



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 4 | Nummer 4 | Dezember 2012 | www.hgk.de

Leistungsträger



Containerverladung am Hafen Niehl I.

Bilder: HGK, Emons

Editorial



Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

den Güterverkehr der Zukunft gestalten – mit diesem ehrgeizigen Ziel ist RheinCargo gestartet. Zukünftig werden wir die Geschäfte des Hafens und im Eisenbahngüterverkehr in einem Joint-Venture gemeinsam mit unseren Neuss-Düsseldorfer Kollegen weiter voranbringen. RheinCargo ist für die HGK eine wichtige Beteiligung. Weitere Aktivitäten könnten hinzukommen. Denn unser Unternehmen entwickelt sich in zunehmenden Maße zu einem Transport-Konzern, der Service- und Holdingfunktionen übernimmt. Die neue Gesellschaft hat viele Aufträge und mobile Güter wie Loks oder Wagen gegen Miete übernommen. Aber vergessen wir dabei nicht: Die HGK bleibt bestehen. Sie wird weiterhin ihre umfangreiche Gleisinfrastruktur für die regionale Wirtschaft vorhalten. Unsere Fahrzeugwerkstätten bleiben unter der bewährten Marke HGK am Markt aktiv. Über Immobilien verfügt auch in Zukunft die Muttergesellschaft. Sie investiert in Bauprojekte oder Modernisierungsmaßnahmen in den Häfen und Anlagen. Mieterlöse der RheinCargo sorgen für Planungssicherheit. Zusätzliche Erlöse der gemeinsamen Vermarktung erhöhen die Chancen dieser Projekte.

Ihr Horst Leonhardt

Hafenstadt Köln

Zwei Jahrtausende in einem Band

Vor wenigen Monaten hat mit RheinCargo für die Kölner Häfen ein neues Zeitalter begonnen. Jetzt hat der Kölner Emons Verlag mit einem vor wenigen Tagen der Presse vorgestellten Band die lange Geschichte und spannende Entwicklung der Kölner Häfen von der Antike bis zur Gegenwart von fünf fachkundigen Autoren erzählen lassen. Mit unterhaltsamen Texten und exzellentem Bildmaterial ist auf der Grundlage neuester Grabungen und Forschungen ein faszinierender Überblick entstanden. So gelingt es dem herausragend gestalteten Buch diese so leicht übersehene Seite Kölner Geschichte und Kölner Gegenwart als Gewinn für Alle verständlich und sichtbar zu machen. (ws)



Hafenstadt Köln
– erschienen im
Emons-Verlag –
320 Seiten, 39,95
Euro, ISBN 978-3-
95451-001-6.

Wer die Zukunft der hiesigen Logistik kennen will, sollte nach Rotterdam blicken.
Der dortige Hafen investiert drei Milliarden Euro in die Infrastruktur.

Die „Maasvlakte II“ am Rotterdamer Hafen ist ein gigantisches Projekt. Durch Aufschüttung entstehen dort rund 2.000 Hektar neues Land. Etwa die Hälfte davon ist für den Betrieb von Containerterminals vorgesehen. Kölner Bauprojekte wirken dagegen klein. So stehen für den beabsichtigten Bau am Godorfer Hafen rund 20 Hektar zu Verfügung, also nur ein Hundertstel der Rotterdamer Ausbaufächen. Ab 2013 sollen die ersten Terminals in Maasvlaakte II in Betrieb gehen. Dann können dort Seeschiffe be- und entladen werden, von denen jedes einzelne bis zu 18.000 Standard-Container fasst. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven war noch schneller. Auf 360 Hektar stehen seit Mitte dieses Jahres

„

Köln liegt im „Hinterland“
der Seehäfen.

Anlagen für den Umschlag von bis zu 2,7 Millionen Boxen zu Verfügung. Hamburg und Antwerpen erweitern ebenfalls. Und die Chinesen übertreffen wieder einmal alles. In Qingdao, einer Acht-Millionen-Einwohner-Stadt auf der Halbinsel Shangdong, will die chinesische Regierung in Rekordzeit den größten Hafen der Welt errichten. Presseberichten zufolge soll der neue Megahafen nach seiner Fertigstellung im Jahr 2020 bis zu 30 Millionen Standardcontainer im Jahr abfertigen können. Damit wird er mehr als zehnmal so groß sein wie der vor kurzem eröffnete Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven.

Von den Niederlanden lernen. Der internationale Handel wächst. Konjunkturdellen ändern nichts an diesem langfristigen Trend. Darauf richten sich die europäischen Verkehrsplaner ein. Die Seehäfen in Hamburg und Wilhelmshaven, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sind unsere Tore zur Welt. Denn die an der Nordsee umgeschlagenen Güter bleiben ja nicht in den Hafengebieten. So sind beispielsweise gut zwei Drittel der in Antwerpen angelandeten Güter für Empfänger in Deutschland bestimmt, meist in

NRW. Aus Sicht der globalen Logistiker liegt Köln im direkten „Hinterland“ der großen Seehäfen. Das ist ein Segen für unsere Wirtschaft, aber auch eine Herausforderung für die hiesige Verkehrsplanung. Rotterdam rechnet mit einer Verdreifachung des Container-Umschlags im dortigen Hafen innerhalb von zwanzig Jahren. Die Straßen werden diese Menge nach Auffassung der niederländischen Planer nicht alleine aufnehmen können. Deshalb geben die Hafenbetreiber ihren Kunden einen Verkehrsmix für die neuen Anlagen auf Maasvlakte II vor. Wer sich dort niederlässt, muss die Hinterlandbindung zu 45 Prozent mit dem Binnenschiff und zu 20 Prozent mit der Eisenbahn bewältigen. Der Lkw soll ein Drittel der neuen Verkehre bewegen. In Deutschland wäre eine solche Regel nur schwer durchzusetzen. 2010 übernahm hier der Lkw 76 Prozent der Gütertransporte. Der Marktanteil der Bahn lag laut Statistischem Bundesamt bei neun Prozent, das Binnenschiff trug sechs Prozent bei. „Der Verkehr ist Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarktes“, schreibt die Europäische Kommission im „Fahrplan für den europäischen Verkehrsraum“. Dabei ist die Zunahme des Güterverkehrs vor allem eine Herausforderung für erfolgreiche Wirtschaftsregionen. Ein Prozent Wirtschaftswachstum bewirkt rund 1,5 Prozent Verkehrszunahme. Diese Faustregel gilt regional wie international, für die Vergangenheit wie für die Zukunft. Die transportierte Menge wird weiter zunehmen. Grund ist das veränderte Verhalten von Menschen und Unternehmen. Früher habe seine Mutter im Herbst 50 Kilo Äpfel für den ganzen Winter eingelagert, erläutert Danny Deckers, Berater des Hafens Antwerpen an einem Beispiel: „Heute sind wir es



gewohnt, jeden Tag zwei frische Äpfel im Supermarkt zu kaufen. Das bedeutet eine ganz andere Logistik!“ Und nicht nur Äpfel, auch sämtliche Industriegüter werden im Rahmen der internationalen Arbeitsteilung zwischen Werken und Standorten ausgetauscht.

Entlastungshafen Godorf. Der günstige Transport über den Hafen trägt zur Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen im Rheinland bei. Im Gegensatz zu den hiesigen Autobahnen gibt es auf dem Rhein keinen Stau. Die Wasserstraße kann als einziger Verkehrsträger in der Region noch erhebliche Mengenzuwächse verkraften. Allerdings braucht ein Binnenschiff Häfen, an denen es be- und entladen werden kann. In einer aktuellen Analyse haben Gutachter die Entwicklung des kombinierten Verkehrs in den Kölner Häfen bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Demnach wächst der Containerverkehr zwischen den Kölner Häfen und den Nordseehäfen um durchschnittlich 5,8 Prozent. Dies bedeutet nach vielen Jahren mit häufig zweistelligen Raten zwar ein abgemildertes Wachstum, zugleich aber nach wie vor eine Verdreifachung innerhalb von zwanzig Jahren gegenüber 2010. Neben der Weiterentwicklung des Niehler Hafens und dem Aufbau empfehlen die Gutachter erneut den Ausbau des Godorfer Hafens. Für diesen sehen sie ein eigenes Potenzial von mehr als 200.000 Standard-Containern aus dem Einzugsgebiet des Kölner Südens. Die geplanten Anlagen wären demnach nicht nur zügig ausgelastet, sondern würden auch Köln von Verkehr entlasten. (Jan Zeese)

Lesen Sie mehr ab Seite 2.
Weitere Informationen auf:
www.hafenerweiterung.de

Hafen **news**Schiffahrtsregion
RheinlandIHKs werben für
Binnenschifffahrt

Etwa 100 Teilnehmer informierten sich über die Binnenschifffahrt im Rheinland.

Unter dem Motto „Mit dem Schiff aus dem Stau“ haben die Industrie- und Handelskammern der Region am 27. September einen Informationstag in Neuss veranstaltet. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek unterstützte das Anliegen: „Bislang kennen zu wenige Verantwortliche die Stärken der einzelnen Verkehrsträger und ihre vielfältigen Verknüpfungsmöglichkeiten.“ Auch HGK-Geschäftsführer Horst Leonhardt stellte den Teilnehmern das Leistungsspektrum des Gemeinschaftsunternehmens RheinCargo vor. (cg)

Niederlande investieren

Mehr Geld für
Binnenhäfen

Rund zehn Millionen Euro investieren die Niederlande in ihre Binnenhäfen, um mehr Güter auf das Wasser zu verlagern. Das gab Verkehrsministerin Melanie Schultz van Haegen am 10. September bei der Eröffnung des erweiterten Containerterminals Houthum Noord bekannt. Dort können nun 80.000 Container mehr pro Jahr auf das Schiff verlagert werden. Das neue Investitionsprogramm soll dem Hafen Wassum an der Maas und den Containerterminals in Bergen op Zoom, Oss und Tiel an Oosterschelde, Maas und Waal zu Gute kommen. „Ohne gute Infrastruktur keine starke Wirtschaft,“ so die Ministerin. (cg)

Korridor-Konferenz

Zirkulation für
die Verkehrsader

Staatssekretär Scheuerle beschrieb die Herausforderungen des Güterverkehrs.

Die Europäische Union bezeichnet es als „Korridor 1“. Die Verbindung zwischen Rotterdam und Genua ist eine der wichtigsten Achsen für den Güterverkehr in Europa. Niederländer, Schweizer, Belgier, Deutsche und Italiener wollen 25 Milliarden Euro investieren, damit der Verkehr durch diese Ader weiter fließen kann.

Köln liegt als Drehscheibe zentral auf der Linie zwischen den niederländischen Seehäfen und den Schweizer Bahntunnels. Deshalb lud das Bundesamt für Verkehr der Schweiz zur 2. Internationalen Korridor 1-Konferenz am 15. November 2012 nach Deutz. Eine wesentliche Forderung von hier nach Berlin: Die deutsche Verkehrspolitik sollte NRW als Transitland stärker berücksichtigen. (jz)

Serie Teil 2

Eine lange Reise

Die „Delta“ hat 1.000 Tonnen Rohöl im Godorfer Hafen gelöscht, die im Kölner Umland zu Kunststoffgranulat verarbeitet wurden

Martin Fernholz



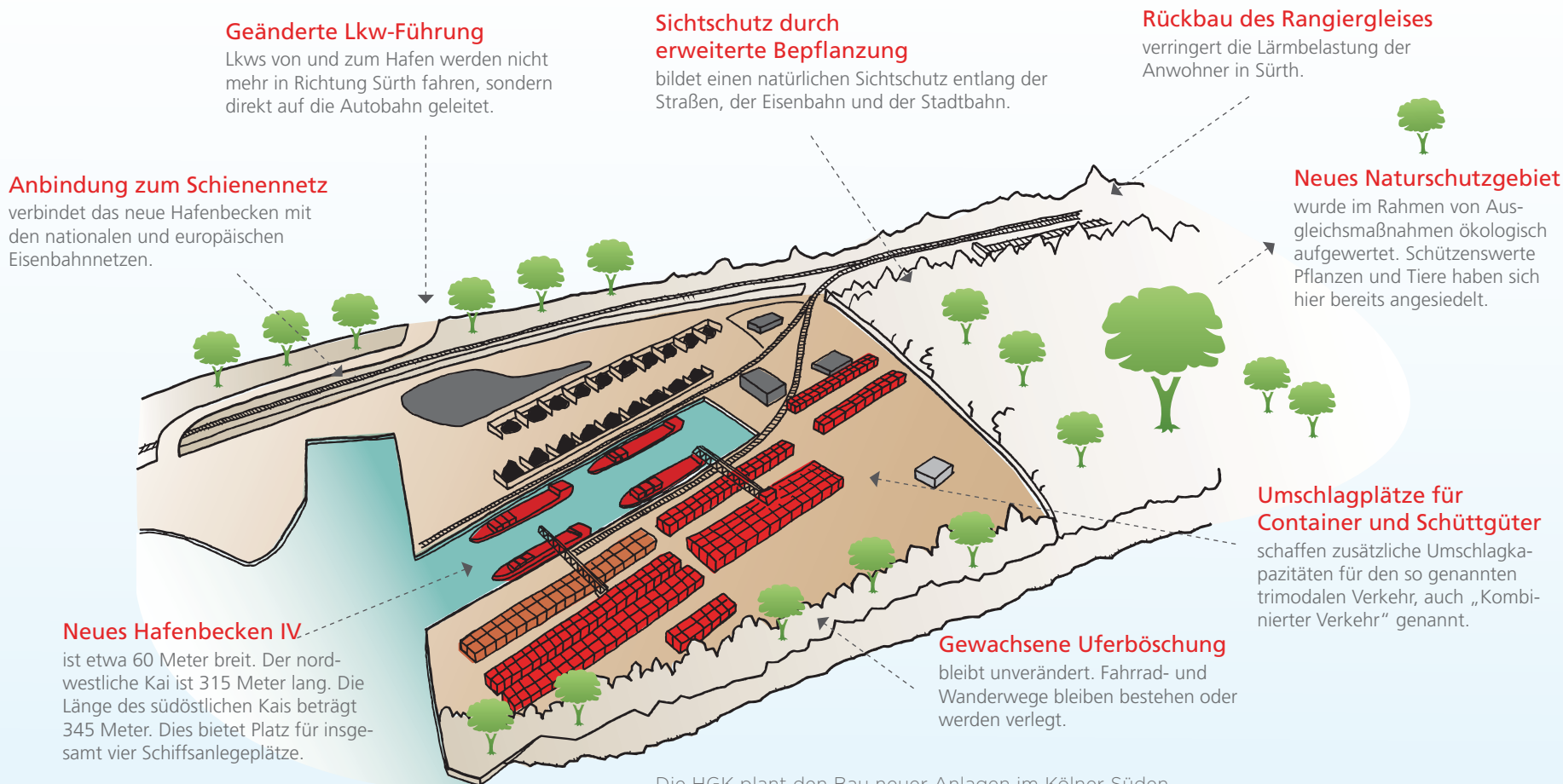
Lokomotivführer Daniel Ungefucht steuert den Zug, damit der Containerkran laden kann. Das Grundprodukt hatte ein Tanker nach Godorf gebracht.

Bilder: Zeese, Raupold/HGK, HGK

Logistik bewegt
die Wirtschaft

Die Kölner Häfen sind stark im Massengutumschlag. Das Wachstum findet zukünftig im Container-Geschäft statt. Gutachter empfehlen einen Ausbau

Jan Zeese



Die HGK plant den Bau neuer Anlagen im Kölner Süden. Beim Ausbau des Godorfer Hafens wurden Anwohnerinteressen bedacht.

in den Kölner Häfen umgesetzten werden, ergibt sich „allein für den Umschlag ein Flächendefizit in Höhe von bis zu 123.312 Quadratmeter“, so das Gutachten. Hinzu käme ein „Bedarf an Logistikflächen in erheblichem Umfang, der idealerweise ebenfalls in den Häfen gedeckt werden“ sollte. Für den Godorfer Hafen erwarten die Gutachter eine gute Auslastung aufgrund der Mengen aus dem direkten Einzugsgebiet. Der Bonner Hafen sei mit einer wasserseitigen Umschlagkapazität von etwa 155.000 Standardboxen nicht groß genug, um alle

Verkehere aufzunehmen. Der Niehler Hafen solle sich auf die Bewältigung des Güteraufkommens des eigenen Einzugsgebietes im Kölner Norden konzentrieren. „Für viel mehr wird dort der Platz nicht reichen“, so Gutachter Gunnar Platz. Lkw-Verkehere aus dem Süden und durch die Kölner Innenstadt zum Niehler Hafen nennt der gebürtige Essener „unnötig“. Weitere Informationen sowie das gesamte Gutachten im Internet unter:

www.hafenerweiterung.de

Container aus wie Spielzeug. Doch der Eindruck täuscht gewaltig: Bis zu 30 Tonnen wiegen die Behälter, wenn sie mit Stahlschrott beladen sind. Das Greifgestell wiegt weitere 15 Tonnen, maximal 47 Tonnen kann der Kran heben. Der Container, den Junker sich gerade angelt, wiegt laut Anzeige in seinem Cockpit mehr als 20 Tonnen. In wenigen Sekunden hat Junker den Koloss angehoben, den Kran einige Meter nach rechts zurückgefahren, jetzt setzt er den Container zentimetergenau auf die Führungsschiene des Lkw-Anhängers, der unter ihm steht und wartet. Sobald die grüne Lampe am Greifarm angeht, ist der Container sicher gelandet und in der Halterung des Lkw eingehakt, der Arm schnell hoch und Junker manövriert den Kran per Joystick zum nächsten Container.

Keine Zeit für den Blick auf den Dom für Uwe Junker

Für den Blick über Köln mit der Silhouette aus Dom und Stadion hat der 52-Jährige in seinem hochgelegenen Arbeitsplatz kaum Zeit. Rund 130 bis 140 Hübe schafft er pro Schicht, wenn ein Schiff beladen werden muss und es Schlag auf Schlag geht. So wie jetzt, denn das Schiff, das auch das Kunststoffgranulat aufnehmen soll, steht schon bereit. Rund 20 Tonnen bringt jeder Container auf die Waage. „Block drei, Zeile neun, dritte Lage“ kommt die Ansage des Disponenten. Der Kran fährt über das Feld von Containern, die in bis zu vier Lagen übereinander gestapelt sind. In Windeseile hat Junker die sieben Container mit dem Kunststoffgranulat auf das Schiff verladen. Rund vier Stunden später ist die „Jura“ mit 120 Containern beladen stromabwärts

Richtung Rotterdam unterwegs. Rund 24 Stunden dauert die Fahrt, hinzu kommen Zwischenstopps in Dordrecht und Duisburg, wo die „Jura“ weitere Container aufnimmt.

Bis zu 250 Stück der großen 40-Fuß-Container passen in vier bis fünf Lagen übereinander aufs Schiff. „Der Transport per Schiff ist wegen der großen transportierten Menge hocheffizient“, sagt Ralf Kirion, Projektmanager beim Spediteur CTS, der Waren im sogenannten trimodalen Transport auch per Bahn und Lastwagen von A nach B fährt. „Wir verladen so viel Ware wie möglich aufs Schiff, die anderen Verkehrsträger nutzen wir für kürzere Strecken und wenn es besonders schnell gehen muss.“ Der trimodale Transport kombiniert die Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw. Fünfmal pro Woche fährt ein Schiff der CTS zu Europas größtem Überseehafen nach Rotterdam, drei Mal zum etwas kleineren nach Antwerpen. In Rotterdam werden die Container auf ein großes Überseecontainerschiff verladen, drei bis vier Wochen ist die Ware nun noch unterwegs, bis sie in Shanghai eintrifft und ins Yangtse-Delta weitertransportiert wird, einem chinesischen Zentrum der Kunststoffindustrie, wo auch viele europäische Hersteller produzieren lassen. Obwohl die Löhne im Reich der Mitte derzeit um zehn bis zwanzig Prozent pro Jahr steigen, ist die Produktion in China immer noch billig. Außerdem werden die Märkte in Asien für deutsche Exporteure immer interessanter, die Anbindung der Region an die wachsenden Überseehäfen Rotterdam und Antwerpen infolge der zunehmenden Globalisierung von Handels- und Produktionsströmen deshalb immer wichtiger.

In der nächsten Hafenzeitung: Als Bauklötzchen zurück aus China

CTS Container-Terminal GmbH

Das CTS Container-Terminal verkörpert das Idealbild einer Anlage des kombinierten Verkehrs und zählt mit seinem spezifischen Zuschnitt zu den leistungsfähigsten im Land.

Alle Leistungen rund um den Container:

- Verkauf
- Vermietung
- Reparatur
- Transport

Ihr Ansprechpartner: Johannes Stracken

Tel.: +49 221/75208-38
E-Mail: jost@cts.container-terminal.de

Intermodale Netzwerk-Lösungen

Das trimodale Leistungskonzept der CTS eröffnet die Verbindung zu den bedeutenden europäischen Seehäfen. Während der Straßen-transport über das dichte Autobahnnetz flexibel und schnell ist, bieten die hervorragenden Schienenanbindungen an transeuropäische Netze regelmäßige Verbindungen über lange Distanzen. In den letzten Jahren hat sich der Containertransport per Barge zu einem leistungsfähigen, zuverlässigen und umweltschonenden Transportträger entwickelt. In enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern entsteht ein auf die individuellen Bedürfnisse angepasster Modal Split, der keine Wünsche offen lässt. Sprechen Sie uns an!

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

neska
INTERMODAL

WE ARE IMPERIAL

Dockliegezeit statt Dombesichtigung

Flusskreuzfahrer schätzen Einblicke in den Werftbetrieb

Christian Grohmann

Stadtbesichtigung oder Werfttermin? Dass rund zwei Drittel der Passagiere lieber die Wartungsarbeiten am Vorschiff beobachten anstatt sich an Land zu vergnügen, hätte Schiffbauingenieur Frank Hebel nicht gedacht. Über 100 Augenpaare an Deck, in den Salons und Kabinen gleiten an einem spätsommerlichen Freitag neugierig über das Gelände der Kölner Schiffswerft Deutz, während sich das Flusskreuzfahrtschiff langsam in den Mülheimer Hafen schiebt. Ziel ist das Stevendock im Ostbecken, wo ein defekter Kastenkühler ausgetauscht werden soll. „Wirklich spektakulär ist das nicht. Aber wer nicht in der Werftbranche arbeitet, sieht nicht alle Tage, wie ein Schiff zum Teil aus dem Wasser gehoben wird – besonders, wenn es das unter den eigenen Füßen ist“, freut sich Hebel über die unerwartete Öffentlichkeit.

Anlaufpunkt Köln. Vor Publikum zu arbeiten, ist die Belegschaft zumindest auf dem eigenen Firmengelände nicht gewohnt. Ansonsten schon: Weil die krumm gefahrene Reling, die undichte Rohrleitung oder auch der kleine Havarieschaden keinen Werftaufenthalt erforderlich machen, sind die rund 40 Mitarbeiter häufig vor dem Deutzer Hafen, am Altstadtufer oder an anderen Liegeplätzen der Region im Einsatz, während die Fahrgäste noch das Frühstück verdauen. Rund 2.000 Flusskreuzfahrtschiffe

machen pro Jahr in Köln fest. Da gibt es immer etwas zu tun. „Kleine Wartungsarbeiten fallen auf einem Schiff ständig an. Deshalb haben wir oft mehr Mitarbeiter im Außendienst als hier am Standort“, erklärt Hebel. Doch auch einen kompletten Ruderpropeller kann man mit Hilfe eines Autokrans über Wartungsluken austauschen, ohne das Schiff auf die Werft schicken zu müssen.

Fester Programmpunkt. Doch selbst wenn der Kastenkühler im Vorschiff das Andocken auf der Werft erfordert, muss der Fahrplan nicht unterbrochen werden. „Ohne unseren zentral gelegenen Standort im Mülheimer Hafen wäre das kaum möglich“, unterstreicht Hebel. „In weniger als 45 Minuten lassen sich die Schiffe von der Altstadt zu uns in den Hafen verlegen. Da bleibt genug Zeit für die Wartung, und die Passagiere können zum Abendessen wieder am gewohnten Liegeplatz an Bord gehen.“ Dass die auch in Schiefelage tagsüber an Bord speisen, ist bisher noch nicht so häufig vorgekommen. „Aber wenn das gefällt, machen die Reeder den Ausflug auf die Werft vielleicht zu einem festen Programmpunkt ihrer Rheinkreuzfahrten“, zwinkert Hebel.



Bis zu 110 Meter lange Flusskreuzfahrtschiffe kann die Hellinganlage aus dem Wasser ziehen.



Ein neues Schiff für die Kölner Hafenrundfahrt

Fahrgastschiff „RheinCargo“ unterstützt Kölntourist-Flotte

Christian Grohmann

Rheinland“, „Rheinperle“ und „Rheintreue“. So heißen die drei Schiffe der Kölntourist Personenschiffahrt. Wenn das Unternehmen im Frühjahr 2013 in seine 20. Saison startet, wird sich mit passendem Namen ein weiteres Schiff in die Flotte von Angelika und Mario Schmitz einreihen: Die „RheinCargo“ – benannt nach dem Gemeinschaftsunternehmen der Häfen Köln, Neuss und Düsseldorf – soll unter der Flagge der von Mario Schmitz neu gegründeten PS M.Schmitz GmbH die großen Hafentouren übernehmen.

Erfolgsmodell. Hafenrundfahrt. Schon zu Beginn der Hafenrundfahrten hatte das Kölntourist-Geschäftsführerehepaar mit dem Gedanken gespielt, ein weiteres, modernes

Schiff zu kaufen. Nach zwei Jahren mit ausgebauten Fahrten vom Rheinauhafen bis zum Hafen Niehl stand der Entschluss fest. „Erst hatten wir mit zwei oder drei Terminen pro Jahr gerechnet. Doch die Nachfrage können wir mit unseren bestehenden Schiffen, die ja auch täglich zwischen den Stationen Dom-Hbf, Rheinauhafen und Rodenkirchen pendeln, Erlebnisfahrten anbieten und im Charterbetrieb etwa zu Hochzeiten oder Firmen-Events fahren, bis heute nicht decken“, freut sich Mario Schmitz. „Eine Namensgebung mit Bezug zur Logistik war für uns also selbstverständlich.“ Bis zu ein Dutzend Mal im Monat sind die Kölntourist-Schiffe in der vergangenen Saison zur Großen Hafenrundfahrt aufgeboren. Rund 12.000 Interessierte haben sich

seit Beginn des Projekts von Stadtführerin Sabine Gonzales oder den HGK-Sprechern Margit Knott und Jan Zeese zeigen lassen, wo und wie die Kölner Unternehmen ihre Waren verschiffen. Ab kommendem Jahr soll in der Hauptsaison von Montag bis Freitag ein- bis zweimal täglich ein Schiff zur dreistündigen Hafenrundfahrt aufbrechen. Weitere Termine sind im Frühjahr und im Winter geplant.

Neue Qualitäten. Ihre schwimmende Verstärkung fanden die Kölner an der Ostsee, wo ein Kollege die nur knapp zwölf Jahre alte „Ostseebad Warnemünde“ durch einen größeren, gleichnamigen Neubau ersetzen wollte. Nach ausgiebiger Besichtigung befand das Ehepaar Schmitz: „Das ist die richtige Ergänzung für unsere Flotte.“ Besonders das begehbare Deck oberhalb des Steuerhauses, genannt Flybridge, gefiel den

beiden. „Freier Blick in alle Richtungen – das ist ideal für eine Hafenrundfahrt, wie sie das Schiff in den vergangenen Jahren in Warnemünde gefahren ist.“ Die neue „RheinCargo“ ist 33 Meter lang und knapp zehn Meter breit. Angetrieben wird sie von einem 368 Kilowatt starken MAN-

Motor. Ein Bugstrahlruder im Vorschiff hilft dem Schiffsführer beim Manövrieren zwischen großen Frachtschiffen in schmalen Hafenbecken. Insgesamt 250 Passagiere kommen auf Flybridge, Ober- und Hauptdeck unter. Schon der Salon beinhaltet bis zu 150 Sitzplätze. Eine zweite Bar

gibt es auf dem teilüberdachten Oberdeck. Auch eine komplette Küche ist mit an Bord.

Nautische Herausforderung. Ihr künftiges Revier am Rhein kennt die „RheinCargo“ nur von einer Durchfahrt in frühester Jugend: Gebaut wurde sie auf der Lux-Werft in Mondorf bei Bonn. Von dort ging es an die Ostsee – und nun zurück nach Köln. „Die Überführung über Ostsee, Nord-Ostsee-Kanal, Nordsee und IJsselmeer bis in den Rhein mit Lotse mitten im Winter wird noch einmal spannend“, verspricht Mario Schmitz. „Aber vor fast zwölf Jahren hat das in die entgegengesetzte Richtung ja auch problemlos funktioniert.“

Der Fahrplan im Internet:
www.koelntourist.net
www.ms-rheincargo.de

Als „Ostseebad Warnemünde“ ging die zukünftige „RheinCargo“ auf Hafenrundfahrt an der Küste.



Bilder: Grohmann, Schmitz, Pfönnmann



Angelika und Mario Schmitz erfüllen sich ihren Wunsch nach einem neuen Schiff.

Teil 7

Weiter geht's!

Kran-Quartett der Kölner Häfen

Gegen Ende des Jahres 2000 wurde das CTS Container Terminal am Stapelkai erweitert: Die Antwerpen-Pier an der Westseite des Hafenbeckens 3 ging mit einer neuen Containerbrücke an den Start. Bis heute gilt EK 18 als eine der größten am Rhein. Ihre wasserseitige Ausladung reicht bis zu zwölf Containern breit – damit kann sie zwei Schiffe der „Jowi“-Klasse nebeneinander abfertigen. Das Kran-Quartett bietet Kransgeschichte 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

4d	Halbportalkrane	Kran 14
Betriebszeit:	1938 bis 1995	
Standort:	Rheinauhafen	
Hersteller:	Pellenz	
Kranbahn:	800 m	
Kranspur:	13,40 m	
Ausladung:	17 m	
Tragfähigkeit:	3 t	
Antriebsart:	elektrisch	
Güterarten:	Haken	

8b	Schienen-Drehkran	Kran 2
Betriebszeit:	1963 bis 2003	
Standort:	Godorf, Becken 1	
Hersteller:	Gottwald	
Kranbahn:	170 m	
Kranspur:	5,9 m	
Ausladung:	25/8,5 m	
Tragfähigkeit:	8 t	
Antriebsart:	elektrisch	
Güterarten:	Haken, Greifer	

8c	Verladebrücke	Kran 16
Betriebszeit:	1971 bis 2005	
Standort:	Niehl, Becken 2 Ost	
Hersteller:	PWH	
Kranbahn:	k.A.	
Kranspur:	60 m	
Ausladung:	12 m ü. W./107 m Trav.*	
Tragfähigkeit:	30 t	
Antriebsart:	elektrisch	
Güterarten:	Container, Greifer	

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

8d	Containerkran	Kran 18
Betriebszeit:	seit 2000	
Standort:	Niehl, Becken 3 West	
Hersteller:	Kranbau Eberswalde	
Kranbahn:	170 m	
Kranspur:	72 m	
Ausladung:	35 m ü. W./107 m Trav.*	
Tragfähigkeit:	50 t	
Antriebsart:	elektrisch	
Güterarten:	Container	

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

Hafen news

Hafen Hamburg besucht Köln

Info-Abend bei der IHK



Hamburger, Kölner, Lübecker und Kieler tauschten sich über Hafenthemen aus.

Containerschiffe verkehren zwischen Köln und Hamburg eher selten. Zu lang ist die Fahrzeit durch die Kanäle, zu niedrig die Brücken für einen wirtschaftlichen Betrieb. Dass es dennoch einen regen Warenverkehr zwischen den beiden Hansestädten gibt, zeigte am 17. Oktober das Team des Hafens Hamburg Marketings in der IHK Köln auf: Besonders dem Eisenbahnverkehr kommt dabei eine große Rolle zu, wie ihn etwa das Eisenbahnunternehmen TFG Transfracht gemeinsam mit dem CTS Container Terminal im Hafen Niehl betreibt. (cg)

Linie 16

Modernisierung der Bahnsteige



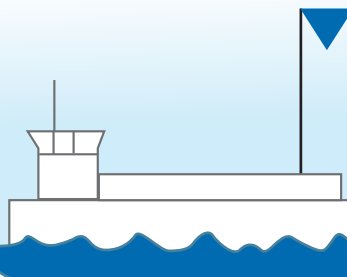
Die HGK modernisiert die Bahnsteige der Linie 16, wie hier in Godorf.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) modernisiert die Bahnsteige entlang der Linie 16. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) hat die Förderung der Baumaßnahme zugesagt. Zwischen dem Heinrich-Lübke-Ufer in Köln und Bornheim-Hersel betreibt die HGK insgesamt 13 Haltestellen mit 25 Bahnsteigen. „Diese Anlagen an der so genannten Rheinuferbahn wollen wir umfassend modernisieren“, berichtet ein Unternehmenssprecher. Ziel der Maßnahmen ist eine Verbesserung der Zugänge, wobei zunächst vor allem die Interessen von Menschen mit schlechter Sehkraft im Vordergrund stehen. (jz)

Regeln für Gefahrguttransporte verschärft

Mehr Sicherheit und Umweltschutz

Wer explosive oder umweltgefährdende Stoffe in Tankschiffen oder Containern transportiert, muss sich mit mehreren hundert Seiten aktueller Vorschriften auskennen. Eine überarbeitete Version des Regelwerks für die Binnenschiffahrt tritt zum Jahreswechsel in Kraft. Das ADN 2013 trägt besonders der Havarie der „Waldhof“ Anfang 2011 im Mittelrheintal Rechnung: Beispielsweise müssen sich Tankschiffbesatzungen stärker mit der Stabilität befassen, damit sich die Ladung gar nicht erst aufschaukeln kann. (cg)



Zurück am Rhein

KÖLNER VERSTÄRKT
NESKA-GESCHÄFTSFÜHRUNG

Richard Schroeter freut sich, wieder mit alten Bekannten zusammen zu arbeiten.

Wenn Richard Schroeter heute den Rheinhafen besucht, stellen sich Erinnerungen ein: An geschäftige Hafenarbeiter, drehende Kräne, anliegende Binnenschiffe und deckenhoch gestapelte Ware in historischen Lagerhallen. „Als ich damals mit meiner Ausbildung anfang, waren die Kräne noch nicht festgeschweißt. Und wo jetzt Luxuswohnungen stehen, führen wir damals mit Staplern rum“, erinnert sich der 48-Jährige, der 1984 seine Ausbildung zum Speditionskaufmann bei der Haniel Spedition in der Bremerhavener Straße begann. „Auch später haben wir hier wasserseitig noch viel Zellulose und Granulat umgeschlagen.“

ALTE BEKANNTE. Später, das war zwischen 1990 und 1996 bei der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, wo der gebürtige Kölner zuletzt als stellvertretender Niederlassungsleiter tätig war. Zum 1. Januar 2012 ist Schroeter in das Unternehmen zurückgekehrt – und zwar an den Duisburger Firmensitz. Seit dem 1. Oktober ist er als Geschäftsführer dort unter anderem für die Niederlassung Köln zuständig. „Ich freue mich, wieder mit vielen alten Bekannten, wie etwa Michael Wittmann, zusammen zu arbeiten – diesmal im gleichen Unternehmen.“

ÜBERZEUGUNGSARBEIT. In der Zwischenzeit hat Schroeter viel Erfahrung sammeln können und auch ganz andere Formen der Zusammenarbeit kennengelernt. Seine Karriere bei Logistikunternehmen wie J.H. Bachmann, Hapag-Lloyd oder DSV führten ihn nach Japan, Hong Kong, Australien und Singapur. Doch überall gilt: Nur wenn jeder motiviert bei der Sache ist, kann ein Unternehmen erfolgreich sein. „Dafür müssen alle an einem Strang ziehen – vom Stauer am Kai bis hin zum Manager in der Chefetage.“ Eine Erfahrung, die Schroeter bereits vor 20 Jahren in Köln gemacht hat.

IN EINEM BOOT. Heinz Bartels, Vorsitzender der neska-Geschäftsführung, hat den Logistikexperten aus der Südstadt nicht zuletzt wegen seiner vielfältigen Auslandserfahrungen zurück ins Boot geholt. Schroeter: „Es ist schön, wieder mit früheren Kollegen hier am Rhein zu arbeiten. Den Kontakt und das Vertrauen untereinander hatten wir ohnehin nie ganz verloren.“ (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

Stahlspäne reisen in
Stahlboxen nach Indien

CTS Container Terminal beschafft Vertikal-Kippchassis für Altmetalltransport der Firma Zimmer Schrott- und Metallhandel – Lkw-Einsatz der Indien-Intermodalkette auf Hürth-Knapsack reduziert

Christian Grohmann

Einen Container zu befüllen kann so einfach sein: Türen auf, Kiste aufgestellt, Greifer ran, und dann von oben rein mit der Ladung. Was Fernsehgeräten aus Japan oder Bananen aus Südamerika schlecht bekäme, tut dem Handelsgut der Firma Zimmer Schrott- und Metallhandel nicht weh.

Gefragter Sekundärrohstoff. Seit Juli verladen die Mitarbeiter des im Gewerbegebiet Hürth-Knapsack ansässigen Familienbetriebes in unregelmäßigen Abständen Stahlspäne in Seecontainer mit dem Bestimmungsort Nhava Sheva, einem Hafen nahe der indischen Metropole Mumbai. Denn in den Stahlwerken am Arabischen Meer sind sortenreine Metallabfälle aus der Maschinenbaubranche als Sekundärrohstoffe ebenso gefragt wie an Ruhr oder Saar. „Ob sich der Transport nach Indien lohnt und ob ein Geschäft zustande kommt, hängt von Wechselkursen und Transportpreisen ab“, erklärt Patrick Ragoss, der bei Zimmer die Abteilung Handel leitet. „Meistens gehen die Metallabfälle aus der Kölner Region jedoch wie bisher zur Wiederverwertung ins Ruhrgebiet.“

Schüttgut im Container. Für die Transporte in der Region kann Ragoss auf

unternehmenseigene Lkw mit diversen offenen und geschlossenen Ladungsbehältern zurückgreifen. Im Überseehandel nach Indien müssen es dagegen die genormten 20-Fuß-Container sein, sofern nicht gleich ein ganzes Schiff angemietet werden soll. Weil für etwa 500 Tonnen pro Transport noch kein Charterschiff lohnt, fiel die Wahl auf die Stahlbox. „Einerseits kriegen wir die Container hier selbst vom Hof, andererseits können wir schon ab Knapsack auf eine intermodale Infrastruktur zurückgreifen“, zählt Ragoss die Vorteile auf.

So bewegen sich die containerisierten Metallspäne lediglich zwischen dem Firmengelände und dem KCG-Terminal im benachbarten Chemiepark Knapsack auf der Straße. Von dort bringt sie der täglich pendelnde Knapsack-Niehl-Shuttlezug auf das CTS Container Terminal im Hafen Niehl. Mit dem Binnenschiff geht es anschließend weiter nach Rotterdam oder Antwerpen – je nachdem, auf welchem Schiff der Spediteur eine Überfahrt für die bis zu 20 Container gebucht hat. Für ein Seeschiff, das mit über 10.000 Containern rund sechs Wochen lang unterwegs ist, eine verschwindend geringe Menge. Dennoch müssen Ragoss und sein Team eine Reihe von Umweltvorschriften einhalten: So darf die Ware zum

Beispiel keine Reste von Bohremulsionen enthalten, die aus dem Container in die Gewässer gelangen könnten.

Aufstellen tut Not. Damit die Firma Zimmer zum Beladen der Container nicht jedes Mal ein spezielles Containerchassis mit Vertikalkippvorrichtung von einer Spedition mieten muss, hat CTS als beteiligter Logistikpartner selbst eines angeschafft. Ohne diesen speziellen Sattelaufleger wäre es nicht so leicht möglich, die Box ohne Beschädigung hochkant aufzustellen.

Um dem Container nicht zu schaden, dürfen nur relativ leichte Produkte mittels „Door to Sky“-Beladung in der Box verstaут werden: Was die 800-Tonnen-Schrottschere der Hürther zerkleinert hat, wäre immer noch schwer genug, um die metallenen Containerwände zu durchschlagen. Für solche Teile sind dann immer noch Paletten, Gabelstapler oder Hubwagen nötig – müssten sie einmal in Container verladen werden.

Gleisanschluss. Die Firma Zimmer überlegt, künftig noch stärker auf alternative Transportmittel setzen: Direkt neben dem neu erschlossenen Firmengelände verläuft ein Gleis der Infraserb Knapsack, das mit einer Weiche und einigen dutzend Metern Schiene einen direkten Anschluss an das Bahnnetz ermöglichen würde.



Ohne ein spezielles Containerchassis mit Vertikalkippvorrichtung wäre es ...

„Door to Sky“: So bringt man leichtes Schüttgut in einen Standardcontainer.

Bilder: Ragoss/Zimmer Schrott, CTS, Neska



Mit Rückenwind voraus: Den Aktivstart von RheinCargo begrüßten (v.l.) NDH-Aufsichtsratsvorsitzender Rainer Pennekamp, Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters, der Neusser Bürgermeister Herbert Napp, Düsseldorf's Oberbürgermeister Dirk Elbers, HGK-Aufsichtsratsvorsitzender Michael Zimmermann.

Bilder: HGK, NDH, Pfäffmann

Mit gemeinsamer Kraft voraus

100 Tage nach dem Startschuss zog die RheinCargo-Geschäftsführung eine positive Zwischenbilanz. „Die ersten Schritte sind erfolgreich gelungen“, zeigte sich Geschäftsführer Rainer Schäfer optimistisch.

Wenn der Hafenchef aus Düsseldorf im Kölner Hafenamt das Wort ergreift... ist das etwas ganz Normales. Denn Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, verantwortet gemeinsam mit Horst Leonhardt zukünftig auch die Geschäfte von RheinCargo. In dieser Funktion macht der 58-jährige Düsseldorfer deutlich, was er sich im Verbund mit seinem Kölner Kollegen vorgenommen hat: „RheinCargo ist ein internationales Verkehrsunternehmen, das umfassende Angebote für die Kunden und Partner aus Logistik und Industrie anbietet.“

Netzwerk. Ende Juli 2012 waren die letzten Entscheidungen zur Gründung der RheinCargo GmbH & Co. KG gefallen. Im August ging das Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) mit der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) an den Markt. „Damit haben sich zwei Marktteilnehmer zusammengetan, die in der Branche bereits gut bekannt sind“,

betont Schäfer. Vom Start weg ist RheinCargo der zweitgrößte Binnenhafenbetreiber Deutschlands und gehört zu den größten deutschen Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen.

Mengenpotenziale. „Schon heute ist das internationale Netzwerk von RheinCargo beeindruckend“, so Rainer Schäfer weiter. „Wir fahren mit 77 Loks, unter anderem in den Niederlanden und der Schweiz. Über die Eisenbahn sind wir fast in allen europäischen Ländern aktiv“, ergänzt sein Geschäftsführerkollege Horst Leonhardt. Vor allem beim Transport von Massengütern wie Kohle und Mineralöl sowie im Container-Verkehr überzeugt RheinCargo mit besten Verbindungen. „Wir sind und bleiben aber auch regional unterwegs“, macht Horst Leonhardt weiterhin deutlich. Die Versorgung der regionalen In-

dustrie und des Handels sei eine strategische Aufgabe des Unternehmens, dessen Muttergesellschaften in kommunaler Hand sind. Die „Aufnahme zusätzlicher Mengenpotenziale als Dienstleister für Wirtschaft und Region“ nennt Rainer Schäfer deshalb als eines der zentralen Ziele von RheinCargo. An dieser Stelle greifen die Angebote der Häfen und der Bahn im Rheinland und in ganz Europa ineinander. Denn, so Leonhardt: „Wenn wir es schaffen, den Marktanteil des Binnenschiffs und der Eisenbahn zu verbessern, können wir den Fernverkehr auf der Straße reduzieren. Diese Lücke könnte anschließend der regionale Nahverkehr nutzen und damit seine Kosten begrenzen.“

Jan Zeese



3 Fragen an

Rainer Schäfer

Rainer Schäfer verantwortet als Geschäftsführer der RheinCargo unter anderem die Hafenaktivitäten sowie das Marketing des neuen Logistikunternehmens.

Köln-Hafen-Zeitung: Mit HGK und NDH haben sich zwei starke Unternehmen zusammengetan. Warum?

Rainer Schäfer: Unsere beiden Unternehmen haben in den vergangenen Jahren erheblich zugelegt. Wir sehen zwar aktuell die Bremsen der Konjunktur. Aber auf Dauer wird der Güterverkehr im Rheinland kräftig zunehmen. Dafür machen wir uns fit. Gerade im Fernverkehr sowie bei Container-Verkehren können wir gemeinsam mehr bieten.

KHZ: Einige Beobachter sprechen von einer Verdreifachung des Containeraufkommens, unter anderem nach dem Ausbau des Rotterdamer Hafens...

Schäfer: Mit der Maasvlakte II gehen riesige neue Umschlagflächen an den Markt. Ähnliches geschieht in Antwerpen, Hamburg oder Wilhelmshaven. Diese Anlagen werden zwar nicht vom ersten Tag an voll ausgelastet sein. Aber ganz gleich, ob sich das Aufkommen in den kommenden zwanzig Jahren verdoppelt oder verdreifacht: Mit den vorhandenen Kapazitäten werden wir das nicht so einfach bewältigen können.

KHZ: Was unternimmt RheinCargo, um die Straßen zu entlasten?

Schäfer: Wir wollen auf den bestehenden Terminals und Anlagen noch produktiver werden. Und wir wollen neue Flächen nutzbar machen, wo dies sinnvoll möglich ist. Dabei setzen wir auf intelligente Angebote. Denn wir wollen mit der Kombination Binnenschiff-Eisenbahn wirtschaftlich attraktive Alternativen zum Lkw anbieten.

3 Fragen an

Horst Leonhardt

Horst Leonhardt leitet als Geschäftsführer der RheinCargo unter anderem die Geschäfte der Eisenbahn sowie das Finanzressort.

Köln-Hafen-Zeitung: Welche wirtschaftlichen Erwartungen haben Sie an RheinCargo?

Horst Leonhardt: RheinCargo ist ein Wachstumsprojekt. Bereits für 2013 gehen wir von einem positiven Ergebnis aus. Für 2018 haben wir in unseren Geschäftsplänen eine Gewinnsteigerung stehen.

KHZ: Wie wollen Sie das erreichen? Durch Personalabbau?

Leonhardt: Nein, wir werden wachsen. Wir gehen davon aus, dass allein die Eisenbahnsparte im kommenden Jahr um 20 Prozent zulegt. Personalabbau kommt für RheinCargo nicht in Frage. Im Gegenteil: Beim Personal wie beim Material werden wir weiter in erheblichem Maße zulegen.

KHZ: Wer trägt die nötigen Investitionen?

Leonhardt: Das hängt vom jeweiligen Geschäftsmodell ab. Wagen und Lokomotiven wird beispielsweise RheinCargo beschaffen und aus den laufenden Geschäften finanzieren. Immobilienbesitz ist dagegen bei den Muttergesellschaften HGK und NDH verblieben. RheinCargo wird dazu beitragen, dass die Anlagen noch besser ausgelastet sind.

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen
und gewinnen!

Frage:
Wie heißt das neue Buch über die
Köln-Häfen?

Hafen- oder Hansestadt,
Köln oder HGK?

Seit zweitausend Jahren versorgt sich Köln über die Häfen. Bereits die Römer schlugen am Ufer des Stromes um. Das Stapelrecht machte im Mittelalter die Stadt reich. Heute bedienen die Häfen Industrie und Wirtschaft. Die Geschichte beschreibt ein neu erschienener Bildband des Emons-Verlages. Er heißt:

- a) Hansestadt Köln
- b) Hafenstadt Köln
- c) Häfen der Stadt Neuss

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. Februar 2013

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es **2 mal** je eine
Ausgabe des Buches.

Die Gewinner des vorigen Rätsels
sind: Je ein Modell der HGK-
Elektrolok 185 haben gewonnen:
Brunhild Löhr, Marion Wöhmann und
Horst Pinker

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Kohle

Container-
logistik
mal anders

Aus Gebrauchtcontainern
werden Spezialcontainer

Hans-Wilhelm Dünner



Bilder: CHS, HGK, Knott, Plabmann, Zeese

Container für „Wetten, dass...?“

Wenn ein Container nach zehn Jahren Dienst ausgemustert wird, ist er meist noch längst nicht reif für den Schrott. Nach einer technischen Überholung kann er als Gebrauchtcontainer im Bereich Industrieverpackung, als Vorratsbehälter für Ersatzteile, als Reifenlager oder als Spezialcontainer durchaus noch ein zweites Leben beginnen.

Eigene Werkstatt. Insgesamt 160 Experten bei der CHS Container Gruppe (CHS) kümmern sich in Bremen und weiteren fünf Niederlassungen um diesen Markt und vermitteln ihren Kunden Container in jeder gewünschten Größe, Qualität und Ausführung. Jährlich werden etwa 10.000 zumeist gebrauchte, von CHS reparierte und nach Kundenwunsch ausgestattete Seecontainer an Exporteure, Speditions- und Transportunternehmen sowie eine Vielzahl von Kunden aus den unterschiedlichsten Branchen verkauft oder vermietet. „In der Regel werden die Container nach zehn Jahren Nutzungszeit von Reedern oder Leasingfirmen verkauft, bei uns geprüft, in der eigenen Werkstatt repariert und für die neue Nutzung hergerichtet“, berichtet CHS Geschäftsführer Werner Pöser. Ein wichtiger Kundenkreis sind Unternehmen des Maschinen- und Anlagebaus, die mehr und mehr dazu übergehen, die Komponenten ihrer Industrieanlagen auf Containermaß zu produzieren und statt teurer Industrieverpackungen gebrauchte Container für die weltweite Lieferung und Zwischenlagerung bis zur Endmontage zu nutzen. „Neben dem kostengünstigen

Transport per Containerschiff hat diese Form der Anlagenlogistik eine ganze Reihe weiterer Vorteile“, weiß Pöser: „Dazu zählen der deutlich bessere Schutz gegen Witterung und Klimaeinflüsse, die größere Stabilität der Verpackung gegenüber einer Industrieverpackung aus Holz und die einfachere Umschlagsmöglichkeit der Normboxen aus Stahl, mit weltweit überall vorhanden Containerumschlagsanlagen“. 400 bis 500 Container aller Sorten – vom Standard bis hin zu Open-Top, Flat- sowie Tankcontainern und vieles mehr – hat CHS jederzeit vorrätig.

Container sind
mehr als
Transportkisten.

Wetten, dass...? Fast gleichbedeutend ist das Geschäft mit der Vermietung von Containern, etwa als Raumelemente für Unterkünfte, als Bürocontainer, Umkleieräume und Sanitärbereiche bis hin zu komplett ausgestatteten Kindergärten sowie Schulen. Die Standard- und Frischhalteboxen werden vorwiegend als temporäre Kühl- und/oder normale Lager eingesetzt. Der dritte CHS-Geschäftsbereich ist die Fertigung von Spezialcontainern für unterschiedlichste Anwendungen in eigenen Werkstätten in Bremen. Container sind längst keine einfachen Transportkisten mehr, das wissen auch die Produzenten der Sendung „Wetten, dass...?“ beim ZDF. Denn nicht zum ersten Mal lieferte CHS für den Backstage Bereich der Livesendung in Bremen eine Containeranlage. „Aber auch Projekte wie den Bremer Kirchentag haben wir mit unserem Container-full-service sehr eng begleitet“, berichtet Werner Pöser abschließend.

Ausbau

Zwei Gleise für die 18


Die Linie 18 fährt in Brühl auf
Gleisen der HGK.

Die HGK plant einen Ausbau der Gleise zwischen Brühl und Badorf. Zurzeit prüft die Bezirksregierung die Planfeststellungunterlagen für die Maßnahme. Die HGK erwartet, dass das Verfahren Anfang 2014 abgeschlossen sein könnte. Sofern die Gespräche mit dem Nahverkehr Rheinland über die Finanzierung, die anschließenden Ausschreibungen sowie die Bauarbeiten selber wie geplant verlaufen, könnte die Linie 18 dann ab 2015 auf zwei statt wie bisher auf einem Gleis verkehren. Das verringert Wartezeiten auf der stark frequentierten Strecke. (jz)

Lok- und Wagenwerkstatt
Kunden für Vochem


Gut gebucht: die Lokwerkstatt der HGK.

Das Engagement der HGK-Fahrzeugwerkstatt zahlt sich aus: „Mehrere Kunden haben größere Aufträge zugesagt“, berichtet Bereichsleiter Ludger Schmidt. So werden allein auf der Radsatzdrehbank der HGK bis Ende des Jahres insgesamt rund 120 Loks bearbeitet. Im Herbst waren zudem erstmals Lok-Riesen des Typs Class 77 einer DB-Tochter zur Instandhaltung in Vochem. „Termin-treue, flexibles Eingehen auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse und Qualität zeichnen uns aus“, so Schmidt. Die HGK betreibt seit 1910 Fahrzeuginstandhaltung. (jz)

Ausstellung

Köln liegt am Rhein

Der Fotograf Joachim Rieger liebt Köln. Und er liebt den Rhein. Das beweist er mit seiner aktuellen Ausstellung, die sich ganz und gar mit dem Fluss beschäftigt, der diese Stadt nicht trennt, sondern verbindet. Alles in und an dieser Ausstellung stammt aus der Domstadt, von den Motiven bis zum Holz aus dem die Rahmen sind. Eine weitere Besonderheit ist das Gerät, mit dem die Fotos entstanden. Rieger bediente sich keiner hochtechnischen Spiegelreflexkamera, sondern seines iPhones und der Fotoapp „Hipstamatic“, deren Filter die Effekte der Bilder erzeugten. (jz)

☛ www.koeln-editionen.de


Joachim Rieger (r.) stellt aus.

Impressum

Köln-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),
Margit Knott (mk)
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)
Layout: Nadine Döpper

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

Kölner Köpfe



MARVIN STUPP AUSGEZEICHNET

Bestenehrung der IHK 2012

Die HGK bietet eine gute Ausbildung. Damit, und mit viel Engagement gehörte Marvin Stupp zu den besten Prüfungsteilnehmern der letzten Winter- und Sommerprüfung. Die IHK-Ausbildung zum Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistung beendete er mit der Prüfungsnote „sehr gut“. Hierfür wurde er im Oktober 2012 von der IHK Köln ausgezeichnet. Der 23-Jährige absolvierte bei der HGK die IHK-Ausbildung in Verbindung mit dem Studiengang „Logistikmanagement“ bei der Europäischen Fachhochschule.

Seine Bachelor-Arbeit führte das Thema „Analyse des Massengutumschlages bei der HGK und die Entwicklung von Marketingstrategien“. Die Prüfung bestand er mit 91 Punkten und der Note 1,3. Ab Januar 2013 trägt er den Hochschulgrad Bachelor of Arts (B.A.). Von der HGK übernommen, wird er zukünftig im Marketing und Bereichscontrolling der RheinCargo arbeiten. „Ich möchte mein ganzes Wissen und Engagement in die Weiterentwicklung der RheinCargo einbringen!“, sagt Marvin Stupp. (mk)