



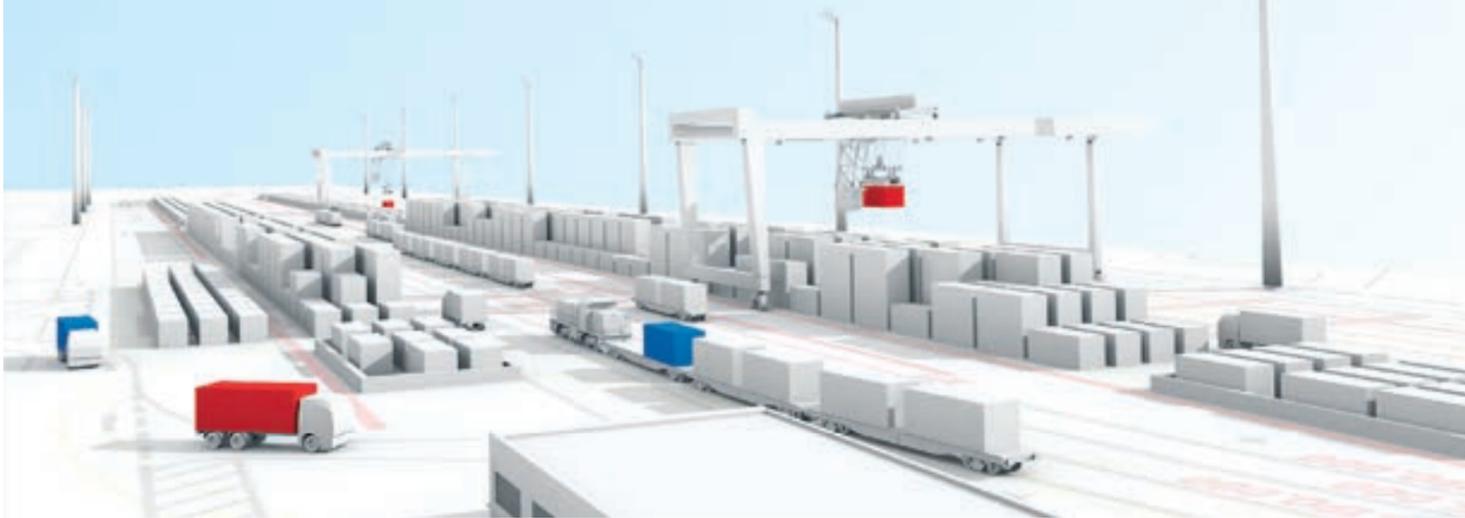
KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 4 | Nummer 3 | September 2012 | www.hgk.de

Der Bagger rollt an der Geestemünder Straße



Bilder: Plaßmann, Thinkstock.com, HGK

Am KV-Terminal Nord gehen die Arbeiten voran. Im Sommer 2014 werden auf einem ehemaligen Raffineriegelände die ersten Container, Wechselbrücken und Sattelaufleger umgeschlagen.

Das Terminal Nord ist eine wichtige Investition in die Mobilität der Region! Das betonte HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt auf einer Informationsveranstaltung der HGK am 3. September 2012. Rund 50 Fachbesucher aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung waren gekommen, um sich über das Projekt zu informieren. Denn an der Geestemünder Straße rollt bereits der Bagger. Im Sommer 2014 sollen hier die ersten Verkehre abgewickelt werden.

hin als leistungsstarker Anbieter den Güterverkehr der Zukunft gestalten können“, so der HGK-Vorstandssprecher. Die Umschlaganlage ist als Teil des Industrieparks Nord geplant, der auf dem Gelände der ehemaligen ESSO-Raffinerie in der Nähe der Autobahn-Anschlussstelle Köln-Niehl entsteht. Das neue Terminal wird das DB-Terminal am Eifeltor ergänzen

und Bahntransporte nach ganz Deutschland und Europa abwickeln.

Schrittweise. In insgesamt fünf Bauabschnitten entstehen auf rund 150.000 Quadratmetern in der Nähe der Autobahn-Anschlussstelle Köln-Niehl Anlagen für den Umschlag von bis zu 400.000 TEU. 2014 soll die erste Baustufe mit einer Kapazität von zu-

nächst 69.300 TEU in Betrieb gehen. „Der weitere Aufbau erfolgt dann je nachdem, wie sich die Gütermengen in der Region entwickeln“, erklärte Projektleiter Ludwig Peter. Die Investition wird vom Bundesverkehrsministerium bezuschusst. (jz)

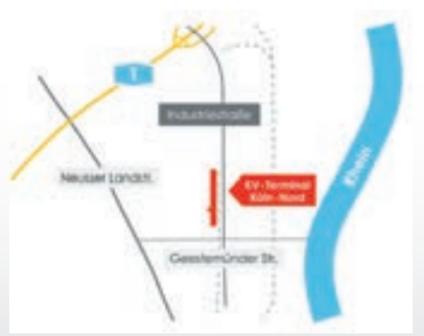
Weitere Informationen auf: www.hgk.de

Containerboom. HGK-Vorstandssprecher Leonhardt erwartet auch in den kommenden Jahren einen weiteren erheblichen Zuwachs des Kombinierten Verkehrs. „Dies ist und bleibt ein wichtiger Wachstumstreiber“, so Leonhardt. Die HGK habe 1992 rund 60.000 TEU (Standardeinheit für Container, Sattelaufleger, Wechselbrücken) bewältigt. 2011 seien es mehr als 500.000 TEU gewesen. „Wir investieren jetzt in die Infrastruktur, damit wir auch weiter-

Hafeninfos

Daten und Fakten

GRÖSSE DES TERMINALS (M ²)	147.838
ANZAHL DER GLEISE	9
NUTZBARE GLEISLÄNGE (M)	ZWISCHEN 559 U. 626
ANZAHL DER KRÄNE	6
UMSCHLAGLEISTUNG IN DER ENDAUSBAUSTUFE (LE/TEU/JAHR)	
MODUL A	10 ZÜGE / TAG 130.000 / 208.000
MODUL B	9 ZÜGE / TAG 120.000 / 192.000



RheinCargo

Lückenschluss zum Nachbarn

RheinCargo ist gestartet. Beim ersten öffentlichen Auftritt begrüßten die Oberbürgermeister von Köln und Düsseldorf zusammen mit ihrem Neusser Amtskollegen die Neugründung. RheinCargo steht für 500 Mitarbeiter, 42,5 Millionen Tonnen Güteraufkommen und einen Umschlag von mehr als 1,2 Millionen 20-Fuß-Containern im Jahr. Mit dem Start des Gemeinschaftsunternehmens RheinCargo bilden die Kooperationspartner einen Logistikanbieter von europäischem Format.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und die Neuss Düsseldorf Häfen (NDH) halten je 50 Prozent. RheinCargo vereint die Häfen und den Umschlag, die Vermarktung von Logistikflächen sowie Kontraktlogistik und Eisenbahngüterverkehr unter einem gemeinsamen Dach. Der Vorteil: Zusammen werden HGK und NDH leistungsfähiger für die Partner der Hafen- und Logistikwirtschaft. (jz)

Lesen Sie mehr auf S. 7



Startschuss (v.l.): NDH-Aufsichtsratsvorsitzender Pennekamp, Oberbürgermeister Roters, Bürgermeister Napp, Oberbürgermeister Elbers, HGK-Aufsichtsratsvorsitzender Zimmermann.

Editorial



Alfred Kranz, Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die Kölner Häfen platzen aus allen Nähten. So hat sich der Containerverkehr an den Terminals in Niehl in den vergangenen 20 Jahren von 60.000 Standardboxen 1991 auf mehr als 500.000 in 2011 fast verzehnfacht. Der Bau des neuen Terminals Nord auf einem ehemaligen Raffineriegelände mit unmittelbarem Autobahnanschluss schafft ab Mitte 2014 Platz für weiteren kontinentalen Verkehr. Der Neubau wird das Bahn-Terminal am Eifeltor ergänzen und einen Teil der im Niehl abgefertigten Bahncontainer übernehmen, um dort zusätzlichen Schiffschlag zu ermöglichen. Künftig werden im Kölner Norden Container, Wechselbrücken und Sattelaufleger umgeschlagen, die per Bahn im Nachtsprung ihre Destinationen in Deutschland, Italien, BeNeLux oder der Schweiz erreichen. Die auch aus Bundesmitteln bezuschussten Investitionen in das neue Bahnterminal Nord stärken den Logistikstandort Köln und verlagern Güterfernverkehr von der Straße auf die Schiene. Für die in den Kölner Häfen tätigen Logistikunternehmen eröffnet das Terminal Nord neue Marktchancen, die wir intensiv nutzen werden.

a.kranz
Ihr Alfred Kranz

Godorf

Teilnahme erwünscht



Die Planung für den Ausbau des Godorfer Hafens schreitet voran. „Wir suchen den Dialog mit unseren Nachbarn in Sürth und Godorf, um deren Interessen so gut wie möglich in die Planung einbeziehen zu können“, erläutert Projektleiter Rolf Schulke. Deshalb organisiert die HGK mit Hilfe der Umwelt- und Kommunikationsexpertin Dr. Beate Kummer einen Runden Tisch und andere Dialogforen. „Leider haben sich die Vertreter der Initiativen vor Ort bisher eher reserviert gezeigt“, berichtet sie. Beate Kummer möchte nun direkt auf die Anwohner zugehen. Horst Leonhardt, Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG betonte: „Sinnvolle Einwendungen nehmen wir in die Planung auf. Aber dafür müssen wir diese kennen!“ (jz)

Lesen Sie mehr auf S. 6



1992 erwirbt die HGK einen Anteil an der CTS Container-Terminal GmbH.

1993 baut die HGK ein Zentralstellwerk in Hürth-Kendenich.

Die HGK nimmt **1994** den Kooperationsverkehr mit der Deutschen Bahn auf.

1995 gibt die HGK das Kleingutgeschäft auf. Nach Eröffnung des Terminal Eifelort lohnt sich dieses Geschäft nicht mehr.



Am Westkai entstehen im Jahr **1996** auf 28.000 Quadratmeter Anlagen für den Containerumschlag. Noch bis 1994 waren an dieser Stelle jährlich rund eine Millionen Tonnen Bauxit umgeschlagen worden.

1997 startet das Joint-Venture BGE Eisenbahn Güterverkehr Bergisch Gladbach. Im selben Jahr erhält die HGK den Zuschlag für städtische Mülltransporte auf der Schiene.



1998 wird die HGK das erste Mal international tätig, mit einem Containerzug zwischen Rotterdam und Born bei Limburg.

2000 startet eine Bahnkooperation mit der Schweizer Staatsbahn SBB-Cargo. Im selben Jahr zieht die Verwaltung des Unternehmens in einen gemeinsamen Sitz am Hafenam im Rheinauhafen.



2001 nimmt die mit der HGK verbundene BGE Gladbach ein zweites Terminal in Düren in Betrieb. Die HGK beteiligt sich an KCG Knapsack Cargo als Betreiberin eines dritten Satellitenterminals in Hürth-Knapsack.



2002 übernimmt die HGK die Harpen Transport AG, die heutige HTAG.

2003 steigt die HGK mit einer großen Charge in den überregionalen Transport von Mineralöl ein.

Im Jahr **2004** startet die HGK den Fernverkehr nach Polen. Im selben Jahr wird die HGK als eigenständiges Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in den Niederlanden zugelassen.



2006 nimmt die HGK Mineralöl- und Braunkohlestaubverkehre in die Schweiz auf.

2012 gründet die HGK gemeinsam mit den Neuss/Düsseldorfer Häfen die Tochter RheinCargo.

20 starke Jahre

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG feiert runden Geburtstag. Mit dem Start von RheinCargo schließt das Unternehmen zugleich zu den Logistikern von europäischem Format auf.

Jan Zeese

Gründungstag: 13. Juli 1992. An dem Tag wurde die Häfen Köln GmbH (HGK) in die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) umgewandelt. Kaufmännisch galt die Gründung rückwirkend zum 1. Januar desselben Jahres. Bereits am 1. Juli 1992 hatte die HGK das Betriebsvermögen der Köln-Frechen-Benzelrather-Eisenbahn (KFBE) übernommen. Und nochmals zwei Wochen vorher, am 15. Juni 1992 waren die HGK und die Köln-Bonner Eisenbahn AG (KBE) verschmolzen. Aus den beiden regionalen Eisenbahnunternehmen KFBE und KBE sowie dem Hafetrieb HGK war ein neuer, gemeinsamer Logistikdienstleister entstanden.

Wirtschaftswunder. Der Zusammenschluss bedeutete das Ende der Eigenständigkeit für drei an Traditionen reiche Unternehmen. Er gab aber auch den Startschuss für ein neues, integriertes Unternehmen. Dieses warf von Anfang an Gewinne ab – keine Selbstverständlichkeit angesichts der Voraussetzungen, unter denen das Gemeinschaftsunternehmen startete. Beide Eisenbahngesellschaften, KBE und KFBE, hatten während der Wirtschaftswunderjahre eine sehr gute Zeit erlebt. Damals galt es, große Mengen vor allem etwa an Kohle und Briketts aus den regionalen Abbaugebieten in die Häfen zu schaffen. Später kamen Phosphate, Autoteile und viele weitere Güter hinzu. Mit den Einnahmen aus diesen Geschäften finanzierten die Unternehmen eine Infrastruktur, die zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region erheblich beigetragen hat. Bürger und Gemeinden profitierten vom starken Personennahverkehr, den KFBE und KBE anboten. So beförderte allein die KBE 1960 mehr als 14 Millionen Menschen.

„**Vom Zuschussbetrieb zum Profitbringer im Konzern.**“

Schwere Jahre Doch ab Anfang der 1960-Jahre endete diese Phase. Die KFBE hatte 1962 zum letzten Mal einen Gewinn erzielt. Trotz des Personalabbaus und anderer Sparmaßnahmen stiegen die Verluste 1971 auf sieben Millionen DM und 1977 sogar auf 14,6 Millionen DM. Ähnlich war die Entwicklung bei der KBE, die ihren Personalbestand sogar halbierte und dennoch seit den 1970er-Jahren zweistellige Millionenverluste erwirtschaftete.

Umschwung. 1992 trat die HGK an, um gemeinsam mehr zu erreichen. Tatsächlich erzielte die fusionierte HGK bereits im ersten Jahr einen Gewinn von 1,8 Millionen DM. Zwar erhielt das neu gegründete Unternehmen zunächst noch einen Zuschuss für den Unterhalt von Fahrweg und Schieneninfrastruktur. Dennoch war der Umschwung vom Zuschussbetrieb zum Profitbringer innerhalb des Stadtwerkkonzerns vom Start weg geschafft. In jedem Jahr außer 2000 und 2001 erwirtschaftete die HGK einen Gewinn. Und das Unternehmen war gleichzeitig stark genug, Jahr für Jahr zweistellige Beträge in Anlagen und Maschinen zu investieren, insgesamt mehr als 500 Millionen Euro seit 1992.

Erfolgskurs. Die Investitionen und Tätigkeiten zahlen sich aus. Für die Häfen und Güterverkehr Köln AG folgen Rekorde auf Rekorde. Das Land NRW hatte im Jahr 2002 für Köln bis 2015 ein Anwachsen des Hafenumschlages auf 9,7 Millionen Tonnen erwartet. Mit 10,6 Millionen Tonnen lagen die Kölner Häfen tatsächlich bereits 2006 deutlich über dieser Annahme. Und das Wachstum ging weiter: 2007 schlug der Hafen 11,1 Millionen Tonnen um, die Bahn transportierte 15,2 Millionen Tonnen – davon erstmals mehr

als zehn Millionen Tonnen eigenen Verkehr und nur noch etwa fünf Millionen Tonnen als Traktionsunternehmen der Deutschen Bahn. Eine Sanierung von 30.000 Quadratmetern Containerumschlagfläche am Stapelkai trieb den Umschlag im sogenannten Kombinierten Verkehr mit Containern und Sattelauflegern auf den bisherigen Höchstwert von 570.000 Standardboxen.

Fernverkehr. Verkehr endete noch nie an kommunalen Grenzen. Allerdings waren die zurückgelegten Distanzen Anfang der 1990er Jahre deutlich geringer als heute. Die gesamte Transportmenge, vor allem aber die Transitverkehre im Rheinland, haben in den vergangenen zwei Jahrzehnten drastisch zugenommen. Dieses Wachstum fand zu einem großen Teil auf der Straße und im Fernverkehr statt. Die HGK hat diesen Trend genutzt. Bereits 2001 machte das ursprüngliche Kerngeschäft, die sogenannten Zustellfahrten aus dem Netz der Deutschen Bahn zu regionalen Gleisanschlüssen der HGK, zum ersten Mal weniger als die Hälfte des HGK-Geschäftes auf der Schiene aus. Während die regionalen Zustellfahrten dem Unternehmen seit Jahrzehnten immer größer werdende Schwierigkeiten bereiten, wuchs die ehemalige Hafenbahn im Fernverkehr. Aus 28 Lokomotiven 1992 wurde bis 2011 ein Fuhrpark mit 64 Loks. Diese leisten statt 55 Millionen (1992) heute mehr als 2,803 Milliarden Nettotonnenkilometer, also rund das 60-fache.

Standfestigkeit. Die weltweite Wirtschaftskrise nach dem Jahr 2008 bedeutet auch für die HGK einen Einschnitt. Innerhalb eines Jahres ging der Umsatz von mehr als 122 Millionen Euro auf knapp über 105 Millionen Euro zurück und erholte sich auch 2010 nur leicht. Vor allem die Güterbahn geriet unter Druck. So sank die Nettotonnenkilometerleistung erheblich, von über drei Milliarden im Jahr 2008 auf circa 2,2 Milliar-

den ein Jahr später. Auch die Menge an beförderten Gütern ging erheblich zurück, ebenso der Umschlag an Containern, Auflegern und Wechselsbrücken im Hafetrieb. Doch das Unternehmen überstand die größte Wirtschaftskrise der deutschen Nachkriegsgeschichte mit einer „schwarzen Null“. Bereits 2010 wies das Unternehmen wieder einen deutlichen Gewinn von 3,6 Millionen Euro aus. 2011 kratzt die HGK wieder in vielen Bereichen an den Rekorde. 2012 könnte zum leistungsstärksten Jahr der Unternehmensgeschichte werden.

RheinCargo. Logistik ist eine Branche im Wandel. So wird auch die HGK sich nicht auf den Lorbeeren der Vergangenheit ausruhen können und wollen. Die nächste, große Veränderung steht mit der Gründung der RheinCargo an. Die gemeinsame Gründung mit den Neuss/Düsseldorfer Häfen ist am 31. August 2012 aktiv an den Start gegangen (s. Nachricht in dieser Ausgabe). Deshalb hat die HGK im August einen erheblichen Teil ihrer Aktivitäten in die neue Gesellschaft ausgliedern.

Clever kombiniert. Die neue Güterverkehrs-Kooperation vereint die Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie den Umschlag, die Kontraktlogistik und den Eisenbahngüterverkehr beider Unternehmen unter einem Dach. Als Kooperation zweier starker Partner will man die vorhandenen Kapazitäten besser nutzen und so für den Kunden passende Angebote machen. Aus dem Zusammenschluss der Nummer zwei und drei der deutschen Binnenhafenbranche entsteht ein Logistikanbieter mit europäischem Format. Clever kombiniert mit einem der größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland ist RheinCargo ein innovativer und leistungsfähiger Anbieter von Dienstleistungen für die Hafen- und Logistikwirtschaft.

Hafeninfos

Gelebte Geschichte

Die Köln-Bonner Eisenbahn (KBE) war ein vielfältiges Unternehmen. Neben der Güterverkehrssparte und dem Godorfer Hafen betrieb die KBE auch die „Vorgebirgsbahn“ und die „Rheinuferbahn“.

Zum 100. Geburtstag dieser „Rheinuferbahn“ gestaltete die HGK eine Stadtbahnlinie der KVB mit einem Jubiläums-Motto. Sven Kirchner, Leser der Hafenzeitung und Mitglied der „Interessengemeinschaft Öffentlicher Nahverkehr“ traf diese Geburtstagsbahn

am 1. Juli, dem 20. Gründungstag der HGK. Dass er dabei direkt vor dem Gebäude des ehemaligen Verwaltungssitzes der KBE am Kölner Barbarossaplatz stand, macht diesen Schnappschuss zu einem ganz besonderen Bild.

Haben Sie auch ein Bild, ein Motiv oder eine Erinnerung aus der langen Geschichte unseres Unternehmens? Dann freuen wir uns über Ihre Nachricht an: hafenzeitung@hgk.de.



Ehemalige Verwaltung der KBE. >>



Noch im Betrieb: Rheinauhafen Mitte der 1990er-Jahre.

Bilder: HGK, Tim Hartog.com, Kirchner

Unterwegs mit gefährlicher Ladung

Regelmäßiger Gast im Hafen Godorf: Das Tankmotorschiff „Werner Reich“

Christian Grohmann

Einlaufen, festmachen, Verladern anschlagen und warten. Ganz so einfach funktioniert es am Flüssiggutterminal nicht, weiß Schiffsführer Peter Fendel. Seit 1979 bewegt sich der 48-Jährige auf stählernen Decks, unter denen mehrere hundert Tonnen Mineralölprodukte lagern. „Egal ob in Godorf oder Rotterdam: Es kann ganz schön gefährlich werden, wenn auch nur ein Besatzungsmitglied die Sicherheitsvorschriften missachtet“, erklärt der Rheinland-Pfälzer. „Umsichtigkeit, eine gesunde Portion Angst und ein ganzer Stapel Vorschriften sind deshalb unsere ständigen Begleiter.“

Familientradition. Benannt ist das Schiff nach dem Vater des Schiffseigners Markus Reich, für den das Ehepaar Fendel arbeitet. Beide Familien sind seit Generationen in der Binnenschifffahrt aktiv. „Auch wir hatten bis 2007 ein eigenes Schiff“, berichtet Fendel. „Aber Schiffsführer und gleichzeitig erfolgreicher Unternehmer zu sein, ist nicht immer einfach.“ So entschieden sich die Fendels für eine sichere Anstellung mit einem 14-tägigen Schichtwechsel von Borddienst und Freizeit.

„Doppelte Stahlhülle ist ein Sicherheitsgewinn.“ Enger Zeitplan. Nach acht Stunden haben die bordeigenen Pumpen die neun Tanks im Bauch von „Werner Reich“ entleert. Weil in Amsterdam schon neue Ladung und in Duisburg die Ablösung wartet, bleibt auch diesmal keine Zeit, das kleine Schloss mit den eingravierten Namen an der Hohenzollernbrücke zu befestigen, das die Fendels seit einer Weile im Gepäck haben. Ein Programmpunkt, der für die nächste Liegezeit im Rheinauhafen vorgesehen ist, wenn sie mal auf Ladung warten müssen.

Team und Technik. Gemeinsam mit Ehefrau Andrea, die auch ein Schiffsführer-Patent hat, und zwei Besatzungsmitgliedern ist er mit dem Tankmotorschiff „Werner Reich“ auf dem Rhein und den westdeutschen Kanälen unterwegs. Der 110 Meter lange Neubau ist erst im letzten Jahr vom Stapel einer niederländischen Werft gelaufen und verfügt über eine doppelte Stahlhülle, wie sie spätestens 2018 alle Binnentankschiffe haben müssen. Fendel: „Das ist schon ein echter Sicherheitsgewinn für Mensch und Umwelt.“ Gut geschultes Personal, aktuelle Sicherheitstechnik und regelmäßige Kontrollen sorgen außerdem dafür, dass bis zu 2.493 t Ladung wohlbehalten am Ziel ankommen.



Alles im Blick: Der Arbeitsplatz des Schiffsführers



Gemeinsam unterwegs: Andrea und Peter Fendel

Serie Teil 1



Der „Ölhafen“ ist Teil des Godorfer Hafens



Bilder: HGK, Grohmann, Rieger, Thinkstock.com



Hafenmeister Detlef Roßbach und seine Kollegen haben alles im Blick.

Eine lange Reise

Von Köln ins Umland. Über Rotterdam nach China und wieder zurück zum Dom. Die Hafenzeitung fährt mit.

Martin Fernholz

Montag sieben Uhr früh, der Hafen Godorf im Kölner Süden liegt noch im Nebel, die Neonlampen der Außenbeleuchtung erhellen das schwache Morgenlicht. Am Hafenbecken Nummer zwei herrscht reger Betrieb. Vor wenigen Minuten hat ein 110 Meter langer Tanker mit dem Namen „Delta“ am hinteren Liegeplatz angelegt, jetzt senken sich die schwenkbaren Rohre der Abpump-Anlage herab. 1.000 Tonnen Schweröl hat die „Delta“ an Bord.

Ladeplatz. „Das Abpumpen wird rund sechs Stunden dauern“, erklärt Hafenmeister Detlef Roßbach. Der 51-Jährige koordiniert heute in der Frühschicht den Betrieb im Hafen, kontrolliert, ob ankommende Schiffe angemeldet sind und weist ihnen ihren Ladeplatz zu. Das Funkgerät auf dem Schreibtisch im Büro der Hafenmeisterei krächzt, auf Kanal 14 meldet sich das nächste Schiff. Diese Meldezeit ist wichtig: Sobald ein angemeldetes Schiff in Funkreichweite ist und sich auf dem Kanal meldet, steht es auf der Warteliste. Auch die „Delta“ hatte sich am Vortag so bemerkbar gemacht, in Roßbachs Spätschicht. Die Hafenmeisterei ist rund um die Uhr besetzt, auch an Feiertagen und Wochenenden.

Hafenmeister. Roßbach ist seit 14 Jahren bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), der gelernte Dreher hat sich konsequent fortge-

bildet und ist schließlich vor zwei Jahren zum Hafenmeister aufgestiegen. „In der Nachtschicht ist es häufig etwas ruhiger, weil dann weniger Schiffe ankommen“, erzählt der 51-Jährige. „Dann kommen wir auch mal dazu, die Abrechnungen für die ganzen Be- und Entladungen fertig zu machen.“ Tagsüber ist daran meist nicht zu denken. Wenn das Funkgerät gerade Pause macht, klingelt eines der beiden Telefone auf Roßbachs Schreibtisch. Oder es klopft an der Tür, wenn Schiffsführer zum Ausfüllen der Meldeformulare kommen oder Hafenmitarbeiter ihren Schichtreport von ihm abzeichnen lassen.

Weitertransport. Draußen in Godorf surren derweil die Pumpen und befördern das Rohöl per Pipeline zur wenige hundert Meter entfernten Raffinerie. Ein Teil des raffinierten Öls wird später zu einem Industrieunternehmen im Kölner Umland transportiert, das daraus Kunststoffgranulat herstellt.

Umschlagsstark. Die HGK ist der zweitgrößte Binnenhafenbetreiber Deutschlands. Im vergangenen Jahr schlug das Unternehmen mehr als zwölf Millionen Tonnen Güter um, darunter vor allem Erdöl, Gase, Fahrzeuge, Maschinen und Chemikalien. 7.953 Schiffe wurden im vergangenen Jahr in den Häfen Godorf, Niehl I und II

sowie in Deutz abgefertigt. Godorf ist der umschlagsstärkste Hafen. Im Jahr 2011 wurden hier fast sechs Millionen Tonnen verladen, vor allem Öl, Gas und Chemikalien. Niehl I ist der flächenmäßig größte Hafen und auf Container spezialisiert. Mehr als zwei Millionen Tonnen Güter wurden vergangenes Jahr dort verladen. 22 Krananlagen betreibt die HGK in ihren Häfen, verpachtet Grundstücke und Immobilien des Hafengeländes an Speditionen, Schrotthändler und Logistiker.

Arbeitsplatz. Das Wachstum des Schiffsumschlags der Kölner Häfen und der mit ihnen verbundenen Verkehrsträger zahlt sich für die regionale Wirtschaft aus: Mehr als 25.000 Arbeitsplätze der Logistikbranche sind bereits heute mit den Kölner Häfen verbunden. Mehr als 12,5 Millionen Tonnen Umschlag im Jahr bewirken eine regionale Wertschöpfung von über einer Milliarde Euro. Die HGK betreibt sogar eine eigene Eisenbahnflotte: 64 Lokomotiven und 648 Waggons fahren in den Kölner Häfen und auf Strecken der Deutschen Bahn bis ins niederländische, österreichische und schweizerische Ausland. Tendenz steigend. In den vergangenen zehn Jahren stieg die transportierte Gütermenge der HGK von 5,5 Millionen auf mehr als 14 Millionen Tonnen pro Jahr.

Kurz Infos

Was passiert, wenn nichts passiert?

Das Verkehrsaufkommen im Rheinland wird Verkehrswissenschaftlern zufolge bis zum Jahr 2025 stärker wachsen als die Wirtschaft, der Güterverkehr wird um zwei Drittel zunehmen. Die Hauptlast wird die Straße tragen, der Lkw-Verkehr wird sich in dem Zeitraum annähernd verdoppeln. Das Problem dabei: Straße und Schiene bewegen sich schon jetzt an der Kapazitätsgrenze, Lastwagen transportieren bereits mehr als 77 Prozent des gesamten Güteraufkommens in Deutschland. Binnenschiffe können Abhilfe schaffen: Ein Trockengüterschiff ersetzt im Durchschnitt 150 Lastwagen, die Lärmemission ist gleich Null. Allerdings sind Binnenschiffe immer in kombinierte Transporte mit Zügen und oder Lastwagen eingebunden: Schiffe brauchen Häfen, von denen Spediteure und Logistiker die Güter im Umkreis von bis zu 50 Kilometern ausliefern können. Denn nur wenn die Wege vom Hafen zum Kunden kurz sind, bleibt der Transport per Binnenschiff attraktiv.

Hafen news

MS Wissenschaft besucht Wesseling
Zukunftsprojekt ERDE im Bauch des Schiffes



Wissenschaft in Wesseling

Vom 13. bis zum 15. August hat die MS „Wissenschaft“ in Wesseling fest gemacht. In der interaktiven Ausstellung zum Thema „Zukunftsprojekt ERDE“ erfuhren rund 1.500 Besucher zum Beispiel, wie viel Kohlendioxid ihr täglicher Lebensmittelkonsum verursacht, welche Rohstoffe in einem Handy stecken oder wie nachhaltige Stadtplanung funktioniert. Jedes Jahr legt das zum Ausstellungsschiff umfunktionierte Frachtschiff in der Region an. (cg)

Tourdaten und einen interaktiven Einblick bietet die Website.
www.ms-wissenschaft.de

Schiff und Schiene stärken

Neuer NRW-Koalitionsvertrag

Die NRW-Regierungscoalition will mehr Güter auf Binnenschiff und Eisenbahn verlagern, damit das Land nicht im Dauerstau erstickt. So steht es im neuen Koalitionsvertrag, den der Vertreter von SPD und Grüne am 18. Juni unterzeichneten. Besonders den wachsenden Containerverkehr, den der Hafenausbau in Rotterdam mit sich bringe, gelte es zu bewältigen. Deshalb wollen die Politiker etwa ein Ausbaukonzept für die Binnenhäfen des Landes erarbeiten und die Schiffsverkehrsbedingungen auf dem Rhein verbessern. (cg)

Ausbau Godorf

Planung geht voran



Der geplante Ausbau des Godorfer Hafens entlastet Köln von Straßenverkehr.

2014 könnte der Ausbau des Godorfer Hafens beginnen. Doch bis dahin haben die Planer bei Stadt und HGK noch einige Arbeit zu erledigen. Im Sommer 2011 waren die Kölner zum Ausbau des Godorfer Hafens befragt worden. Im Oktober hatte der Rat beschlossen, eine Bauleitplanung aufzusetzen. Inzwischen hat die HGK alle notwendigen Gutachten aktualisiert und die Planung neu aufsetzen lassen. „Wir befinden uns gerade in einer Phase intensiver Gespräche“, berichtet Projektleiter Rolf Schulke. Er hat die Pläne Anfang September in der Rodenkirchener Bezirksvertretung vorgestellt. Weitere Termine und Diskussionen folgen. Parallel bemüht sich die HGK an einem Runden Tisch um den direkten Kontakt zu den interessierten Bürgern. „Wir wollen alle Bürger, vor allem aber die Anwohner vorrangig informieren und deren Einwendungen rechtzeitig in unsere Planungen aufnehmen. Dazu müssen wir sie aber natürlich auch kennen“, so Schulke weiter. (fz)

Aktuelle Infos zum Verfahren und Kontakt für Interessierte:
www.hafenerweiterung.de

Teil 6

Weiter geht's!

Kran-Quartett der Kölner Häfen

Wird ein Hafenkran an seinem Standort nicht mehr benötigt, muss sein Schicksal nicht zwangsläufig die Verschrottung sein. Oft werden die Kolosse verlegt. Der Mülheimer „Fritz“ zum Beispiel tut seit 2004 im sächsischen Binnenhafen Roßlau seinen Dienst. Regelmäßig lädt er dort Bauteile von Offshore-Windkraftwerken auf Elbschiffe und leistet so seinen Beitrag zur Energiewende. 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 Hafenzeitungs-Archiv: (cg)

www.hgk.de/service/download/kranquartett

7b Andere: Portal-Drehkran **Kran 3**

Betriebszeit:	seit 1985 bis 2003 in Niehl Westkai ab 2003 Godorf
Standort:	Godorf, Rheinstromkai
Hersteller:	PWH
Kranbahn:	300 m
Kranspur:	14,7 m
Ausladung:	30 m
Tragfähigkeit:	50 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

7c Andere: Portal-Drehkran **Kran 5**

Betriebszeit:	seit 1988 bis 2003 in Niehl Westkai ab 2003 Godorf
Standort:	Godorf, Rheinstromkai
Hersteller:	PWH
Kranbahn:	300 m
Kranspur:	14,7 m
Ausladung:	30 m
Tragfähigkeit:	50 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

7d Andere: Portal-Drehkran **Kran 7**

Betriebszeit:	1963 bis 2003
Standort:	Mülheim, Becken Ost bis 2004
Hersteller:	Krupp-Ardelt
Kranbahn:	200 m
Kranspur:	8 m
Ausladung:	26 m
Tragfähigkeit:	70t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

8a Schienen-Drehkran **Kran 1**

Betriebszeit:	1968 bis 2003
Standort:	Godorf, Becken 1
Hersteller:	PWH
Kranbahn:	170 m
Kranspur:	5,9 m
Ausladung:	25 m
Tragfähigkeit:	8 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer



CTS unterstützt Nippeser Ferienprojekt „Pänzhausen“

Ein Container für die Kinderstadt



Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes (Mitte) eröffnet die Kinderstadt.

Kinderbetreuung in einem eigens dafür gebauten Veedel bedarf einer riesigen Organisation. Es müssen Helfer begeistert, Genehmigungen eingeholt, Geldmittel gesammelt, aber auch Infrastruktur herangeschaffen werden. Um den Verein Kinder Veedel op Jück bei seinem Projekt Kinderstadt „Pänzhausen“ zu unterstützen, hat die CTS Container-Terminal GmbH aus dem Niehler Hafen eine stählerne Box zur Verfügung gestellt. Diese nutzen die Betreuer schon vor der Eröffnung der Kinderstadt als sicheres Lager für verschiedene Materialien. „Mit der kostenlosen Leihstellung haben wir unseren kleinen Beitrag für dieses tolle ehrenamtliche Projekt geleistet“, erklärte CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland.

In Köln leben rund 77.000 Kinder im Alter zwischen 7 und 14 Jahren. Nicht alle davon können mit ihren Eltern in den Sommerurlaub fahren. Vom 10. bis zum 17. August ermöglichte das Freizeitangebot „Pänzhausen“ den Daheimgebliebenen ihr eigenes Stadtleben zu gestalten. „Hier können die Kinder viel über ihre Fähigkeiten und die Funktionsweise einer Gesellschaft lernen“, erklärte der Vereinsvorsitzende Stephan Baltrowitz. „Natürlich steht der Spaß im Vordergrund.“ Spielerisch konnten die jungen Kölner in etwa 40 Berufe vom Tischler bis hin zum Bürgermeister hineinschnuppern, Wahlen abhalten, Geld verdienen – und für Dienstleistungen sowie in der Stadt produzierte Waren ausgeben. Dafür gab es im Nippeser Tälichen für acht Tage sogar eine eigene Währung – den „Pänzi“. Im Hintergrund sorgte der Verein für die Betreuung und Versorgung der Teilnehmer – von der warmen Mahlzeit über Getränke und Snacks bis hin zu Materialien für die Ausübung der Berufe. (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



Bilder: Grohmann, Matthe

Mit dem Lkw geht es vom Niehler Hafen weiter in die regionalen Logistikzentren des Kunden.

Per Bahn über die Alpen

neska lässt Mineralwasser per Zug kommen. Starke Logistik vor Ort, ein intelligentes Transportkonzept und auch gute sprachliche Verbindung machen dies möglich.

Christian Grohmann

Seit Juli rollt ein neuer Zug über die Alpen nach Köln. Seine Ladung: Mehr als eine Million Liter Mineralwasser aus Norditalien. Zu je 60 6er-Packs auf insgesamt 2.000 Minipaletten gestapelt, füllen die blauen 1,5-Liter Einweg-Pfandflaschen 29 Waggons. „Das entspricht der Ladung von rund 40 schweren Lkw“, erklärt Michael Wittmann. Er ist Leiter der Kölner Niederlassung der neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH und froh, mit dem italienischen Sprudel eine Lücke füllen zu können. „Als der Papierhersteller Zanders gegen Ende 2011 sein Werk in Düren stillgelegt und die Produktion in Bergisch Gladbach heruntergefahren hat, fielen die von uns abgewickelten Zellstoff-Transporte automatisch geringer aus“, erläutert Wittmann die Hintergründe. „Da hatten wir wieder Platz auf dem Gleis und im Lager.“

Logistiker im Hintergrund. Bis das Wasser aus Treviso in der venezianischen Provinz in den Lagerhallen des Niehler Hafens ankommt, muss der Zug rund 1.000 Schienenkilometer zurücklegen. Ab dem Güterbahnhof Eifelort übernehmen HGK-Dieselloks die Waggons und fahren sie je nach freier Kapazität zur neska-Halle auf dem Stapelkai oder zum Lager der Spedition Pohl auf dem benachbarten Hansekai. „Innerhalb der Firmengruppe können wir uns da super gegenseitig unterstützen“, beschreibt Wittmann. „Und mit den 600 Meter langen

Hafenanschlussgleisen gehören wir zu den wenigen Logistikern in der Region, die diese Züge komplett abfertigen können.“ Vor Ort entladen zwei Mitarbeiter den Zug binnen zweieinhalb Tagen. Anschließend geht es auf Bestellung per Lkw weiter in die regionalen Logistikzentren eines großen Lebensmittel-Discounters – von Mönchengladbach bis Mörfelden bei Frankfurt. Wittmann: „Der Lkw des Discounters fährt nur noch die Filialen an – die Wasser-Logistik im Hintergrund haben wir komplett übernommen.“

Italienisch verhandlungssicher. Bis ein Geschäft dieser Größenordnung abgeschlossen ist, werden ausgiebige Gespräche über Preis und Leistung geführt. Wer dabei mit ausländischen Geschäftspartnern am Tisch sitzt, ist auf Sprachkenntnisse angewiesen. „Dass wir den Auftrag erhalten haben, ist besonders dem fließenden Italienisch von Andree Port zu verdanken“, lobt Wittmann den Leiter der Abteilung Lkw International. Der ist als Sohn eines deutschen Vaters und einer italienischen Mutter zwar in Deutschland groß geworden, aber zweisprachig aufgewachsen – und nun seit über zwölf Jahren für neska tätig. Port und Wittmann sind zuversichtlich, dass der Zug ab spätestens Oktober im regelmäßigen Rhythmus von anderthalb Wochen fahren kann. So profitieren die Kunden in Köln und Umgebung von der internationalen Verbindung der hiesigen Logistiker.



Michael Wittmann und Andree Port lassen italienisches Mineralwasser per Zug ins Rheinland kommen.

Nur wenige Logistiker in der Region können das abfertigen.

Nachwuchskräfte

Neue Azubis im Hafen Niehl

Zehn Schulabgänger haben Mitte August ihre Berufsausbildung in den Betrieben der neska-Gruppe im Hafen Niehl begonnen. Angestellt sind die sechs angehenden Speditionskaufleute und vier Lagerlogistiker direkt bei der Kölner neska-Niederlassung, dem CTS Container Terminal oder der Firma Pohl. Während der Ausbildung wechseln sie aber

auch zwischen den Firmen hin und her, um verschiedene Tätigkeiten kennen zu lernen. Zusätzlich zur Berufsschule bietet die neska-Gruppe den Azubis eine interne Schulung: Wöchentlich vermittelt der VKSH-Vorsitzende Alfred Kranz verkehrsträgerübergreifendes Logistik-Grundwissen und hilft bei den Prüfungsvorbereitungen. (cg)



Alfred Kranz (l.) und die neuen neska-Azubis.

Intelligente Kohlelogistik per Schiff und Bahn

Starker Verbund versorgt STEAG-Kraftwerke mit 6,5 Millionen Tonnen Brennstoff.

Einen außergewöhnlichen Großauftrag konnte im August die Logistik-Sparte der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) an Land ziehen. 6,5 Millionen Tonnen Kohle wird die NIAG ab Januar 2013 bis Ende 2014 für STEAG, einen der größten deutschen Energieversorger, transportieren.

Importkohle. Von den Seehäfen in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen) aus, in denen die für die Stromerzeugung in den Kraftwerken benötigte Importkohle aus Übersee ankommt, werden Binnenschiffe und Züge im Auftrag der NIAG die Ladung übernehmen. Mit dabei: die HGK und ihre Tochtergesellschaft HTAG. Die HGK lässt den von ihr akquirierten Auftrag von ihrer im September an den Start gegangenen neuen Beteiligungsgesellschaft RheinCargo abwickeln.

Kraftwerke. Dank eines ausgeklügelten Logistikkonzeptes per Bahn und Schiff sowie Kohlelagern an zwei Standorten konnte die NIAG mit ihren Partnern die STEAG überzeugen. Von den ARA-Häfen werden Binnenschiffe der HTAG Häfen und Transport AG und der Rhenus Partnership ca. 4,9 Millionen Tonnen Kohle in die Häfen Orsoy (NIAG) und Duisburg (HTAG) sowie zu Kraftwerken an der Saar transportieren. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG wird von den ARA-Häfen ca. 1,6 Millionen Tonnen der Kohletransporte mit Ganzzügen in den Raum Moers übernehmen. Die Transportleistung wird mit exklusiv für diesen Verkehr eingesetzten Wagen durchgeführt. Ab der Schnittstelle Moers/Duisburg ist dann die NIAG nicht nur Koordinator der Zulieferung, sondern übernimmt auch die Durchführung der Transporte mit ihrem eigenen Bahnequipment und die Feinverteilung. Beliefert werden unter anderem zwei STEAG-Kraftwerke im Saarland und vier im Ruhrgebiet. Die neuen

Ganzzugverkehre von den ARA-Häfen hat noch die HGK akquiriert. Das Projekt wird aber von RheinCargo umgesetzt und es ist damit das erste größere Logistikprojekt der im September an den Start gegangenen RheinCargo mit Sitz in Neuss, des neuen Gemeinschaftsunternehmens der HGK und der Neuss Düsseldorf Häfen.

Tochtergesellschaft. Wegen der begrenzten Umschlagskapazität im Rheinhafen Orsoy übernimmt die HTAG die Hälfte der Umschlags- und Lagermengen an ihren Massengutstandorten in Duisburg. Neben einer eigenen Kohleumschlagsanlage am Rhein in Duisburg-Hochfeld verfügt die HTAG am Standort Duisburg noch über zwei weitere Mas-

„Ausgeklügeltes Konzept per Bahn, Schiff und Lager.“

sengutummschlagsanlagen, die auf das Handling des Energieträgers Kohle spezialisiert sind. Bei Bedarf kann hier auch das Mischen und Sieben der Importkohlemengen durchgeführt werden. Die HTAG Tochtergesellschaft Navigare Staurerei- und Speditions GmbH hat ihren Standort auf der Schrottrinsel im Duisburger Hafen. Hauptaktivität ist der Umschlag, die Lagerung und die Bearbeitung von festen Brennstoffen, wie Kohle und Koks. Kernstück des Unternehmens ist eine Siebanlage, mit der die Produkte in jede gewünschte Fraktion klassiert werden können. Zur technischen Ausstattung des Unternehmens gehört die größte Kranbrücke des Duisburger Hafens, die mit einer Spannweite von 95 Meter und einer Höhe von 25 Meter jeden Punkt des Areals erreicht. Vom strategisch günstigsten Standort Duisburg aus werden sowohl Großverbraucher, wie

Kraft- und Stahlwerke als auch industrielle Kunden – zum Beispiel Gießereien – beliefert.

Massengut. Zu 70 Prozent ist die HTAG an der Masslog GmbH am Rheinkai Nord in Duisburg-Hochfeld beteiligt. Das Unternehmen übernimmt die Steuerung, Koordination und Distribution komplexer Massengutströme, insbesondere im Bereich der Importkohle für die Stahlindustrie und Energiewirtschaft. Das hochwassersichere Terminal befindet sich in exponierter Lage direkt am Rhein und verfügt über eine hervorragende Anbindung an das Schienennetz. Angeboten werden sowohl Teilleistungen als auch die Organisation von Schiffs- und Bahntransporten im Vor- und Nachlauf sowie damit verbundene Umschlags- und Lagerleistungen.

HGK und HTAG. Der Kohleimport in Deutschland erfolgt schwerpunktmäßig über die ARA-Häfen. Aufgrund der geografischen Nähe gewinnen Umschlag- und Lagerkapazitäten im Duisburger Hafen – als internationale Drehscheibe für feste Brennstoffe – zunehmend an strategischer Bedeutung. Die Verknüpfung von leistungsfähiger Großraumschiffahrt mit bedarfsgerechtem Ganzzugnachlauf vermeidet unnötige Lagerhaltungs- und Kapitalkosten und ist eine Spezialität der HTAG im Verbund mit der Muttergesellschaft HGK.



Leistungsfähige Schienenanbindungen kennzeichnen die Massengutumschlagsanlagen der HTAG in Duisburg.



Kohlemischanlage der Navigare auf der Schrottrinsel im Duisburger Hafen.



HGK-Kohlezug in Niehl.

Hafen news

Wilhelmshaven CeMAT Hafenforum



Eine starke Verbindung – so trat RheinCargo auf.

Erster Messeauftritt der RheinCargo! Auf dem CeMAT Hafenforum am 10. und 11. September 2012 in Wilhelmshaven präsentierte sich die Kooperation zum ersten Mal einem Fachpublikum. Die Gelegenheit passte: Die Logistikmesse fand zum ersten Mal in Zusammenarbeit mit dem neuen Jade-WeserPort statt. „Das Interesse an unserem Unternehmen und unseren Konzepten im Hinterland der großen Seehäfen war groß“, berichteten die Vertreter des Unternehmens. (jz)

Öffentlicher Aktivstart

Logistik schlägt die Brücke

RheinCargo ist da! Mit den Zustimmungen von Bezirksregierung und Eisenbahnbundesamt liegen seit Ende August die letzten notwendigen Genehmigungen für die Gründung vor. Die Muttergesellschaften haben im August die Aktivitäten des Hafenumschlags und die Geschäfte des Eisenbahn-Güterverkehrs auf die gemeinsame Gesellschaft übertragen.

„Die Zusammenarbeit ist ein weiterer Baustein zur Lösung der zunehmend angespannten Verkehrssituation im Rheinland“, begrüßte Düsseldorf Oberbürgermeister Dirk Elbers das neue Logistikunternehmen. Elbers hatte gemeinsam mit seinen Amtskollegen aus Köln und Neuss am 6. September auf einer Pressekonferenz den öffentlichen Startschuss für RheinCargo gegeben. „RheinCargo trägt dazu bei, Güter von der Straße aufs Wasser und auf die Schiene zu verlagern“, betonte der Kölner Oberbürgermeister Jürgen Roters. Herbert Napp, Bürgermeister der Stadt Neuss, ergänzte: „Neuss ist ein traditionsreicher Hafenstandort. Wir freuen uns, dass RheinCargo diese Tradition fortsetzt.“ (jz)



Ziehen für RheinCargo an einem Strang (v.l.): Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters, der Neusser Bürgermeister Herbert Napp und der Düsseldorfer Oberbürgermeister Dirk Elbers.

Standardeinheiten

Korrektur

In der vorigen Ausgabe der Hafenzeitung hatten wir geschrieben, pro Jahr würde RheinCargo 900.000 TEU umschlagen. Dies ist orthografisch und sachlich falsch. Tatsächlich werden in den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf mehr als 1,2 Millionen TEU pro Jahr bewegt. Ein TEU entspricht einem Standardcontainer von etwas über sechs Metern Länge. (jz)

Bilder: HTAG, Plußmann, NDH

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!
Frage:
 Was transportiert RheinCargo nach Orsoy?


Was ist hier zu sehen?

Eisenbahntransporte sind ein Rückgrat der deutschen Energiewirtschaft. Das zeigt nicht zuletzt die enorme Transportleistung, die RheinCargo in Zukunft zwischen den Seehäfen und Orsoy erbringt. Per Lokomotive versorgt das Unternehmen die Werke mit:

- a) Kohle
- b) Stahl
- c) Wasser

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK
z. Hd. Herrn Jan Zeese
Harry-Blum-Platz 2
50678 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:

hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
15. November 2012

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es **3 mal** je ein Modell der HGK-Elektrolok 185

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind: Eine Hafenrundfahrt für zwei Personen gewinnt: Helga Blümel
Je ein Video „Gelebte Eisenbahnwelt“ geht an: Bruno Gierden, Charlotte Leister
Je einen Sightseeing-Guide „3 Tage in Köln“ erhalten Elisabeth Molefe, Dieter Hartmann, Margret Schickenberg, Werner Tapaß, Helmut Löhr, Walter Wülfrath, Ulrich Günther, Anna Maria Müller, Christa Leuschen, Helmuth Schumacher.
 Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete: RheinCargo



Virtuelle Rheinschifffahrt

Die Binnenschifffahrt mit dem Simulator entdecken

Die Städte entlang des Flusses weisen charakteristische Bauwerke auf.

Ein halber Tag im Hamburger Seeschiff-Simulator kostet 500 Euro, der Flachwasser-Fahrsimulator in Duisburg ist Binnenschiffer-Lehrlingen vorbehalten. Wer sich dennoch mal an das Steuer eines Rheinschiffs setzen will, ohne gleich bei einem Schiffer anzuheuern, kann das mit ein paar Abstrichen auch am heimischen PC oder Mac tun: Für knapp 20 Euro ist seit Ende Juli der „Schiff-Simulator 2012 – Binnenschifffahrt“ erhältlich.

Reisegefühl. Mit sechs verschiedenen Schiffstypen kann der Spieler Rhein und Main zwischen Frankfurt und der holländischen Grenze erkunden. Landschaften sowie Städte sind hinreichend liebevoll gestaltet und haben einen hohen Wiedererkennungswert. Besonders das nachgebildete Mittelrheintal weckt Atmosphäre. Mit Dom, Kranhäusern, Musical-Dome, Messeturm und den Rheinbrücken weist auch das virtuelle Köln eine Reihe charakteristischer Bauwerke auf.

Spielverlauf. Mit einem Gütermotorschiff geht es bei Mainz los. Ein kleines Tutorial führt in die

Handhabung von Radar, Bugstrahler, Kameraperspektiven, Fahr- und Ruderhebel ein. Wer die Trägheit seines Wasserfahrzeugs einmal zu kontrollieren vermag, kann gleich loslegen und Transportaufträge annehmen. Die bringen Erfahrungspunkte, mit denen weitere Schiffstypen freigespielt werden.

Zeitraffer und Autopilot helfen lange Fahrzeiten zu überbrücken – lediglich die herausfordernden Hafeneinfahrten muss der Spieler selbst meistern. An der Kaimauer kann er dem Computer das Laden oder Löschen überlassen – oder sich selbst in das Führerhaus von Containerbrücke oder Doppellenker setzen.

Fazit. Auch wenn richtige Binnenschiffer Fahrphysik und Instrumentendarstellung kritisieren würden, ist das Programm verglichen mit anderen Titeln des Simulator-Genres gut gelungen. Ein Schadensmodell und ein Karriere-Modus hätten dem Binnenschifffahrtssimulator gut getan. Offene Schnittstellen bieten jedoch die Möglichkeit, die Software weiter zu entwickeln. (cg)

„**Ein gut gelungener Titel des Simulation-Genres.**“


Kleine Anfrage

Was sind kontinentale Verkehre?

Der Verkehr sucht sich seinen Weg. Die Wahl des geeigneten Verkehrsträgers ist ganz wesentlich durch die Quelle und das Ziel bestimmt. Verläuft der Verkehr zwischen zwei Landpunkten und ohne Bezug zum Seeverkehr, nennt man diesen auch „kontinentalen Verkehr“. Transporte, deren Hauptlauf auf dem Schiff erfolgt, heißen dagegen „maritimer Verkehr“. Besonders augenscheinlich wird der Unterschied im sogenannten kombinierten Verkehr. Die Schifffahrt setzt hierbei vor allem auf Seecontainer aus festen Metallgehäusen, welche sich auf den Schiffen stapeln lassen. Im kontinentalen Verkehr bekommen häufig Auflieger und Wechselbrücken den Vorzug. (jz)


 Haben Sie eine Frage? Dann schreiben Sie an: hafenzeitung@hgk.de
Binnenschiffer gesucht
 Ausbildungsberuf mit Zukunft


An Bord haben junge Leute gute Aufstiegschancen.

Viele Binnenschiffer steuern bereits auf den Ruhestand zu. Deshalb können junge Leute schnell zum Schiffsführer oder selbständigen Unternehmer aufsteigen. Mit der Initiative „Be your own captain“ machen die europäischen Binnenschifffahrtsverbände seit dem 2. August auf die Perspektiven dieses hochbezahlten Ausbildungsberufs aufmerksam. Bis zum 15. Oktober läuft auf der niederländischen Partner-Website außerdem ein Filmwettbewerb zum Thema. Zu gewinnen gibt es ein iPad sowie Digitalkameras. (cg)

www.becaptain.eu
www.beyourowncaptain.nl

Neue Azubis
 Traumberuf Lokführer


Die neuen Azubis der HGK.

630 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt die HGK. Seit dem 1. August sind einige neue Gesichter hinzu gekommen. Denn da begrüßte HGK-Jugendsprecher David Ungefucht (Bild unten, links) die neuen Auszubildenden. Das Unternehmen freut sich auf die Zusammenarbeit mit (v.l.n.r.) Martin Gensch, Florian Mürmann, Marvin Heß, Tobias Röder, Dominik Seuthe, Cem Yalim, Bálint Mátray, Angelo Bickert, Kai Powils, Benedikt Christ, Philip Schaak, Melanie Buchholz. (jz)

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),
 Martin Fernholz (maf),
 Christian Grohmann (cg),
 Judith Matke (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)
 Layout: Victoria Birgel, Kristin Buciek
Verlag und Druck:
 M. DuMont Schauberg
 Expedition der Kölnischen
 Zeitung GmbH & Co. KG
 Neven DuMont Haus
 Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln


Kölner Köpfe

REKTOR GEHT IN DEN RUHESTAND

Ein Leben für die Schifferausbildung

Als Schulleiter des Schifferberufskollegs Rhein in Duisburg hat Hans-Günter Portmann viele Projekte zugunsten der Ausbildungsqualität durchgeführt: Einen Fahrsimulator mit originalgetreuem Binnenschiffsfahrstand im Schulgebäude, die Fachhochschulreife für besonders fleißige Binnenschiffer-Azubis, Ausbildungsgänge für Hafenlogistik-Fachkräfte sowie Boots- und Schiffbauer. Nun hat der engagierte Marine-Reserveoffizier nach 13 Jahren im Dienst das Ruder abgegeben. Mit einer kleinen Zapfenstreich-Ze-

remonie auf dem Schulhof, zahlreichen Geschenken und einer Rundfahrt auf dem Fahrgastschiff MS „Warsteiner“ verabschiedeten Schüler, Kollegium und weitere Gäste am 5. Juli den 64-Jährigen – vorläufig in Richtung Kreuzfahrtterminal. Anschließend will Portmann als Dozent und Berater arbeiten, vielleicht auch Technikgeschichte studieren. Von der Schule kommt er dennoch nicht los: Gemeinsam mit dem Entwicklungsministerium will er eine Ausbildungsstätte für Binnenschiffer in Afrika aufbauen. (cg)

Wesseling/Tannenbusch
Neue Seile für die 16

Auch im August war die HGK wieder aktiv, um die Gleisanlagen in Köln und Umgebung fit zu halten. Zu den spektakulärsten Baumaßnahmen zählte eine Streckentrennung der Linie 16 zwischen Wesseling-Mitte und Tannenbusch-Mitte. Hier wurden am Wochenende zwischen Samstag, 4. August und Sonntag, 5. August, neue Tragseile und Fahrdrähte gezogen, die anschließend betriebsfertig auf Höhe- und Seitenlage gebracht werden.

Die Arbeiten waren ein Teil der vom Nahverkehr Rheinland finanzierten Modernisierung an der Stadtbahnlinie, für die während der vergangenen Monate unter anderem bereits neue Masten eingesetzt worden sind. Insgesamt demontierte die HGK am 4./5. August etwa 12.000 Meter Tragseile und 6.000 Meter Fahrdrähte, um dann die gleiche Menge an neuen Tragseilen und Fahrdrähten einzuziehen. (jz)