zwischen **60 und 180** Passagiere pro Schiff befördern.

modernen Innenausstattung und einer 40 Quadratmeter großen Innenbühne hat sich dank der RheinFantasie der Veranstaltungskalender erweitert. So bietet die KD seit Ende April jeden Monat eine „Express Ü30 Party“, wie auch weiterhin den „Dauerbrenner des KD-Partykalenders“, die „Si-on-Kölsch-Disco“ mit zwölf Terminen bis Dezember. Auch den Fans der 80er-Jahre wird mit der „80er-Party“ ein Event auf den Leib geschneitten. Für Urlaubsstimmung sorgt an fünf Freitagen die „Mallorca-Fete“. Für Musik- und Party-Begeisterte ist also ein weitreichendes Programm verfügbar, welches auch auf der Website oder per Telefon einsehbar ist. Für kulinarisch begeisterte gibt es ebenfalls neue Events, wie die Samstagabendfahrten mit Buffet und Livemusik. „Die Bord-Gastronomie hat einen festen Platz in unserem Leistungsangebot, und wir bieten in diesem Jahr wieder neue Spitzenweine“, sagte Schmitz. Kundenfreundlichkeit spielt bei der KD weiterhin eine wichtige Rolle, und so sind einige Spartipps zum Beispiel das KD-Tagesticket oder die Ermäßigungen für Wanderer (20 Prozent), Schüler und Studenten (bis zu 50 Prozent), Gruppen (25 Prozent) und Senioren, die nun einen Rabatt von 30 Prozent an allen Fahrtagen genießen können. Buchen kann man per Telefon und auch auf der neu gestalteten Website im Webshop. (gd)

Service in der Lokwerkstatt

Kurze Standzeiten sparen Bares

Am 15. Mai übergaben Techniker der HGK zum 17. Mal eine Lokomotive des Typs „Class 66“, welche zuvor im Auftrag der Ascendos Rail Leasing S.a.r.l. aus Luxemburg eine Untersuchung nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung § 32 durchlaufen hatte. Pascal Koch, General Manager von Ascendos, lobte die HGK als starken Partner. Im Zuge der bisherigen Zusammenarbeit habe sein Unternehmen erhebliche Einsparungen durch die Aufarbeitung von Fahrzeugkomponenten erwirtschaften können. Die HGK verwendet annähernd hundert Prozent der Teile wieder. Daneben setzen die Vochemer auf kurze Standzeit, was die Kosten der Kunden weiter verringert. Dann folgte den Worten eine starke Tat: HGK-Pro-

jektleiter Karl Heinz Gärthe überreichte im Namen seines Teams die Lok zusammen mit einem handgefertigten Zughaken. Gemeinsam zogen Ascendos-Manager Pascal Koch und die HGK-Mitarbeiter an einem damit verbundenen Seil, bis sich 127 Tonnen amerikanischer Stahl lautlos in Bewegung setzten. „Solange Güter nicht per E-Mail verschickt werden können, werden bei der Bahn die Räder nicht stillstehen. Mit den Werkstätten der HGK haben Leasinggeber und Betreiber im Bahnlogistikmarkt von morgen einen zuverlässigen Partner“, schaute Bereichsleiter Ludger Schmidt nach dem erfolgreichen Projektabschluss optimistisch nach vorne. (jz)



Pascal Koch und Ludger Schmidt (r.)

Hafen news

VHS in Kendenich

Moderne Technik
im „HGK-Tower“

Am 24. April 2012 machte der „HGK-Tower“ für die VHS die Türen auf. HGK-Mitarbeiter Günther Wischum erläuterte den Gästen der Volkshochschule, wie ein sicherer Eisenbahnverkehr funktioniert, und ermöglichte den Blick auf eine beeindruckende Technik. Zehn Stellwerke mit 6.000 Anlagekomponenten, mehr als 800 Signale auf 250 Gleiskilometern – diese Zahlen prägen die Eisenbahninfrastruktur des HGK-Netzes. Mittendrin: die Netzzentrale des Unternehmens in Hürth-Kendenich. Hier steuern rund 50 Rechner die weitverzweigte Technik. Mitarbeiter überwachen Bahnübergänge und öffnen Schranken. (jz)

Müll in der Tiefe

Neue Unterflur-
container am Rhein

1500-mal im Jahr legen Fahrgast- und Hotelschiffe entlang des Rheinufer an. Jedes Schiff bringt den Müll der Fahrgäste mit. Dieser soll sauber, einfach und vor Hochwasser sicher abtransportiert werden. Deshalb haben die Kölner Abfall Wirtschaftsbetriebe entlang der Uferpromenade drei neue Unterflurbehälter installiert. Der Behälter ist mit einem individuellen Code gesichert, welchen die Schiffer bei der Hafenbehörde in Köln-Niehl erhalten. (jz)

Hafenrundfahrten

Neue Termine
bei KölnTicket

Auf Hafenrundfahrt entlang einer unbekannten Seite Kölns.

Das Interesse an den Kölner Hafenrundfahrten übertrifft alle Erwartungen. Nachdem die monatlichen Fahrten zügig ausverkauft waren, nimmt Veranstalter KölnTourist ab sofort weitere Termine ins Programm. Den Vertrieb der Fahrkarten übernimmt KölnTicket. „Es gibt wieder Tickets für die Kölner Hafenrundfahrten“, freut sich Angelika Schmitz. Als Geschäftsführerin der KölnTourist Personenschiffahrt am Dom GmbH musste sie zuletzt Interessenten absagen. Deshalb nimmt KölnTourist ab Mai weitere Zusatztermine ins Programm. „Insgesamt sind zurzeit wieder für rund 30 Fahrten Plätze frei“, so Schmitz. KölnTourist empfiehlt trotz des erweiterten Angebots, Karten im Vorverkauf zu sichern. Tickets kosten 13,50 Euro (ermäßig 9,50 Euro). Den Vorverkauf übernimmt KölnTicket an allen Vorverkaufsstellen, unter der Telefonnummer 02 21 - 28 01 sowie im Internet (www.koelnticket.de/ dann im Suchfeld „Hafenrundfahrt Köln“ eingeben). (jz)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen
und gewinnen!

Frage:
Wie heißt die Kooperation von
HGK und NDH?

Die Neusser Eisenbahn wird Teil
der Kooperation.

Die Häfen und Güterverkehr Köln
AG kooperiert mit den Neuss-Düs-
seldorfer Häfen. Am 1. August 2012
geht die gemeinsame Tochter an den
Start. Doch welchen Namen trägt
das neue Unternehmen. Heißt es:

- a) CologneCargo
- b) RheinCargo
- c) RheinRiver

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:
31. August 2012

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es **1 x zwei Frei-**
fahrten für die Kölner Hafenrund-
fahrten, **2 x je ein Video** „Gelebte
Eisenbahnwelten“, **10 x je einen**
Sightseeing-Guide „3 Tage in Köln“

Die Gewinner des vorigen Rätsels
sind: *Angela Brühl, J. Falkner,*
Johannes Kleine-Benne, Franz
Nowak (alle Köln), (werden schriftlich
benachrichtigt).
Die richtige Antwort lautete:
Antwerpen

Zertifikat für die HGK

Ausgezeichnete Nachwuchsförderung


Mit dem Zertifikat (v. l.): Andrea Krause, Helene Geuer (beide HGK), Roswitha Stock, Dr. Witich Roßmann (bei-
de BA), HGK-Azubi Stephan Smirnoff, Vorstandssprecher Horst Leonhardt, Oberbürgermeister Jürgen Roters.

Die Bundesagentur für Arbeit würdigt das „her-
vorragende Engagement der Häfen und Gü-
terverkehr Köln AG in der Ausbildung“. Am
Mittwoch, 11. April, erhielt das Unternehmen bei einem
feierlichen Empfang im Kölner Rathaus „das offizielle
Zertifikat für Nachwuchsförderung 2011/2012“.

Mit vorbildlichen Ausbildungsleistungen Verantwortung
für die Zukunft übernehmen – diesen Anspruch
stellt die Bundesagentur für Arbeit an die ausgezeich-
neten Unternehmen. Die HGK wird dem gerecht. Mit
ständig rund 30 Auszubildenden engagiert sie sich über-
durchschnittlich dafür, junge Mitarbeiter auf ein er-
folgreiches Berufsleben vorzubereiten. Die Ansprüche,
welche die HGK an Auszubildende und Ausbilder stellt,

sind hoch. „Wir sind Konstrukteure des modernen Gü-
tertransports geworden. Ob Logistikmanager, Gleis-
bauer oder Schweißer: Unsere Leistungen sind immer
nur so gut, wie die Menschen bei uns“, erklärte HGK-
Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Die HGK investiert jedes Jahr mehrere Hunderttausend
Euro in die Aus- und Fortbildung. Dafür wurde das Un-
ternehmen gemeinsam mit anderen Kölner Betrieben
ausgezeichnet. „Gut ausgebildete Arbeitskräfte sind ein
Standbein einer soliden Wirtschaft“, lobte Oberbürger-
meister Jürgen Roters. Roswitha Stock, Vorsitzende der
Geschäftsführung der Bundesagentur für Arbeit (BA)
Köln, stellte fest: „Eine gute Ausbildung ist die unver-
zichtbare Voraussetzung für die Zukunft.“ (jz)


Kleine Anfrage

Wie häufig sind Hafen-Kooperationen?

Fusionen und Kooperationen sind in der Wirtschaft nicht ungewöhnlich. Eine enge Zusam-
menarbeit von zwei großen, kommunalen Hafen- und Güterbahnen gibt es dagegen schon
seltener. Zwar arbeiten beispielsweise die Häfen Mannheim und Ludwigshafen bereits seit
Jahren eng zusammen. Aber für eine komplette Übertragung der Logistikgeschäfte, wie
es HGK und NDH planen, gibt es bisher erst ein Beispiel: 2003 taten sich die Häfen
Neuss und Düsseldorf zur NDH zusammen. Diese gründet nun mit der HGK ein
größeres, gemeinsames Unternehmen.

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),
Gwendolyn Dünner (gd), Axel Granzow (gz),
Christian Grohmann (cg), Margit Knott (mk),
Judith Mattke (jm)

E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

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

E-Mail: khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

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

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

Kölner Köpfe



BERND PELSTER

Seit 45 Jahren auf dem Bock

Eigentlich hat Bernd Pelster Kfz-Mechaniker
gelernt. Doch als der heute 66-Jährige in seiner
Bundeswehrzeit die Lkw-Fahrschule besuchte,
hielt ihn nichts mehr in der Werkstatt. Für ihn
war klar: „Ich werde Lastwagenfahrer.“ So be-
gann Pelster am 1. April 1967 seine Laufbahn im
Führerhaus einer Zugmaschine. War er anfangs
mit trockener Ladung für eine Kölner Spedition
unterwegs, ging es später in den Tanktransport.
Er fuhr endlose Kilometer über die Alpenpässe
bis nach Italien, zwei bis drei Tage pro Rich-
tung. Ab 1982 als Selbstständiger mit eigener
Fahrzeugflotte. „Das waren anfangs richtig
wilde Jahre“, erinnert sich der bekennen-
de Antialkoholiker und frühere Hobbyboxer.

Heute bevorzugt der Wesseling den Einsatz
nahe der Heimat. Seit 1991 fährt er Container,

als Frachtführer für CTS. Seine drei roten MAN-
Trucks tragen die Aufschrift des Container-Ter-
minals im Niehler Hafen sowie ein rechteckiges
Schild mit weißem „K“ auf grünem Grund. Da-
mit sind die Fahrzeuge als Teil der Kombinier-
ten Transportkette erkennbar. Pelster spart so
einerseits Steuern, andererseits hilft er durch
den Verzicht auf Fahrten über 150 Kilometer,
die Fernstraßen zu entlasten. Doch die zahl-
reichen Baustellen rund um Köln machen ihm
die Arbeit nicht leichter. „Umleitungen be-
deuten mehr Diesel, Zeit und Mautgebühren“,
klagt Pelster, der ohnehin schon auf die Brück-
endurchfahrtshöhen verschiedener Strecken
achten muss, wenn er einen der besonders ho-
hen High-Cube-Container geladen hat. Bislang
ist ihm das immer geglückt. „Einen Unfall hatte
ich bisher nie.“ (cg)

Bilder: HGK, Grohmann, Zeese, NDH

Karlsruhe

HGK auf Hafenkongress

Anlässlich des 3. Internationalen Ha-
fenkongresses trafen sich 247 Teil-
nehmer aus Deutschland, Frankreich,
Österreich, der Schweiz, der Tsche-
chischen Republik und den Nieder-
landen am 24. und 25. Mai 2012 im
Kongresszentrum Karlsruhe. Unter
den Teilnehmern waren die Entschei-
der und Führungskräfte der Binnen-
schifffahrtsbranche, der Logistik- und
Transportwirtschaft, anerkannte Ver-
kehrsexperten sowie die Vertreter aus
der Verwaltung und Politik. In Fach-
vorträgen wurde die zunehmende Be-
deutung der Binnenschifffahrt für die
Logistik herausgestellt. Die Branche
ist sich einig: Will man die Güterströ-
me der Zukunft bewältigen, gilt es,
die Verkehrswege Straße, Schiene und
Schifffahrt deutlich besser miteinan-
der zu vernetzen. 26 Aussteller hatten
in der begleitenden Fachausstellung
die Gelegenheit, ihre Produkte und
Dienstleistungen dem Fachpublikum
zu präsentieren. (jz)

Information

Neuer Auftritt der
HGK im Internet

Die Häfen und Güterverkehr Köln
AG hat die Online-Präsenz des Un-
ternehmens neu sortiert und fr-
sicher gestaltet, aber so informativ
gehalten, wie die Besucher dies von
dem Kölner Logistikdienstleister ge-
wohnt sind. Das Ziel: Jeder Besucher
soll die gewünschte Information in
maximal drei Schritten finden. Da-
bei bietet die HGK im Internet eine
Menge Informationen für Kunden,
Bewerber und andere Interessierte.
Der Aufwand lohnt sich. Immer-
hin besuchen pro Jahr fast 50.000
Gäste die Seiten des Unternehmens.

Besuchen Sie uns auf
✉ www.hgk.de.

(jz)

Astor Trio

Livekonzert im Lichthof
des Alten Hafenamtes

Blick aus dem Atrium des alten
Hafenamtes

Violine, Gitarre und Kontrabass tref-
fen im Astor Trio aufeinander. Alexan-
der Prushinskiy, Tobias Kassung und
Stanislav Anischenko präsentierten in
einem Livekonzert im wunderschö-
nen Ambiente des Hafenamtes Mitte
Mai Stücke aus ihrer neuen CD „Bach
und Piazzolla“. Es war ein sehr at-
mosphärischer Abend mit Klassikern
von Astor Piazzolla wie „Oblivion“
und „Adios Nonino“ und dem Zyklus
„Histoire du Tango“. (mk)