

Ware trifft Kunde

Eine lange Reise
endet in Köln
Seite 2

Architektur

trifft Logistik
Sesshafte Seecontainer in
Kerpen angesiedelt Seite 6



Jung trifft Alt

Kölns jüngster Lokführer
besucht erfahrenen Kollegen
Seite 8

Junge Zeiten



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 5 | Nummer 1 | März 2013 | www.hgk.de



Bilder: Grohmann, HGK, Thinkstock.de

Mit dem Binnenschiff in die Zukunft

Grüne Linie



Die Binnenschifffahrt genießt den Ruf eines umweltschonenden Verkehrsträgers. Darauf ruht sich die Branche aber nicht aus.

In Sachen Umweltschutz ist das Binnenschiff vorne mit dabei. Dennoch landeten auch 2012 noch 77 Prozent aller in Deutschland transportierten Güter auf der Straße, hat das Statistische Bundesamt Anfang Februar bekannt gegeben. Weil aber besonders die Rheinschifffahrt anders als Autobahn und Gleisnetz noch über große Kapazitätsreserven verfügt, wollen Politiker von Land, Bund und EU mehr Güter auf die Wasserstraße verlagern. Auch das Umweltbundesamt bestätigt die Vorteile des Binnenschiffs gegenüber dem Lkw-Transport, mahnt aber gleichzeitig Verbesserungen bei Luftschadstoffen und Kraftstoffverbrauch an. Eine Herausforderung, die Schiffseigner, Ingenieure und Gesetzgeber bereits angenommen haben.

Treibhausgase. Stromlinienförmige Rumpfformen, verbrauchsarme Motoren oder Hybridantriebssysteme haben in den letzten fünf Jahren Einsparpotenziale von bis zu 20 Prozent

offenbart. Doch schon zuvor zeigten verschiedene Studien, dass das Binnenschiff dem Lkw in Sachen Kohlendioxid-Ausstoß überlegen ist. Der Vergleich mit der Bahn fällt je nach Institut unterschiedlich aus. Das Umweltbundesamt hält fest: Bahn und Schiff verbrauchen pro Tonnenkilometer weniger als die Hälfte der Energie eines 40-Tonnen-Sattelzuges und stoßen entsprechend weniger Kohlendioxid aus.

Luftschadstoffe. Alle seit 2002 gebauten oder neu motorisierten Rheinschiffe müssen Grenzwerte hinsichtlich Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen, Stickoxiden und Rußpartikeln einhalten. 2007 hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Richtlinien verschärft, eine weitere Stufe ist in Vorbereitung. Mit einer finanziellen Unterstützung setzt der Bund zudem Anreize, um ältere Schiffe mit modernen Maschinen nachzu-

rüsten, die gültige Grenzwerte um 30 Prozent unterschreiten. Seit Anfang 2011 ist außerdem der Schwefelgehalt im Binnenschiffsdiesel auf zehn Milligramm pro Kilogramm begrenzt. Damit entspricht das sogenannte Gasöl dem Lkw-Diesel von der Tankstelle. Rußpartikelfilter, SCR-Katalysator und AdBlue-Einspritzung können die

„**Schadstoffe
reduzieren.**

Luftschadstoffe der Dieselmotoren weiter reduzieren. Einige Schiffe sind bereits versuchsweise mit derartigen Systemen ausgerüstet. Ohne aufwendige Abgasnachbehandlung geht es mit LNG: Das längerfristig verfügbare Flüssiggas ist auch in den Augen der EU der zukünftige Kraftstoff für die Flussschifffahrt, während Wasserstoff- oder Elektroantriebssysteme erst einmal Nischen auf Seen oder Fährverbindungen besetzen werden.

Fahrverhalten. Spritspartraining gibt es nicht nur für die Straße. Weiter-

bildungseinrichtungen in Deutschland und in den Niederlanden bieten spezielle Kurse für Schiffsführer an, damit niemand mehr unnötig den sprichwörtlichen Hebel auf den Tisch legt.

Abfallmanagement. Damit öl- oder fetthaltige Betriebsabfälle nicht im Wasser landen, gibt es ein Sammelsystem mit speziellen Booten. Die sogenannten Bilgenentöler zahlen die Schiffer im Vorfeld über einen Zuschlag beim Kraftstoffbunkern. Auch die Abgabe von Hausmüll und Ladungsresten ist gesetzlich genau geregelt.

Umweltzertifikat. Ob ein Schiff aktuelle Umweltauflagen übertrifft, kann sich sein Eigner seit Anfang 2011 von der niederländischen Green-Award-Stiftung bestätigen lassen. Die rund 400 zertifizierten Binnenschiffe profitieren im Gegenzug von günstigeren Hafenliegegeldern in verschiedenen See- und Binnenhäfen in Belgien und den Niederlanden.

(Christian Grohmann)

Hafenstadt

Seit der Römerzeit

Seit fast zwanzigtausend Jahren befahren Menschen den Rhein. Mindestens genauso lange transportieren sie auf dem Strom Güter, Stoffe und Waren. Wer Schifffahrt betreibt, braucht sichere Orte, um von Land an Bord zu kommen und umgekehrt. Deshalb errichteten die Römer bereits in vorchristlicher Zeit einen Hafen am Oppidum Ubiorum. In Mittelalter und Neuzeit prägten die Kräne und Anlagen des Hafenbetriebs das Stadtbild. Der Rhein, seit jeher wichtigste Wasserstraße nördlich der Alpen,

ließ Handel und Stadt erblühen. Die Industrialisierung verlief im Rheinland deshalb so erfolgreich, weil Erze und Kohlen mit Schiffen in der nötigen Menge herangeschafft werden konnten. Den Transport der produzierten Waren in die Welt übernahm dann ebenfalls oft das Schiff. Heute prägen Container, Mineralölprodukte und Speditionsgeschäfte das Bild der Umschlagplätze. Diesen langen Weg der Hafenstadt Köln vollzieht die Hafenzeitung in einer neuen Serie nach. (jz) Lesen Sie mehr auf S. 2/3



Der Rheinauhafen in alter Zeit, von Deutz aus gesehen.

Editorial



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

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

Die Logistikwirtschaft am Standort Köln hat 2012 trotz der unbefriedigenden wirtschaftlichen Gesamtsituation Kurs gehalten. Rückläufige Absatzzahlen der Automobilindustrie sowie die Änderungen im Güteraufkommen führten allerdings zu einem Rückgang einzelner Gütergruppen. In diesem Jahr erwarten wir zunächst keine spürbare Verbesserung der konjunkturellen Lage in unserer Region.

Die Sperrung der Autobahnbrücke A1 über den Rhein sowie der Kölner Rheinbrücken für den Lkw-Verkehr haben zu einer zusätzlichen Belastung geführt. Zur pünktlichen Abwicklung der Zustellverkehre in den Kölner Häfen mussten erhebliche Umwege gefahren und zusätzliche Lkw eingekauft werden. Zwar ist die Rheinbrücke der A1 seit Anfang März wieder befahrbar, aber neue Brückenreparaturen, etwa an der A3 im Autobahnkreuz Leverkusen, stehen an und sorgen wie auch die weiterhin gesperrten Kölner Rheinbrücken künftig für Staus und unnötige Umwegfahrten. Dass wir dennoch in den Kölner Häfen konsequent auf „Linie Grün“ fahren, zieht sich wie eine grüne Linie durch die Beiträge in diesem Heft. Viel Lesevergnügen wünscht Ihnen

a.kranz

RheinCargo

Mengenrekord in Köln



Die HGK-Beteiligung RheinCargo hat sich in einem schwierigen Wirtschaftsjahr 2012 gut geschlagen. Die Kölner Häfen erzielten sogar ihr bestes Umschlagsergebnis aller Zeiten. Weiteres Wachstum ist vor allem auf der Schiene geplant. Im Güterfernverkehr will das Logistikunternehmen seine bereits starken Leistungszahlen nochmals um rund zwanzig Prozent ausbauen. Dabei setzt RheinCargo auf eine fortgesetzte Zunahme vor allem der Verkehre zu den nahen Seehäfen sowie in Richtung Schweiz. Hier wird für die kommenden 20 Jahre eine Zunahme des Güterverkehrs um rund zwei Drittel vorausgesagt. Schwierig bleiben dagegen die regionalen Zugverkehre, die bereits seit einigen Jahren massiv abnehmen.

(jz)

Lesen Sie mehr auf S. 6

Hafennews

Godorfer Hafen I

Frühzeitige Beteiligung



Der Godorfer Hafen ... und die vorgeschlagene Ausbaufäche.

Im Verfahren um den Ausbau des Godorfer Hafens startet die Phase der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Sofern die verantwortlichen Gremien zustimmen, bereitet die HGK bald nach Ostern eine ausführliche Diskussion mit Anwohnern und Interessierten zu dem Vorhaben vor. „Wir denken dabei zum Beispiel an eine oder zwei Abendveranstaltungen in Rodenkirchen. Alle wichtigen Fragen sollen besprochen werden“, so HGK-Projektleiter Rolf Schulke. Sinnvolle Einwendungen wird die HGK dann mit in die weitere Planung aufnehmen. (jz)

Abgasreinigung

Schadstoffarm auf dem Rhein



Eine Rußwolke verlässt den Steuerbord-Motor. Der Backbord-Motor ist ab sofort Nichtraucher.

Am 7. Dezember hat NRW-Umweltminister Johannes Rimmel das Kölner Fahrgastschiff „Jan von Werth“ besucht. Der Grund: Seit Ende Juli ist das KD-Schiff mit Rußpartikelfilter und SCR-Katalysator samt AdBlue-Einspritzung unterwegs. Die filtern 99 Prozent Ruß, 90 Prozent Feinstaub und 70 Prozent der Stickoxide aus dem Abgasstrom des Steuerbord-Motors, hat der TÜV Nord nachgemessen. Rimmel zeigte sich überzeugt: Zweistufige Abgasreinigungssysteme wie diese Versuchsanlage müssen in der Binnenschifffahrt zum Standard werden. (cg)

VDV-Forum

Elektronische Frachtenbörse

Während im Straßengüterverkehr elektronische Frachtenbörsen bereits vor 30 Jahren eingeführt wurden und es auch in der Binnenschifffahrt ein solches Instrument zur Verbesserung der Kapazitätsauslastung der eingesetzten Fahrzeuge seit mehr als zehn Jahren gibt, war dies beim Bahngüterverkehr bislang kein Thema. Anlässlich des BME-VDV-Forums Schienengüterverkehr am 22. und 23. Januar 2013 in Köln wurden erstmals zwei in Entwicklung befindliche Systeme einem sachkundigen Publikum vorgestellt. In der anschließenden Diskussion gab es durchweg positive Reaktionen aus Kreisen der Verladere, der Spediteure und der Güterbahnen. Beide Systeme sind mittlerweile anwendungsreif entwickelt und gehen in Kürze an den Start: Unter www.freit-one.de und www.railcargo-online.com kann das umfangreiche Informationsangebot getestet werden. (dii)

Köln – eine Hafenstadt?

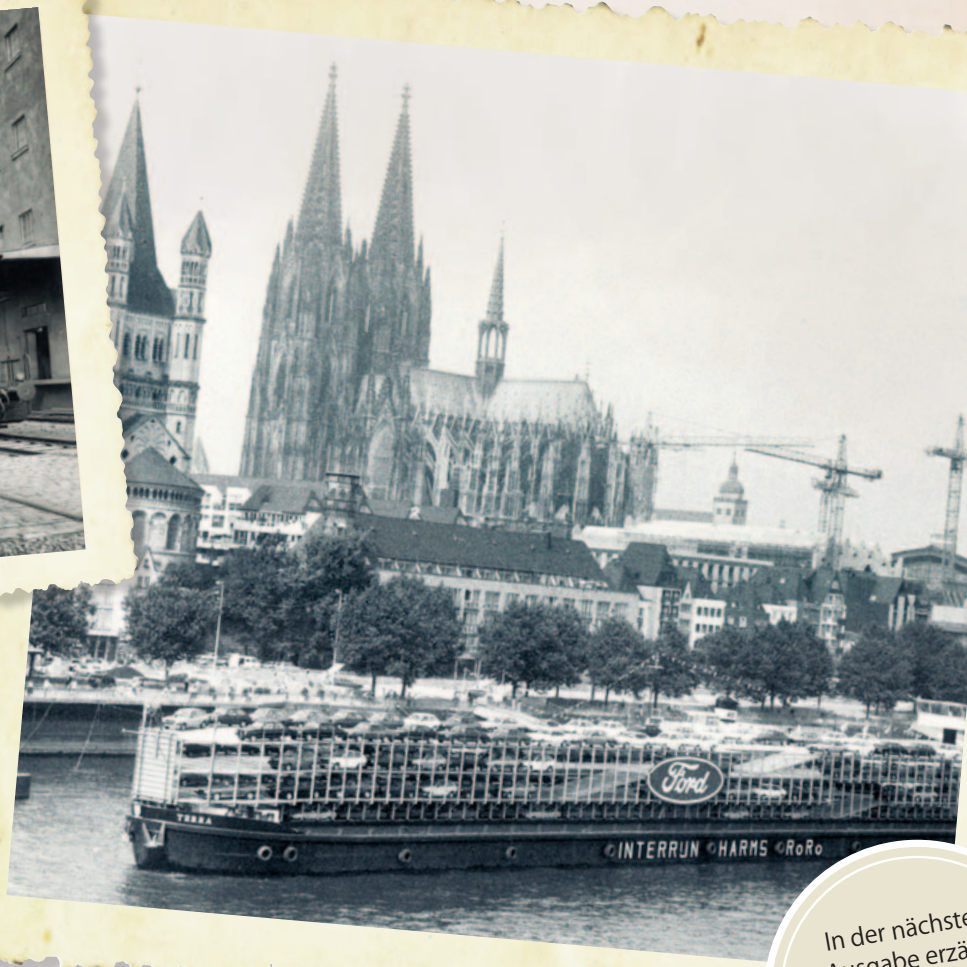
Köln ist seit 2000 Jahren Hafenstadt. Eine Reise durch die Geschichte.



80 Prozent der deutschen Binnenschifffahrt findet auf dem Rhein statt. Die Lage ...



... an Europas wichtigster Binnenwasserstraße bedeutete in der Geschichte bis heute immer einen wichtigen Standortvorteil für die Domstadt. Davon berichtet die Kölner ...



... Hafenzeitung in den kommenden Ausgaben ausführlich und zeigt Bilder aus 120 Jahren moderner Stadtgeschichte.

In der nächsten Ausgabe erzählt Marcus Trier die Geschichte des Hafens in der Römerzeit.

Kurz Infos

Zum Buch

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

Zur Serie

Die Kölner Hafenzeitung nimmt Sie mit auf eine Reise durch die Geschichte der „Hafenstadt Köln“. In den kommenden Ausgaben werden verschiedene Autoren wichtige Abschnitte der Stadtgeschichte beschreiben. Lesen Sie mehr ab Mai 2013.



Bilder: HGK, Großmann, Aerialview

Serie Teil 3

Eine lange Reise

Erst löschte der Tanker „Delta“ in Köln 1.000 Tonnen Rohöl, wenige Woche später kam die Ladung als fertige Bauklötze zurück.

Martin Fernholz



Einige Wochen später sind die Container mit den fertigen Bauklötzen zurück im Niehler Hafen und werden wiederum per Kran auf die Containerwaggons verladen. „Drei Längen bei“, kommt die Ansage vom Rangierhelfer über Funk. Daniel Ungefucht, Lokführer der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), schiebt den Gashebel der 1100 Kilowatt starken Diesellok mit der linken Hand sacht nach vorn, die Lok zieht unter leichtem Ruckeln an. Der 24-Jährige hat seine Ausbildung zum Lokführer 2006 abgeschlossen. Seit fünf Jahren arbeitet der gebürtige Chemnitz bei der HGK.

Tonnen von Stahl. Mittlerweile fahren junge Auszubildende mit ihm mit, um zu lernen, wie man Tonnen von Stahl fehlerfrei über die Schienen manövriert. Mehr als 20 Containerwaggons schiebt Ungefucht mit seiner nagelneuen „Vossloh G1000“ vor sich her. Neben einer digitalen Anzeige etwa für Geschwindigkeit und die Kraft, die das 13 Meter lange Kraftpaket gerade auf die Schiene bringt, zeigen mehrere Instrumente, ähnlich wie im Auto, die Befindlichkeiten des Motors an, beispielsweise den Öldruck. Auf einem separaten Monitor kann Ungefucht Pläne für längere Strecken außerhalb des Hafengeländes abrufen. Dort steht für alle Güterzüge, die gerade in Deutschland unterwegs sind, wann und wo sie sich bewegen.

fen, begann am 1. August 2012 eine neue Epoche. An die Stelle von Konkurrenz tritt gemeinsame Stärke. Ein Blick aus der Luft zeigt, dass sich zwischen Düsseldorf und Köln entlang des Rheins längst eine zusammenhängende Stadtlandschaft entwickelt hat, in der nicht mehr jede Stadt eigenständig alle Aufgaben und Wünsche wirtschaftlich sinnvoll erfüllen kann. Mit der regionalen Kooperation – die in vielen anderen Bereichen noch undenkbar erscheint – stellen sich die Kölner Häfen den Herausforderungen der Zukunft.

(Werner Schäfke)

Rangierhilfe. Wenn Ungefucht Güter etwa ins benachbarte Leverkusen fährt, ist auch sein Zug dort vorgemerkt. Inklusiv Tempolimits für einzelne Streckenabschnitte. Im Hafen reicht moderne Technik allein allerdings nicht: Das Ende des Trosses ist durchs Vorderfenster der Lok nicht zu sehen, bei Rangierfahrten im Hafen fährt deshalb immer eine Rangierhilfe mit, die dem Lokführer per Funk Kommandos durchgibt. Und die Straße sperrt, wenn der Zug wenige Minuten später rückwärtsfahrend eine unbeschränkte Straße im Hafen kreuzt.

Präzisionsarbeit. Ungefucht parkt die Container samt Bauklötzen auf einem Nebengleis. Am nächsten Tag liefert der Lokführer die Ware per Zug zu einem Terminal im Köln-Düsseldorfer-Umland, von wo aus Spediteure sie dann zu den Kunden ausliefern. „Die längeren Strecken sind eine schöne Abwechslung zum Rangierdienst im Hafen“, erzählt der HGK-Lokführer. Der Rangierbetrieb ist Präzisionsarbeit, auf den Zentimeter genau muss Ungefucht die Waggons zum Be- und Entladen positionieren. Auf freier Strecke schiebt er schon mal 30 bis 40 Waggons mit Tempo 100

zu Güterbahnhöfen in der Region, bis Düsseldorf etwa braucht er rund eine Stunde.

Logistikkette. Das Hinterland-Terminal ist ein wichtiger Teil der Logistikkette. Die Ware bleibt dort, bis der Kunde die Lieferung abrufen. Viele Kunden produzieren im näheren Umland des Hafens, die letzte Strecke – bis zu 25 Kilometer – bewältigen die Speditionen dann meist per Lkw. Bei Bedarf hat der Kunde das Material innerhalb von zwei Stunden am Band oder im Lager. „Just in time“ nach tausenden Kilometern Transport per Schiff, genau so, wie es die Firmen brauchen.

Kurz Infos

Umwelt und Portemonnaie zuliebe

Binnenschiffe können pro Fahrt große Mengen Güter transportieren und sind daher sehr effizient. Davon profitiert die Natur: Die umgerechneten Umweltkosten durch den Ausstoß von Klimagasen und besonders CO₂ liegen mit 0,12 Cent pro tausend Kilometer klar niedriger als bei den anderen Verkehrsträgern. Die Umweltkosten belaufen sich bei der Bahn auf 0,18 Cent pro tausend Kilometer, bei Lastwagen sogar auf 0,47 Cent. Der Vorteil des Schiffes gegenüber den anderen Güterverkehrsträgern hat einen Grund: Der Trans-

port großer Mengen ist effizienter als der von kleineren Mengen. Pro Kilometer, den eine Tonne Güter transportiert wird, verbraucht ein Binnenschiff 1,3 Liter Dieseltreibstoff, ein Zug 1,7 Liter und ein Lastwagen 4,1 Liter. Bedeutet: Mit der gleichen Energie transportiert ein Schiff eine Tonne fast vier Mal so weit wie ein Lastwagen. Wenn Güterverkehr aufs Wasser verlagert wird, entlastet das also nicht nur Städte und Straßen. So können Spediteure große Mengen CO₂ einsparen – und damit Kosten senken und dabei die Umwelt schonen.



Quelle: Geschäftsbericht HGK 2011, www.hgk.de

Hafennews

Godorfer Hafen II

Gute Verkehrsprognose



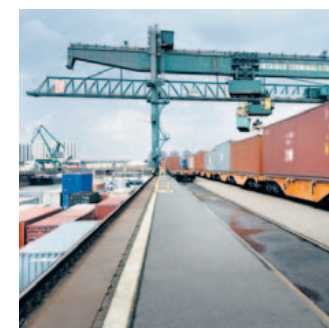
Kaum eine Minute, in der kein Schiff an Köln vorbeizieht.

Transportkosten sind Standortfaktoren. Deshalb schätzen Industrieunternehmen den günstigen Transport per Binnenschiff nach Köln. „Pro Container ist der Transport von Rotterdam mit dem Schiff etwa 90 Euro günstiger als mit dem Lkw“, schreibt das Beratungsunternehmen Planco in einer aktuellen Studie. Dass der Schiffsverkehr aber auf den letzten Kilometern an Land immer vom Lkw ergänzt werden muss, kann die ganze Kostenrechnung verhängeln.

So kostet der Transport eines Containers von Rotterdam zum Beispiel nach Wesseling zurzeit etwa 98,33 Euro je TEU. Davon entfällt nur etwa ein Drittel der Kosten auf das Binnenschiff. Der große Rest entsteht durch den Umschlag und den Transport vom Niehler Hafen zum rund 20 Kilometer entfernten Kunden. Experten prognostizieren dem deutlich näher an den südlichen Industriegebieten gelegenen Godorfer Hafen im Fall eines Ausbaus eine zügige Auslastung. Und: Der Containerverkehr auf dem Rhein nimmt insgesamt weit überdurchschnittlich zu. Ein Terminal in Godorf würde deshalb Köln und das Umland von Lkw-Verkehren entlasten. Die gesamte Analyse sowie eine Kurzfassung finden Sie im Internet unter www.hafenerweiterung.de. (jz)

Gutachten

Drehkreuz für die Seehäfen



Terminal Niehl: eines der leistungsfähigsten deutschen Drehkreuze.

Welches sind die leistungsstärksten Drehkreuze im Hinterland? Wer kann das Aufkommen der Seehäfen am besten bewältigen? Wo lohnen sich Verkehrsinvestitionen des Staates am meisten? Mit diesen Fragen befasste sich ein aktuelles Gutachten. Im Auftrag des Bundesverkehrsministers untersuchten die Experten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen. Unter mehr als hundert Hafenstandorten schnitt Köln gut ab. Die Gutachter sehen die Domstadt in der Topgruppe der fünf zukunftsfähigsten Standorte für den Container-Verkehr, an denen Ausbau und Investitionen möglichst konzentriert werden sollen. (jz)

Das gesamte Gutachten schicken wir Ihnen gerne zu. Schreiben Sie an: presse@hgk.de

Teil 9

Weiter geht's!

Kran-Quartett
der Kölner Häfen

Auch wenn es in den Kölner Häfen noch weitere Krananlagen gibt und gab: Die 32 Spielkarten des Kran-Quartetts sind nun komplett. Wer nicht von Anfang an mit gesammelt hat, findet alle Karten auch im Archiv der Hafenzeitung unter www.hgk.de (unter: Aktuelles → Downloads). Ab der nächsten Ausgabe geht es mit einem neuen Quartett weiter. Diesmal im Bild: die Lokomotiven von RheinCargo. (cg)

3d Trockenumschlaghalle



Kran 41

Betriebszeit:	seit 1986
Standort:	Niehl, Becken 4 West
Hersteller:	Aumund
Kranbahn:	110 m
Kranspur:	30 m
Ausladung:	14 m über Wasser
Tragfähigkeit:	25 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Drehhaken, Motorgreifer

6d Portaleinfachlenker-Wippdrehkran



Kran 42

Betriebszeit:	seit 1971
Standort:	Niehl, Becken 4 West
Hersteller:	Mohr & Federhoff
Kranbahn:	250 m
Kranspur:	ca. 11,5 m
Ausladung:	28 m
Tragfähigkeit:	8 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

6c Portal-Drehkran mit Doppellenker



Kran 27

Betriebszeit:	seit 1963
Standort:	Niehl, Becken 2 West
Hersteller:	J. Pohlig
Kranbahn:	400 m
Kranspur:	11,5 m
Ausladung:	25 m
Tragfähigkeit:	8 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer, Magnet

Acht Generationen
Erfahrung

Koppelverband „Futura/Matura“ fährt wirtschaftlich und umweltzertifiziert.



Schiffseigner Detlef Wirtz ist Binnenschiffer in der achten Generation.

Bilder: Grohmann, Thinkstock.com, HHLA

Grüne Linie

Mit Schrittgeschwindigkeit steuert der Koppelverband auf die Schleuse Koblenz zu, wird dabei immer langsamer. 172 Meter Schiff will Detlef Wirtz in die große Kammer manövrieren. Sie misst 175,47 Meter in der Länge und zwölf Meter in der Breite. Das bedeutet nur wenig Spiel an Bug und Heck, wenn sich die stählernen Tore schließen. An den Seiten sind jeweils knapp 28 Zentimeter Platz. Auf den letzten Metern langsamer Fahrt klettern vorn die Decksleute an Land, um das Schiff mit Drahtsei-

len zu sichern. Hinten schließen sich die Tore, die Schleusenammer füllt sich. Rund 40 Minuten nachdem er vom Rhein in die Mosel eingefahren ist, verlässt Wirtz die Schleuse in Richtung Trier. Bis zum Entladehafen in Dillingen an der Saar liegen 13 weitere Schleusen mit ähnlichen Abmessungen vor ihm. Routine für den Partikulier, der bei Trier zu Hause ist.

Wirtschaftliche Größe. Selbstverständlich wären die Schleusen mit einem kleineren Schiff

leichter zu passieren. Wie zum Beispiel mit Wirtz' erstem Schiff, das 1980 mit 105 Metern Länge und elf Metern Breite vom Stapel lief. „Wenn man sich aber mit der Wirtschaftlichkeit befasst, kommt man um die für eine Wasserstraße maximal zulässige Schiffsgröße nicht herum“, begründet Wirtz. So ließ der Binnenschiffer in achter Generation auch seinen alten „Futura“ im Laufe der Jahre erst auf 110, dann auf 135 Meter Länge sowie auf 11,45 Breite umbauen. Das reichte zuletzt für maximal 3.200 Tonnen Güter bei drei

Metern Abladentiefe. Wirtz' neuer, im Jahr 2008 in Dienst gestellter Koppelverband bringt es auf 4.400 Tonnen bei drei Metern Tiefgang. Wirtz: „Viel mehr ist nicht drin, da haben ein Ingenieurbüro, ein befreundeter Partikulier, die Schiffstechnische Versuchsanstalt in Duisburg und ich ein Jahr lang dran gerechnet und optimiert.“ Dabei ging die gemeinsame Planung nicht allein um die Gewichtsreduktion durch den Einsatz von hochfestem, dünnerem Schiffbaustahl, sondern auch um die Stromlinienform des Schiffskörpers. „Ein

vergleichbar großes Wasserfahrzeug alter Bauart verbraucht über 20 Prozent mehr Kraftstoff und produziert ebenso viel mehr Kohlendioxid“, berichtet der Schiffseigner.

Grünes Zertifikat. Dass sein Schiff auch aktuelle Umweltauflagen nicht nur erfüllt, sondern übertrifft, hat Wirtz inzwischen schriftlich: Am Nikolaustag im letzten Jahr haben die Inspektoren der niederländischen Green-Award-Stiftung jeden Winkel im Maschinenraum und

sämtliche Papiere an Bord unter die Lupe genommen. „Nun gehören wir zu den ersten deutschen Binnenschiffen für Trockengüter, auf die das Zertifikat ausgestellt wurde“, freut sich Wirtz, während er das Schiff auf Schrittgeschwindigkeit ausgleiten lässt und auf die nächste Schleuse in Lehen zusteuert. (Christian Grohmann)

Ökostrom
sorgt für
PowerWind- und Sonnenenergie
liefern Strom für
Hafenumschlagsgeräte.

(Hans-Wilhelm Dünner)

Klimaschutz erfordert konkretes Handeln, wenn die politisch gesetzten Ziele erreicht werden sollen. In den See- und Binnenhäfen, wo traditionell elektrischer Strom für den Betrieb von schienengeführten Krananlagen genutzt wird, aber auch mobile Umschlaggeräte wie Gabelstapler häufig elektrisch betrieben sind, werden in wachsendem Maße Möglichkeiten zur Nutzung von Ökostrom für die Energieversorgung anwendungsreif entwickelt. Dies hat wiederum die Hersteller von anderen, bislang dieselbetriebenen Fahrzeugen ange-regt, alternative Antriebe zu entwickeln.

Rückspeisung. Die Nutzung von Ökostrom ist bei modernen Seeterminals, wie das im September 2012 eröffnete Euragate Container Terminal in Wilhelmshaven, heute selbstverständlich: Die Dächer von Verwaltungs- und Lagergebäuden tragen mittels Solarzellen zur Energieversorgung ebenso bei, wie auf dem Gelände montierte Windmühlen. Aber auch in vielen Binnenhäfen, wie beispielsweise im Hafen Mannheim, ist die Nutzung von Dachflächen für die Ökostromversorgung heute selbstverständlich. In den Kölner Häfen nutzen die großen Krananlagen bereits seit Jahren die beim Absenken der Ladung anfallende Energie zur Rückspeisung ins Stromnetz.

Häfen
sparen
Energie.

Hybrid-Lok. Im Hafen Magdeburg wurde im November 2012 die erste Hybrid-Rangierlok Deutschlands in Dienst gestellt, die ihre Energie größtenteils aus einer im Hafen aufgestellten Windkraftanlage bezieht. Weitere Schritte in der Umsetzung des Magdeburger Greenport-Projektes sind die Versorgung des Hanse-Terminals und der hier anlegenden Binnenschiffe mit Landstrom aus erneuerbarer Energie und eine Windtankstelle für Kleinlaster, die den Innenstadtbereich logistisch bedienen. Energielieferant ist die von dem im

Hafen Magdeburg ansässigen Windkraftanlagenhersteller Enercon im Februar 2011 gelieferte Großwindanlage mit einer Leistung von 7,5 Megawatt.

Regenerative Hübe. Im Januar 2013 stellte Konecranes im Hafen Helsingborg den ersten Hybrid Reachstacker der Welt vor, der bereits seit Mitte Dezember täglich im Container-Terminal des schwedischen Seehafens im Einsatz war, sodass erste Testergebnisse vorlagen. Das Gerät verfügt über einen dieselektrischen Hybridantrieb, ein elektro-hydraulisches Hubsystem und einen Energiespeicher auf der Basis von sechs Superkondensatoren. Fahren und Heben werden von regenerativen Elektromotoren betrieben, die eine Rückgewinnung der Brems- und

Senkenergie und deren Speicherung in den Kondensatoren ermöglichen. Konecranes rechnet mit 30 Prozent Einsparungen bei Kraftstoffverbrauch und Emissionen sowie höherer Produktivität gegenüber herkömmlichen dieselhydraulischen Reachstackern. Alternativ kann der Dieselmotor auch durch Hochleistungsbatterien, einen Gasmotor oder eine Brennstoffzelle ersetzt werden: Ziel ist ein Gerät mit null Emissionen.

Windenergie. Ein ehrgeiziges Projekt der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) erprobt jetzt auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder, wie Batterien von selbstfahrenden Schwerlastfahrzeugen genau dann aufgeladen werden können, wenn ein Überfluss von Wind- oder Solarenergie im Netz vorhanden ist. Gerade küstennahe Standorte wie Hafenterminals haben gute Voraussetzungen für die Nutzung von Windenergie. Dazu kommt, dass die Batterien der Schwerlastfahrzeuge als Puffer für Wind- oder Solarenergie aus Spitzenzeiten (Peak-Strom) genutzt werden könnten.

Umweltschutz. Die hier aufgezeigten Lösungsansätze machen deutlich, dass intermodale Transportketten über See- und Binnenhäfen künftig noch umweltfreundlicher werden – auch in den Kölner Häfen.



Windenergie ist das Zauberwort für einen nachhaltigen Containertransport im Hafen Hamburg.

Hafen news

AIS erhöht Sicherheit

Transponder für
Binnenschiffer

Ein AIS-Gerät erleichtert die Übersicht.

Rund 92 Prozent der gewerblichen Schifffahrt ist mit AIS-Transpondern ausgerüstet. Das hat eine am 28. November veröffentlichte Umfrage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ergeben. Insgesamt 1.510 der von der Wasserschutzpolizei verteilten Fragebögen bekam die Behörde zurück. Das Automatische Identifikationssystem gilt als sinnvolle Ergänzung zum Radar, da auch Schiffe hinter Flussbiegungen oder in benachbarten Hafenbecken auf dem Bildschirm dargestellt werden. Auf der österreichischen Donau sowie im belgischen Seehafen Antwerpen ist AIS bereits Pflicht. Infolge der „Waldhof“-Havarie diskutieren Experten auch eine AIS-Benutzungspflicht auf dem Rhein. (cg)

Grüner Antrag

Besser mit
ZARA verbinden

Grüne Linie

In Rotterdam entstehen riesige, neue Hafenflächen.

Die Grünen im Bundestag wollen den Güterverkehr auf dem Rhein und entlang des Rheins stärken. Die Oppositionspartei hat vor allem den Verkehr zu den belgischen und niederländischen Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam (ZARA) im Blick. „Die ZARA-Häfen haben in den letzten zehn Jahren ein rasantes Wachstum vollzogen. Auch wenn sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren verlangsamen sollte, wird der Güterumschlag im Hinterland weiter deutlich zunehmen“, heißt in einem Antrag der Fraktion vom Januar 2013. Den vollständigen Wortlaut des Antrags (Drucksache 17/12194) finden Sie auf den Internetseiten des Deutschen Bundestages. (fz)

Bucherscheinung

Brandbekämpfung
an Bord

Brandschutz auch an Bord.

Ein Feuer auf einem Schiff unterliegt ganz anderen Gesetzmäßigkeiten als in einem Gebäude. Weil Stahl sich schnell erhitzt, kann das Feuer buchstäblich durch Wände gehen. Den richtigen Umgang mit der Brandbekämpfung an Bord will der erfahrene Berufsfeuerwehrmann und Binnenschiffer Klaus-Peter Hecker in seinem neuen Buch „Feuerwehren in der Europäischen Binnenschifffahrt – Prävention und Einsatzlehre“ vermitteln. Knapp zehn Jahre lang war der Autor auf dem Kölner Löschboot tätig. Dann wechselte er nach Frankfurt. (cg)

Umwege und Mehrkosten



Persiflage auf das Chaos:
„Uns Bröcke maachen uns fädich.“

Seit Anfang März ist die Leverkusener Autobahnbrücke wieder freigegeben. Drei Monate lang mussten Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht auf verstopfte Umleitungen ausweichen. Die gleichzeitige Sperrung mehrerer Rheinbrücken hat nicht nur die Fahrer Nerven gekostet, sondern die Logistikunternehmen auch richtig Geld. „So ein Chaos darf sich nicht wiederholen“, fordert Hans-Peter Wieland, Vorstandsmitglied im Verband der Kölner Spediteure und Hafenanleger und Geschäftsführer des CTS Container Terminals. Denn auch die staufrei per Schiff im Hafen Niehl angelieferten Container müssen per Lkw an die Abnehmer im Umland verteilt werden.

Wielands Bilanz: Täglich sind seinem Unternehmen Mehrkosten in Höhe von 1.700 Euro für Diesel, Fahrerlöhne, Verschleiß und Maut entstanden. Um die gleichen Routen wie sonst zu bedienen, war ein Fahrzeug rund zwei bis drei Stunden pro Arbeitstag mehr unterwegs. „Ohne Zusatzfahrzeuge und Zusatzfahrer wäre es eng geworden“, erklärt Wieland. Rund 18 Prozent mehr Lkw-Kapazitäten hat er in diesem Winter einkaufen müssen.

Gleichzeitig hat die CTS die Reaktivierung eines Shuttle-Zuges nach Bergisch Gladbach angestrebt. Weil der frühere Großkunde vor Ort aber seine Produktion zurückgefahren hat, fiel mit dem Shuttle auch die Nutzung der Umschlagfläche weg. Alternative Plätze mit Gleisanschluss sind zwar rar, die Suche ist aber noch nicht aufgegeben. Dagegen wurden die Bemühungen für eine zusätzliche Fährverbindung mangels Rampen eingestellt. Auch hätten sich die Logistiker mehr Unterstützung seitens der Stadt gewünscht, berichtet Wieland: Ein Antrag auf Ausnahme genehmigungen für Leerfahrzeuge wurde abgewiesen. „Politik und Verwaltung haben bewiesen, dass sie die verkehrstechnischen Gegebenheiten in keinsten Weise beherrschen“, folgert Wieland und fordert: „In Zukunft müssen Logistik-Experten in die Planungen mit eingebunden werden. Dann ist ganz schnell klar, dass nicht sämtliche Brücken gleichzeitig saniert werden können.“ (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

Seecontainer in Kerpen angesiedelt

Gottschalk Logistic Systems baut ein Lagerhaus aus Containern – dafür verwenden die Kerpener genau 420 Boxen.

Christian Grohmann

Seecontainer führen ein Nomadenleben, bleiben nirgendwo länger als nötig. Warum auch? Wer rastet, der rostet schließlich. Doch während Architekten den Wohncontainer von der provisorischen Unterkunft zum Designobjekt weiterentwickelt haben, setzen sich kreative Logistiker mit neuen Nutzungsmöglichkeiten für das stählerne Transportbehältnis auseinander.

Baumaterial. So hat die Firma Gottschalk Logistic Systems ein Lagerhaus entwickelt, dessen Baustoff zu einem beachtlichen Teil aus Containern besteht. Genau 420 an der Zahl. Zu vier Stockwerken aufgeschichtet, bilden sie die Lagerräume im Gebäudeinneren. Um die binnen einer Woche millimetergenau positionierten Container herum hat ein Hallenbauer anschließend Dachkonstruktion und Wände hochgezogen. Nach fünf Monaten Planungs- und Bauzeit ist das rund mehrere Millionen Euro teure Containerlager nun äußerlich nicht mehr von den konventionellen Hallen im Kerpener Gewerbegebiet Lörsfelder Busch zu unterscheiden. Auch die genutzte Umwelttechnik ist nicht mehr sichtbar: Zehn Meter unter der Halle lässt ein Rigolensystem das Regenwasser vom Dach des Gebäudes im Erdreich versickern und wirkt so der Flächenversiegelung entgegen.

Konzepte. Die Vorteile des Containers als stationäre Lagereinheit liegen auf der Hand, beschreibt Frank Schwister aus der Gottschalk-Geschäftsführung: „Abschließbar, brandsicher, zugänglich – und in großer Stückzahl vergleichsweise günstig zu beschaffen.“ Schon in den seit 1999 gebauten und angekauften Hallen des Unternehmens kommen deshalb gebrauchte und aufgearbeitete Stahlboxen zum Einsatz, die über das CTS Container Terminal im Hafen Niehl geliefert wurden. Bisher wurden die

„Die Nomaden werden sesshaft gemacht.“

großen Behälter allerdings nachträglich in die Gebäude rangiert. „Das kostet Platz, den wir hinterher nicht effizient genug nutzen können“, so Schwister. „Mit jeder neuen Halle haben wir dazugelernt.“

Schnellzugriff. Seine Lagerhallen nutzt der auf Firmenumzüge spezialisierte Logistiker für ein Zweiggeschäft: Über das Tochterunternehmen SCR bietet Gottschalk seinen Umzugskunden und anderen Unternehmen die Auslagerung



von kompletten Archiven an. Das Leistungsspektrum geht dabei weit über das eines Lagerraum-anbieters für Privatleute hinaus: „Unsere EDV weiß genau, wo jeder Aktenordner steht“, beschreibt Mitgeschäftsführer Detlef Pust. „Bei Bedarf können wir dem Kunden binnen vier Minuten jeden Ordner herausuchen und elektronisch oder per Fax zuschicken.“ Eine Dienstleistung, die hauptsächlich Banken und Versicherungen in Anspruch nehmen. Zumal Gottschalk Akten, Kunst- oder Wertgegenstände entsprechend VDS-C-Kriterien videoüberwacht und alarmgesichert einlagert.

Gebäudetechnik. Eine Lizenz zum Schnüffeln hat in dem neuen Containerlager nur das Gas- und Brandmeldesystem: Über Rohrleitungen zieht ein Gebläse Raumluft aus den Containern, jede Reihe verfügt über einen separaten Sensor. „So können wir einen Schadensfall auf den Container genau lokalisieren“, unterstreicht Schwister. Gleichzeitig sorgt eine sechs Zentimeter dicke Hallenisolierung für annähernd gleichbleibende Temperatur und Luftfeuchtigkeit. Das kommt nicht nur dem Lagergut, sondern auch den Containern zugute: Boxen, die hier rasten, rostet so schnell nicht mehr.



Detlef Pust und Frank Schwister wissen den Container als Baumaterial zu schätzen.



Frühere Hallen teilten sich die Container noch mit Hochregallagern.

Das Innere des Containerlagers: übersichtlich und keinen Quadratmeter verschwendet.



Das Containerlager misst rund 30 mal 70 Meter und ist zwölf Meter hoch.

Bilder: Grohmann.

Auf Kohle gebaut



Bilder: HTAG, Paßmann

„RheinCargo ist ein Anbieter, der deutlich mehr leisten kann, als von A nach B zu fahren – sonst wären wir nicht in dieser Größenordnung tätig.“

Beide Ursprungsunternehmen, Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und Neusser Eisenbahn (NE), haben in den vergangenen Jahren sukzessive ein weitreichendes Netzwerk aufgebaut, auf das RheinCargo heute zurückgreift. Dieses zeichnet sich nicht nur durch über die nationalen Grenzen reichende Verbindungen aus, sondern zudem durch eine sehr kurze Reaktionszeit und höchste Flexibilität. Genau die Qualität, die die Kunden heute für ihre Versorgungssicherheit erwarten, wie der Cargo-Bereichsleiter Paul Schumacher berichtet. Besonders Auftraggeber aus den Bereichen Mineralöl, chemische Produkte, Braunkohlenstaub, Automobiltransporte, Kombierter Verkehr und neuerdings in einem sehr großen Volumen Importkohle verlassen sich auf RheinCargo. Das Unternehmen hat sich im Gegenzug auf deren Anforderungen gerne eingestellt.

Alles aus einer Hand. Als ein Beispiel nennt Schumacher das Verfahren mit Güterwaggons. War es beinahe 100 Jahre lang üblich, dass der Kunde meist die zu befördernden Güter in den entsprechenden Waggons bereitstellte und „nur“ Lok-Traktion, Trassennutzung und Abwicklung nachfragte, bietet RheinCargo heute vor allem im Kohlenbereich und bei Bedarf im Kombinierten Verkehr an, die entsprechenden

Güterwaggons zu stellen. Damit kommt die gesamte Transportkette aus einer kompetenten Hand.

Zusätzliche Transporte. „Im Vergleich zu einst haben wir heute einen ganz anderen, einen ganzheitlichen Ansatz: Wir müssen als mittelständisches Eisenbahnunternehmen alle Dienstleistungen und Möglichkeiten im Rahmen einer gesamtheitlichen Transportkette anbieten, auch ohne dass wir schon

„Erfolg durch ganzheitlichen Ansatz.“

einen Verkehr haben“, erklärt Schumacher den Marktansatz. Dazu hat RheinCargo den Markt seit einigen Jahren genau beobachtet und analysiert. Das Ergebnis: Im Mineralölbereich nutzen die Kunden eigene Waggons, hier kann RheinCargo durch hohe Flexibilität, gute Qualität und sehr kurze Reaktionszeiten ein sehr großes Volumen erreichen. Im Kombinierten Verkehr ist man gut aufgestellt, möchte aber insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr zusätzliche Transporte gewinnen. „Im Kohlenbereich haben wir vor

drei Jahren festgestellt, dass wir einen anderen Ansatz wählen müssen, wir Ressourcen zur Verfügung stellen müssen“, so Paul Schumacher. Die Fachleute entwickelten Betriebskonzepte, die den Anforderungen sowohl der Import- als auch der Inlandskohle Rechnung tragen. Mit Erfolg: Vor drei Jahren gelang es der HGK, einen Auftrag über 700.000 Tonnen zu gewinnen. Und die Chance zu beweisen, dass die Mannschaft in diesem Segment eine gute Qualität abliefern kann.

Material und Personal. Gleichzeitig sprachen die Eisenbahner verschiedene europäische Waggonlieferanten an. Im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens wurden vier Lieferanten gefunden, die insgesamt circa 500 Wagen nicht nur entsprechend den Anforderungen liefern konnten, sondern auch bereit waren, das Risiko mitzutragen. Parallel begann die HGK, die entsprechende Personalentwicklung zu forcieren, geeignete Mitarbeiter und Kooperationspartner sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland zu finden und entsprechend den besonderen Anforderungen aus- und weiterzubilden. „Eine sehr lange und aufwendige Vorbereitungszeit“, weiß der Bereichsleiter. Aber erfolgreich: Inzwischen bewegt RheinCargo 4,6 Millionen Tonnen Kohle pro Jahr. (Andreas Fröning)



Hafen news

Messen 2013

Köln – Paris – München

Die Branche trifft sich, die Branche diskutiert, auch über RheinCargo. Das Logistikunternehmen ist in diesem Jahr vor allem an drei Plätzen präsent: auf dem BME-/VDV-Forum in Köln, der SITL Europe in Paris sowie der Münchener Leitmesse transport logistic.

Bereits Ende Januar war RheinCargo Gast beim BME-/VDV-Forum Schienengüterverkehr in Köln und diskutierte über Lösungen für die Zukunft für Eisenbahn und Logistik. Im Fokus stand dabei die voraussichtliche Zunahme der Verkehre vom Rheinland und von den Nordseehäfen, die gerade bei Massengutverkehren eine wichtige Rolle in den Strategien der RheinCargo spielen.

In Paris besuchte das Team das SITL Europe (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique), einen der führenden europäischen Marktplätze für Transport und Logistik. Die Messe bietet nationalen und internationalen Fachleuten und Entscheidungsträgern der Branche die Möglichkeit, sich einen Überblick über die aktuellen Produkte und Dienstleistungen zu verschaffen. Dort präsentiert RheinCargo mit einem kleinen Team und extra für den internationalen Markt die europäischen Angebote.

Höhepunkt des Jahres wird aber auf jeden Fall der Besuch der transport logistic. Die internationale Leitmesse öffnet alle zwei Jahre ihre Türen in der bayerischen Landeshauptstadt. In München präsentieren wir uns in direkter Nachbarschaft zum BöB und zur HTAG. Dort werden wir zum ersten Mal das ganze Spektrum unserer Leistungen und Angebote darstellen, so Geschäftsführer Rainer Schäfer. (frön)

2012 gut abgeschlossen

RheinCargo will weiter wachsen



Die Geschäftsführer Rainer Schäfer und Horst Leonhardt.

In einem wechselhaften Wirtschaftsjahr 2012 hat sich RheinCargo insgesamt gut behauptet. Das Logistikunternehmen konnte die Hafenumschlagleistung steigern und plant auf der Schiene mit Zuwächsen im Fernverkehr.

An den Hafenstandorten in Köln, Neuss und Düsseldorf hat RheinCargo 2012 für seine Kunden insgesamt 27,7 Millionen Tonnen bewegt. Dies bedeutet eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr (26,5 Millionen Tonnen). Die Kölner Häfen erreichten mit 14,6 Millionen Tonnen Umschlagleistung den besten Wert ihrer Geschichte. Besonders positiv entwickelte sich der Umschlag von Mineralölprodukten. Sorgen bereitet das Geschäft mit Baustoffen. Im Kombinierten Verkehr hat RheinCargo das gute Vorjahresniveau erreicht. 2012 bewegte das Unternehmen umgerechnet 1,21 Millionen 20-Fuß-Container (TEU). 2011 waren es 1,27 Millionen Standardboxen gewesen. „Wir spüren aktuell den gebremsten Lauf der Konjunktur beispielsweise in der regionalen Automobilindustrie. Diese Entwicklung wird sich zu Jahresbeginn zunächst fortsetzen“, stellt Geschäftsführer Rainer Schäfer fest. (jz)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen
und gewinnen!

Frage:
Welchen Kraftstoff nutzen
Binnenschiffe?

Immer wieder klagen Binnenschiffer, mit ihren Kollegen auf Hochsee verwechselt zu werden. Während diese Schweröl mit hohen Schwefelanteilen verbrauchen, nutzt die Schifffahrt auf deutschen Binnenwasserstraßen:

- a) Kerosin, wie im Flugverkehr.
- b) Heizöl, wie es in vielen Haushalten zu finden ist.
- c) Gasöl, das dem Lkw-Diesel von der Tankstelle entspricht.

Die Lösung

senden Sie bitte an:

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

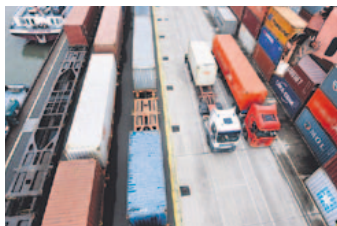
Oder schreiben Sie eine E-Mail an:
☛ hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
15. April 2013

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es sieben Exemplare des PC-Spiels „Schiff-Simulator 2012“ von Astragon sowie zehn Exemplare des Kartenspiels „Material Handler“ von Sennebogen.



Schiff und Lkw nutzen vergleichbaren Diesel.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:
Erika und Rolf-Dieter Krause,
Michael Rieck, Elke Mevi.
Sie gewinnen je einen Band des Buches Hafenstadt Köln.

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Hafenstadt Köln

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), Andreas Fröning (frön),
Christian Grohmann (cg), Judith Mattke (jm),
Cem Yalim

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

Ein Leben der
Eisenbahn gewidmet

Junge Zeiten



Willi Neuss und „seine“ Lok. Die Aufnahmen stammen von Marvin Heß, ebenfalls Azubi bei der HGK.

Willi Neuss ist seit 42 Jahren Lokführer bei der HGK. Cem Yalim ist einer der jüngsten Mitarbeiter der HGK. Der Auszubildende und angehende Eisenbahner traf den erfahrensten Kollegen.

Es ist 4:45 Uhr. Dunkelheit bedeckt noch den Himmel. Für Willi Neuss beginnt der Arbeitstag in der Lok- und Wagenwerkstatt in Brühl-Vochem. Seine Lok wartet schon auf ihn. Der Ölstand ist im grünen Bereich. Die Lichter funktionieren. Die Maschine ist betriebsbereit. Langsam und in aller Ruhe verlässt die Lok die Werkstatt und begibt sich in Richtung Godorfer Hafen. Der Rangierbetrieb wartet. Wenn Willi Neuss dem Dienst 119 zugeteilt wurde, kann von Ausschlafen nicht die Rede sein.

Ausbildung 1971. Inzwischen sind 42 Jahre vergangen, doch er erinnert sich an seinen ersten Tag in der Ausbildung zum Lokführer, bei der damaligen Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE), als wäre es gestern. „Es war der 8. November 1971“, weiß er noch genau. Das erste halbe Jahr der Ausbildung bestand darin, „Fristarbeiten wie den Ölwechsel oder das Tanken“ durchzuführen. Ein halbes Jahr später ging es auf zur Werkstatt: Wartungs- und Reparaturarbeiten waren nur einige der Aufgaben, mit denen die Azubis dort vertraut wurden. Bis sie schließlich zu guter Letzt auf die Lok durften. „Im Fahrdienst konnten wir nun dem Lokführer über die Schulter schauen und lernten das Fahren“, erzählt Neuss.

Auf die Lok. Schon als Kleinkind wollte er später einmal im Führerstand einer Lok sitzen. Nach einer zuvor absolvierten handwerklichen

Ausbildung, die damals Voraussetzung für jeden Lokführer war, bewarb er sich. Nachdem er eine schriftliche sowie eine mündliche Prüfung erfolgreich abgelegt und die Fahrprüfung bestanden hatte, stand ihm und den Loks nach den anderthalb Jahren Berufsausbildung nichts mehr im Weg. Eine lange Partnerschaft sollte beginnen.

Leidenschaft. Wenn heute Auszubildende im Führerstand mitfahren, ist es dem erfahrenen Willi Neuss wichtig, überzeugte angehende Lokführer dabeizuhaben. Denn „allein schon die Schichten sind nicht für jedermann“, außerdem ändere sich „die gemütliche Ausbildung ganz schnell nach der Prüfung.“ Da sei es wichtig, Lokführer aus Leidenschaft zu sein.

Lokführer für immer. Inzwischen ist der 62-Jährige zwar auf eigenen Wunsch ausschließlich im Rangierbetrieb tätig, früher jedoch war die Zugfahrt zwischen Benzelrath und dem Niehler Hafen sein Steckpferd. Insgesamt sei das Lokfahren einfacher geworden – „durch die Technik. Die Ausbildung, jedoch anspruchsvoller durch DB-Auflagen“, meint Neuss und fügt hinzu: „Wenn ich die Ausbildung heute erneut machen würde, müsste ich mich viel mehr anstrengen als noch in den Siebzigerjahren.“ Trotz allem weiß Willi Neuss aber: „Wenn ich erneut auf die Welt komme, werde ich wieder den Beruf des Lokführers wählen.“ (Cem Yalim)

„Wichtig ist Leidenschaft.“

Kölner Köpfe



KEINE ANGST VOR KALTEN TAGEN

Sergey Ebengerd: Vom Praktikanten zum Meister

Wer auf einer Werft mit Schiffen und Propellern arbeitet, muss auch mal Minusgrade abkönnen. Für Sergey Ebengerd kein Problem: „Wo ich herkomme, herrschen im Winter minus 40 Grad Celsius. Auf der Temperaturskala ist Köln für mich ein Kurort“, lacht der 33-Jährige. 2002 kam er aus Kasachstan nach Deutschland. In der Tasche eine abgeschlossene Ausbildung als Anlagenmechaniker und ein halbes Maschinenbaustudium. „Dennoch war es schwierig, eine Arbeit oder Ausbildung zu finden. Also habe ich erst mal die Sprache gelernt und mich

integriert“, berichtet Ebengerd. Fündig wurde er 2004 an der Uni Köln, in deren Werkstatt er eine Ausbildung zum Industriemechaniker begann. Bei einem Austauschprogramm kam er mit der Kölner Schiffswerft Deutz in Kontakt – und war vom Schiffbau vollauf begeistert. „Zwei Tage nach Erhalt des Gesellenbriefs habe ich hier anfangen können“, berichtet Ebengerd stolz. Dank Techniker-Abendschule ist er inzwischen aufgestiegen: „Meister-Stelle und mildes Klima – besser kann man es doch kaum treffen.“ (cg)

Fuhrwerkswaage

Alte Aufnahmen
gesucht

Im Jahr 1902 verkehrten die ersten Züge zwischen Wesseling und Sürth. 1906 feierte die Rheinuferbahn von Köln nach Bonn ihre Eröffnungsfahrt. Damals benötigte die Bahn für technische Anlagen wie Umspannwerke oder Stellwerke viel mehr Platz als heute. Als 1978 ein modernes Stellwerk in Sürth in Betrieb ging, stand das Gebäude der heutigen Fuhrwerkswaage in der Nähe der KVB-Haltestelle Sürth leer.



Das Gebäude der heutigen Fuhrwerkswaage im Jahr 1955.

Diese Chance hat damals der Verein Kunstraum Fuhrwerkswaage e. V. genutzt. „Seit mittlerweile 35 Jahren stellen wir insbesondere junge Künstler mit ihren Arbeiten vor“, erläutert Kurator Jochen Heufelder. Zum Jubiläum hat er sich ein besonderes Projekt vorgenommen: „Wir suchen alte Aufnahmen des Gebäudes aus der Zeit vor 1978. Dabei hoffen wir auf die privaten Archive von Liebhabern und Nachbarn in Sürth und Umgebung“, so Heufelder. Vor allem an Innenaufnahmen ist das Interesse groß. „Wir werden unsere Archive und Unterlagen durchsuchen“, sagt Karl-Heinz Frede vom Verein der Köln-Bonner Eisenbahn-Freud e. V. zu. Die HGK als Rechtsnachfolgerin der Köln-Bonner Eisenbahn (KBE) unterstützt die Initiative. (jz)

Ausbildung

Jetzt bewerben!

Die HGK und ihre Tochter RheinCargo haben die Bewerberrunden gestartet. Im September startet das Ausbildungsjahr unter anderem für Lokführer(innen), Mechaniker(innen), Gleisbauer(innen) und Elektroniker(innen). Zudem werden duale Ausbildungen für angehende Kaufleute angeboten, die parallel ein Logistikstudium planen. RheinCargo und die HGK bieten eine hervorragende Ausbildung in der Zukunftsbranche Logistik. Das bestätigen nicht zuletzt Auszeichnungen der IHK und der Bundesagentur für Arbeit.

Alle Informationen zu den Angeboten und Anforderungen stehen auf den Internetseiten der Unternehmen: www.hgk.de und www.rheincargo.com. (jz)



Ausbildung in der Logistik.