



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 5 | Nummer 4 | Dezember 2013 | www.hgk.de



Neue Loks: „RheinCargo investiert in Qualität!“

RheinCargo stärkt seine Lok-Flotte mit drei Maschinen vom Typ Traxx F140 DE von Bombardier. Zwei weitere folgen im Januar 2014.



Bilder: Zeese

Es sind die ersten komplett von der 2012 gegründeten RheinCargo beschafften Lokomotiven. „Mit diesen Lokomotiven investieren wir in unsere Qualität“, betonte Paul Schumacher, Prokurist und Bereichsleiter der RheinCargo bei der Inbetriebnahme. Er verspricht sich von der Anschaffung eine „Verbesserung unseres Netzwerkes und die noch zuverlässigere Abwicklung im Großdieselmotorenbereich“. Ihr Einsatz ist vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr geplant.

Ersatzteilegarantie. Die RheinCargo verfügt bereits über Lokomotiven aus der Traxx-Familie, die sich in der Vergangenheit als zuverlässig bewährt haben. „Die neuen Maschinen sind eine sehr gute Ergänzung zum bestehenden Pool“, erklärt Hans-Ulrich Otto, bei RheinCargo mit verantwortlich für das Fahrzeug-Management. Mike Niebling vom Hersteller

Bombardier ergänzt: „Ein besonderer Vorteil liegt im sogenannten Plattform-Konzept, das eine langjährige Ersatzteilegarantie ermöglicht.“ Die Lokomotiven sind mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet, umweltfreundlich und bieten für Triebfahrzeugführer einen hohen Komfort.

Wartungsauftrag. Die 82 Tonnen schweren Traxx wurden aus der Großserie der Baureihe BR 185 abgeleitet. Sie sind zugelassen für den Verkehr in Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Die Wartung der rund 19 Meter langen und 2.400 KW-starken Maschinen wird die Fahrzeugtechnik der HGK in Brühl übernehmen. „Das freut uns,

da wir so Arbeitsplätze am Standort sichern. Vor allem aber stellen wir uns mit dieser Baureihe auf eine neue Lok-Generation ein und gewinnen wichtiges Know-how“, so Bereichsleiter Ludger Schmidt, dessen rund 65 Mitarbeiter starkes Team neben der RheinCargo für alle größeren Lok-Betreiber und Leasing-Firmen aktiv ist. *Jan Zeese*

Hafeninfos

Güterverkehr der RheinCargo

Die HGK-Tochter RheinCargo betreibt das größte private Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen in Deutschland. Mit rund 90 Lokomotiven bewegt RheinCargo pro Jahr mehr als 20 Millionen Tonnen auf der Schiene, vor allem Mineralöl und andere Gefahrgüter sowie feste Stoffe, etwa Kohle. Ein historischer Schwerpunkt des Geschäfts liegt im Rheinland. Aber inzwischen ist RheinCargo überall in Europa für die Kunden unterwegs. *(jz)*

Instandhaltung bei der HGK

Die HGK betreibt in Brühl-Vochem eine Werkstatt für Schienenfahrzeuge. Am Standort sind 65 Mitarbeiter beschäftigt, die meisten mit der Reparatur, Instandhaltung und Wartung von Lokomotiven und Güterwagen. Größter Kunde am seit 1910 bestehenden Standort ist das Schwesterunternehmen RheinCargo. Aber inzwischen machen externe Kunden rund ein Drittel des Auftragsvolumens aus. *(jz)*

Rückblick

Durchwachsene Entwicklung im Transportwesen

Die HGK und ihre Beteiligungen blicken auf ein bewegtes Jahr zurück. So konnte die Eisenbahnsparte der Tochter RheinCargo vor allem im Fernverkehr kräftig zulegen. „RheinCargo ist weit über das Rheinland hinaus aktiv. Vor allem beim Transport von Mineralöl und von Kraftwerkskohle fahren wir für unsere Kunden inzwischen in ganz Mitteleuropa“, erklärt Geschäftsführer Horst Leonhardt. Die dadurch erreichte Marktposition gilt es nun in einem Marktumfeld zu verteidigen, das laut Leonhardt „in den vergangenen Monaten sicherlich nicht einfacher geworden ist.“ Die Geschäfte in den

Kölner Häfen und in den mit ihnen über RheinCargo verbundenen Standorten Neuss und Düsseldorf liefen insgesamt gut. Allerdings brachten freie Kapazitäten auf der Straße die Margen unter Druck, worunter vor allem das Containergeschäft leidet. Auch im Kohleverkehr, traditionell eine Stärke der Duisburger HGK-Tochter HTAG herrscht zurzeit ein harter Preiskampf. Von einer guten Auslastung berichtet die HGK-Werkstatt für Schienenfahrzeuge. Die Netzsparte des Unternehmens ist vor allem entlang der Bahnlinien 16 und 18 mit Modernisierungen beschäftigt. *(jz)*



Bild: HGK

Container-Verladung am Terminal Köln-Niehl.



Editorial

Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

für die HGK endet eine Ära. In wenigen Wochen werden im Rheinauhafen die letzten Bauarbeiten abgeschlossen. Dann ist der Wandel des früheren Industriehafens zum Kultur-, Wohn- und Dienstleistungsquartier abgeschlossen. Zugleich verlässt die HGK als ehemalige Besitzerin das Areal. Nach dem Verkauf des historischen Hafenamtes sind nur noch das Kulturförderprojekt „Kunsthäuser Rhenania“ sowie die 1.900 Meter lange Tiefgarage im Eigentum unseres Unternehmens. Auf den erfolgreichen Abschluss dieses Projektes ist ganz Köln stolz. Und das mit Recht! Die Domstadt hat mit den Krankenhäusern ein neues Wahrzeichen bekommen. Der regionale Markt für hochwertige Immobilien hat neues Leben erfahren. Vor allem aber hat die HGK gezeigt, dass wir als kommunales Unternehmen große Vorhaben solide und gut bewältigen. Mit dieser Leistung brauchen wir uns nicht vor anderen zu verstecken. Zugleich steht es uns nun aber gut zu Gesicht, uns mit Fleiß und der nötigen Bescheidenheit an die nächsten Aufgaben zu machen.

Freundliche Grüße

Ihr Horst Leonhardt

Verkauf des Hafenamtes

HGK-Verwaltung zieht um

Seit rund 115 Jahren steht das Hafenamtsgebäude für die Identität Kölns als Hafenstadt. Nach dem Willen des Architekten Michael Zimmermann soll dies so bleiben. Denn Zimmermann hat das 1898 errichtete Gebäude von der HGK erworben. Er will dort bis zum Ende des Jahres 2014 mehrere Büroeinheiten schaffen, dabei aber den Charakter des Hauses erhalten. „Die HGK verlässt das Gebäude nicht ohne Emotionen“, betont deren Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Immerhin hatte das Unternehmen seit der Gründung im Jahre 1992 das denkmalgeschützte Gebäude genutzt. Seit dem Umbau 2001 war die Verwaltung der HGK hier zusammengelassen. Doch ist inzwischen, so Leonhardt, „die Umentwicklung des Rheinauhafens abgeschlossen. Der Rheinauhafen ist kein Industriehafen mehr.“ Deshalb sei der Umzug an einen neuen, bescheideneren Standort ein logischer Schritt für die HGK. Die mehr als 100 Mitarbeiter aus dem Hafenamtsgebäude werden ab April/Mai 2014 in ein Gebäude an der Scheidtweilerstraße in Köln-Braunsfeld ziehen – nur einige Meter von der Konzernschwester KVB entfernt. Ab Juni 2014 beginnt dann der neue Besitzer mit seinen Umbauarbeiten. *(jz)*

Och, wat wor dat fröher schön doch ens en Colonia... Der Rheinauhafen, von Poll gesehen.



Vom Wiederaufbau bis zum Ende des 20. Jahrhunderts

Bilder: HGK-Archiv

Durch die Geschichte der Kölner Häfen: In dieser Ausgabe beleuchten Ulrich Soénius und Mario Kramp die jüngere Hafengeschichte.

In den 50 Jahren nach Kriegsende haben die Häfen den Wiederaufbau, veränderte Transportbedingungen sowie neue Organisationsformen bis hin zur Überleitung von einer städtischen Behörde in ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen erlebt. Dabei wurden stets ihre Leistungsfähigkeit und die Bedeutung für die Gesamtstadt unter Beweis gestellt. Die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges in den vier städtischen Häfen Rheinau, Deutz, Mülheim und Niehl sowie im Hafen Godorf, der 1975 mit der Eingemeindung zu Köln kam, waren immens. Als Infrastrukturanlagen waren sie bevorzugte Kriegsziele gewesen. Instandgesetzt werden mussten nicht nur Kaimauern, Ladeeinrichtungen und Kräne, sondern auch die Verkehrsflächen. Dennoch widmete sich die Hafenverwaltung früh dem Um- und Wiederaufbau. Im Hafen Godorf begann der Rheinschlag am 1. September 1945, wenn auch „im bescheidenen Umfang“. Die anderen Häfen mussten noch erheblich instandgesetzt werden. So war die Einfahrt in den Deutzer Hafen bis in den Herbst 1945 aufgrund der dort gesunkenen Schiffe nicht möglich. Im ersten Nachkriegsjahr gelang es der Hafenbehörde, rund 30.000 Quadratmeter Lagerflächen neu zu schaffen. Drei Jahre später waren fast alle Kaimauern wieder benutzbar, und auch zwei Drittel der einst 69 Kräne waren wieder intakt. Der Vorkriegsstand wurde aber erst 1957 endgültig erreicht.

Nachkriegskonzept. Unmittelbar nach Kriegsende wurde ein Hafenkonzept diskutiert. Sollten alle vier städtischen Häfen wieder aufgebaut werden oder Niehl ausgebaut und Rheinau stillgelegt werden? Es gab sogar Pläne, das dortige Hafenbecken mit Kriegsschutt zuzuschütten und das Stadtgebiet darauf auszuweiten. Dies hätte jedoch die Unternehmen im Süden und Westen der Stadt beeinträchtigt. Daher wurde bereits 1946 der Plan verfolgt, den Rheinauhafen erst später

„ Die Zerstörung des Weltkriegs war immens.“

aufzugeben, begleitet von entsprechendem Ausbau des Niehler Hafens zum Handels- und zum Industriehafen. Aus Zweckmäßigkeitsgründen blieb es zunächst bei der Wiederherstellung aller vier Kölner Häfen und des Godorfer Hafens. In den 1950er- und 1960er-Jahren entwickelten sich die Häfen zu leistungsfähigen Infrastruktureinrichtungen. Unternehmen äußerten verstärkt den Wunsch nach einem Hafenschluss. Der Hafen Niehl II wurde extra für die Esso-Raffinerie, die Ende der 1950er Jahre im Kölner nördlichen Industriegebiet errichtet wurde, gebaut. Die

Raffinerie-Produkte gelangten per Pipeline bis zum Hafen. Der Stadtrat wusste um den Wert der Häfen für die Kölner Wirtschaft und stellte Kapital für den Ausbau zur Verfügung. In die Häfen wurde stetig investiert, so in die Instandhaltung der Uferanlagen, die der Witterung und den Belastungen des Schiffsverkehrs ausgesetzt waren. Die Lagerhallen, verpachtet an Unternehmen der verladenden Wirtschaft, wurden um- und teilweise auch neugebaut.

Hafenneubau. Bereits Mitte der 1960er-Jahre wurde der Bau eines neuen Großhafens diskutiert, da der Transport auf dem Rhein und die Umschlagszahlen kontinuierlich zunahmen. Insbesondere für die erdölverarbeitende Industrie im Norden sollten neue Kapazitäten geschaffen werden. Als einzige Fläche kam ein als Ackerland genutztes Gelände in Worringen, östlich der Neusser Landstraße in Frage, da es ausreichend Platz bot und die Eingriffe in die Landschaft hier am geringsten waren. 1967 wurden die ersten Planungen beauftragt, aber erst 1973 kam es zur Änderung des Flächennutzungsplans. Dabei blieb es. Diskutiert wurde in dieser Zeit bereits die Umwandlung des Rheinauhafens zu einem Wohnquartier. Ende der 1970er-Jahre waren die Kapazitäten in den vorhandenen Kölner Häfen erschöpft. Immer wieder wurde im

Stadtrat diskutiert. 1975 forderte die FDP eine Hafenkonzeption, drei Jahre später legten die Häfen diese vor. Vorgesehen war die Verkleinerung der Häfen Rheinau, Deutz und Mülheim sowie der Bau des Worringer Hafens als neuem Großhafen. Im Rheinauhafen sollte ein Teil der Wasserfläche als Sporthafen genutzt werden. 1980 stand im Geschäftsbericht: „Container werden in Zukunft mehr und mehr in den Verteilerzentren im Binnenland vorgehalten.“ Die Hafenverwaltung propagierte daher: „Ein Containerterminal am Wasser ist zur Sicherung dieser Verkehrsbindung der Kölner Wirtschaft und des Kölner Groß- und Einzelhandels unumgänglich.“ Die Industrie- und Handelskammer zu Köln befürchtete, dass die Entwicklung an Köln und damit an der Kölner Wirtschaft vorbeilaufe. Sie plädierte Anfang der 1980er-Jahre in zwei Resolutionen für den Bau eines neuen Großhafens, da der Containerumschlag in Niehl auf Dauer keinen ausreichenden Platz fand. Zudem sei Worringen „die letzte stromtechnisch und nautisch geeignete An siedlungsmöglichkeit“, die Köln noch zu bieten habe. 1983 beschloss der Rat den Bau des Container-Hafens in Worringen, gegen den Willen der Landesregierung.

Ausbaupläne. Mit der Kommunalwahl 1984 kam es zur Wende. Erstmals zogen die Grünen in den Rat, die FDP schaffte nicht

den Sprung über die Fünf-Prozent-Hürde. Die Mehrheit für Worringen existierte nicht mehr. Im Juli 1986 erklärte die SPD, dass sie für den Bau des Containerhafens in Godorf sei. Ein möglicher Baubeginn sei Ende 1987. Die Stadtverwaltung legte im Januar 1988 ein umfangreiches Hafengesamt-konzept vor, in dem sämtliche Alternativen diskutiert wurden und letztendlich neben der weitmöglichsten Ausnutzung der vorhandenen Flächen der Ausbau des Godorfer Hafens gefordert wur-

„ Der Stadtrat wusste um den Wert der Häfen.“

de. Dort war auch der Eingriff in die Natur geringer, da die Erweiterungsfläche, die sich in der Hand der KBE AG befand, mit dem Aushub des Hafenbeckens bedeckt war. In einer hitzigen Debatte am 8. September 1988 wurde über das Hafengesamt-konzept diskutiert. Schließlich stimmte der Rat mit den Stimmen von SPD und CDU für den Ausbau des Godorfer Hafens. Die breite Wirtschaftsstruktur der Stadt und der Region spiegelte sich einerseits in den Häfen wider, andererseits waren aber auch diese für die Ansiedlung von Unternehmen von hohem Interesse.



Der Deutzer Hafen im Jahr 1960.



Der Niehler Hafen wurde bis 1977 ständig erweitert.

In der nächsten Ausgabe berichtet die Hafenzeitung über „Die Renaissance der Häfen als Gewerbeorte und Wohnraum“

Der Hafen Niehl II wurde für die Esso-Raffinerie gebaut.



In den Kölner Häfen wurde Stück-, Schütt- und Containerverkehr angeboten, wenn auch mit wechselnder Bedeutung. Ungefähr ein Drittel des Umschlages entfiel 1957 auf Erze, Steine, Erden, Metall- und Metallwaren (1,1 Millionen Tonnen von 3,1 Millionen Tonnen). Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Chemikalien teilten sich zu gleichen Teilen 1,15 Millionen Tonnen. Es folgten Kohlen und Torf (fast 400.000 Tonnen), Textil, Leder, Papier, Holz sowie sonstige Güter. Dies sah 1973 schon anders aus. Von den rund 6,473 Millionen Tonnen entfielen fast genau die Hälfte auf Erdöl, Mineralölprodukte und Gase. Die Erze, Steine, Erden, Metall- und Metallwaren

sowie Stahl waren nur auf rund 1,7 Millionen Tonnen angestiegen, stellten aber immer noch ein Drittel des Umschlages. Der Rest verteilte sich auf land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Brennstoffe, Düngemittel, Chemische Erzeugnisse und Fahrzeuge. Als Ende der 1970er Jahre – auch als Folge der Ölkrise – der Verbrauch des Mineralöls insgesamt rückläufig war, spürten dies auch die Häfen. Die Hafenleitung versuchte dieser Entwicklung mit verstärktem Kohle- und Bauxitumschlag entgegenzuwirken. Einen erheblichen Rückschlag für den Hafen Niehl II war die Einstellung der Produktion in der Esso-Raffinerie 1985.

Dr. Ulrich Soénius

„Schwarze Seele des hilligen Köln“

Im „Chicago am Rhein“ war der Hafen berüchtigt.

In der Not der Nachkriegsjahre war Prostitution ein Mittel zum Überleben – von einer Zeitzeugin kölsch-deftig bezeichnet als „Poppe für ze Fresse“, gegen Zigaretten als Währung: im Vorderhaus die Schnapsbrennerei für Knolly Brandy, „im Hinterhof der Puff“. Es ging um „Dirnenhäuser“, aber auch um Gewaltverbrechen. 1951 kam die „schwarze Seele des hilligen Köln“ bundesweit in die Schlagzeilen als „Hochburg des Lasters“, mit Gangsterkarrieren, ja sogar Mordfällen.

Hafenviertel. Die Obrigkeit war ratlos. Der Stadtverordnete und spätere Oberbürgermeister Theo Burauen inspizierte persönlich das Viertel und war entsetzt. Politik und Polizei nannten Gewaltverbrechen in einem Atemzug mit jeder Art von Sexualität, die vom herrschenden Muster der bürgerlichen Ehe abwich. Mit „lichtscheuem Ge-

sindel, Straßenräubern, Dirnen und Homosexuellen“ im Hafenviertel sollte aufgeräumt werden. Zunächst durch rasche Entrümmerung – gegen den Protest der Stadtkonservatorin wurden auch alle Bodendenkmäler abgeräumt. Die Trümmer waren beseitigt – doch die Huren blieben.

Jugendgefährdend. 2.800 von ihnen waren 1949/50 in Köln offiziell erfasst – nicht gezählt die „geheime Prostitution“, gelegentlich betrieben auf Straßen und in Gassen. Gegen diese wollte man 1953/54 durchgreifen. Die Polizei aber duldete die Etablissements, um das „Miljö“ zu kontrollieren – in Razzien, aber auch mit kölschem Pragmatismus wurden sie verhöhrt: das „Strick-Kätt us dr Nöchelsjass“, das „Rheingold-Trinchen“, das „Trud, dat Joldmund“. Ein besonderes Problem waren Kneipen, viele in der Brinkgasse, die meisten in der Nöchelsgasse im



Hafenviertel. Hier wurden „Em Stüffge“, „Em Schänze“ und „Zum Anker“ von den Betreibern Anfang der 1960er-Jahre liebevoll beworben und von Kripo-Chef Wenzky als „jugendgefährdend“ verdammt.

„ Man befürchtete den Fall der Grundstückspreise.“

Grundstückspreise. Politiker sorgten sich 1963 um den „sozialen Abstieg der nördlichen und südlichen Altstadt“. Man befürchtete am Eigelstein und im Hafenviertel moralischen Verfall – aber auch den der Grundstückspreise. Jetzt musste die Stadtsanierung das Problem lösen.

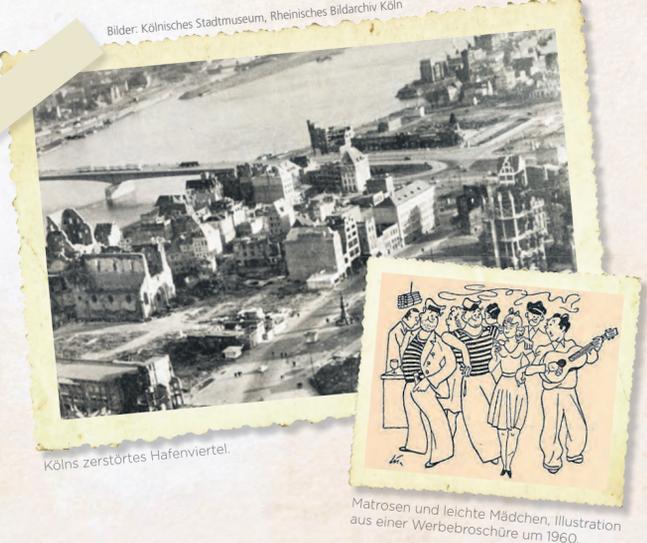
Durch die Auffahrt zur Severinsbrücke, 1959 eingeweiht, sollte zwar die Nöchelsgasse verschwinden – nicht aber die Huren: „Nommedachs loche do de Huisfraue-Nutte en wießer Ungerwäsch em Finster un leete ehre Memme üvver de Britz hange. Uns feele de Auge usm Kopp. Kalibere kunnst du do aanseechtich weede. Do leever Jott!“ Das Jugendamt erwog die „Verblendung der Fenster.“

Hafenauszug. Im Juli 1964 waren „alle 14 Dirnenhäuser der Nöchelsgasse geschlossen und die Gebäude zur Bereinigung des Stadtbildes abgebrochen“. Zuvor erfolgte der Auszug der Huren in Form eines karnevalsgleichen Lustspiels mit Trauermarsch der Bewohnerinnen. Doch wohin? Ein zentrales Haus für alle Kölner Huren lehnte Oberstadtdirektor Max Adenauer ab (das Bordell in der Hornstraße eröffnete erst 1972).

So lenkten die „89 wohnungslos gewordenen Damen“ aus dem Hafenviertel ihre „Autos gen Aachen und Düsseldorf oder suchten Asyl bei den Kolleginnen der Brinkgasse.“ Hier war nun die Hölle los: Allein die Damen aus der Nöchelsgasse wurden „pro Monat von 20.000 bis 30.000 Gästen besucht.“

Staatsjemaat. Im Hafenviertel dagegen erinnert heute nichts mehr daran. Außer zum Advent in St. Maria Lyskirchen, wo in der Krippe bei der Heiligen Familie neben dem Schutzmann auch das leichte Mädchen steht, „staatsjemaat“ mit einem Matrosen im Arm. So bewahrt ausgerechnet die Kirche, deren Gemeinde einst so kämpferisch gegen Sittenverfall und Sünde stritt, die Erinnerung an die wilden Zeiten des Hafenviertels und integriert sie rheinisch-katholisch und liebevoll in ihre Frohe Botschaft.

Dr. Mario Kramp



Kölns zerstörtes Hafenviertel.



Matrosen und leichte Mädchen, Illustration aus einer Werbebroschüre um 1960.

Kurz Infos

Zu den Autoren

Dr. Mario Kramp, geboren 1961 in Euskirchen, studierte Mittlere und Neuere Geschichte, Alte Geschichte und Kunstgeschichte, war von 2002 bis 2010 Direktor des Mittelrhein-Museums Koblenz und ist seit 2010 Direktor des Kölnischen Stadtmuseums.

Dr. Ulrich Soénius, geboren 1962 in Köln, ist Vorstand und Direktor der Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln sowie Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Köln, Geschäftsbereich Standortpolitik, Verkehr, Unternehmensförderung.



Zu den Beiträgen

Die gesamten Beiträge „Die Nacht ist nicht allein zum Schlafen da...“ und „Die Kölner Häfen vom Wiederaufbau bis zum Ende des 20. Jahrhunderts“ erschienen im Sammelband Hafenstadt Köln, Emms-Verlag, / 320 Seiten, 39,95 Euro, ISBN 978-3-95451-001-6. Für die Hafenzeitung verfassten die Autoren Kurzfassungen.

Hafen news

Binnenschifffahrt wächst
Mehr Güter auf dem Wasser



Trotz Wachstum gibt es auf dem Rhein noch keinen Verkehrsinfarkt.

Von Januar bis Juni 2013 haben Binnenschiffe 111,5 Millionen Tonnen Güter über die deutschen Flüsse und Kanäle transportiert. Das entspricht einer Zunahme um 1,3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2012, meldete das Statistische Bundesamt am 14. Oktober. Damit legte die Binnenschifffahrt als einziger Verkehrsträger zu. Besonders stark entwickelten sich die Gütereinfuhren – sie legten um 3,4 Prozent auf 52 Millionen Tonnen zu. Ein Großteil des Schiffsverkehrs findet auf dem Rhein statt. (cg)

Bodewig-Kommission
Geld für die Infrastruktur

Kanalschleusen, Autobahn- und Eisenbahnbrücken: Ein guter Teil der deutschen Verkehrsinfrastruktur muss dringend saniert werden. Damit der Bund nicht kurzfristig nach Haushaltslage über ein Projekt entscheidet, schlägt eine Kommission unter Leitung des früheren Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig vor, spezielle Infrastrukturfonds zu schaffen. Ausgestattet mit 40 Milliarden Euro für den dringenden Nachholbedarf der kommenden 15 Jahre. Eine gute Idee, hat die Konferenz der Landesverkehrsminister am 2. Oktober bestätigt. Auch der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, zu dessen Mitgliedern die HGK zählt, zeigte sich zufrieden. (cg)

Naiades II gestartet
EU fördert Schiff



Dimitrios Theologitis, Referatsleiter Binnenschifffahrt bei der EU erklärt Naiades II.

Anfang September hat die Europäische Kommission das Binnenschifffahrts-Förderprogramm Naiades II verabschiedet. Das Programm ist auf sieben Jahre ausgelegt und soll wie schon das Vorgängerprogramm Forschungsvorhaben und Pilotprojekte finanzieren, mit deren Hilfe die Schifffahrt umweltschonender wird oder sich besser in logistische Ketten einbinden lässt. Auch die Nachwuchsgewinnung will die EU vereinfachen und sich für einheitliche Ausbildungsstandards in den Mitgliedsländern einsetzen. (cg)



Für den Transport von Rohstoffen und Produkten stehen den Unternehmen im Chemipark Knap sack Pipeline, Straße und Schiene zur Verfügung. Über die Pipelines ist auch der Hafen Godorf angebunden.

Bilder: Infraser/Knap sack, Grohmann

Wege des Salzes

Im Chemipark Knap sack ist Salz ein gefragter Rohstoff. Im Winterdienst kommt es zunehmend aus der Mode. Seine Nebenwirkungen beschäftigen die Bahnlogistiker ganzjährig.

von Christian Grohmann

Der Winter naht. Und wie jedes Jahr muss sich der Straßenverkehr auf glatte Pisten einstellen. Doch nicht nur im öffentlichen Raum muss geräumt und gestreut werden: Schon auf dem Chemipark-Gelände in Knap sack bei Hürth dürfen die Lkws nicht ins Rutschen kommen. Schließlich sollen im Durchschnitt 126 Lkw-Ladungen pro Tag – das sind 46.000 pro Jahr – die Werkstore sicher passieren. Denn die im Chemipark ansässigen Unternehmen müssen auch in der kalten Jahreszeit die zum Teil engen Lieferfenster ihrer Kunden einhalten.

Feuchtes Mikroklima. Rainer Schillinger ist Leiter der Logistik des Chemipark-Betreibers Infraser/Knap sack und kennt die Gefahrenstellen. Nahe der Kühltürme beispielsweise schlägt sich schnell der Wasserdampf nieder. Wird in strengen Wintern das Streumittel knapp, ist zur Not auch gewöhnliches Industriesalz willkommen. Gut, dass das im Chemipark ansässige Unternehmen Vinnolit pro Tag rund 1.100 Tonnen Salz zur Herstellung von PVC-Kunststoff und Natronlauge heranschaffen lässt. „Der Vorräte haben wir in einem strengen Winter auch schon einmal anzupfen dürfen“, berichtet Schillinger.

Meeresluft im Binnenland. Das Salz kommt per Binnenschiff über Neckar und Rhein in den Hafen Godorf, wo es per Greifer auf Trichterwagen umgeladen wird. Eine Lok der HGK-Tochter RheinCargo zieht die Waggons die Ville hinauf nach Knap sack; über einem Schüttgutbunker werden sie entladen. Anschließend wird das Salz mit Wasser durch unterirdische Röhre in die Produktionsanlagen gespült. Dabei bildet sich ein feiner, salzhaltiger Nebel. Wagen und Gleisanlagen bekommt die künstliche Meeresluft nicht gut: Als Anschauungsmaterial hat Schillinger eine rostzerfressene Kleineseisenschraube aufbewahrt. Sie fixierte einst eine Eisenbahnschiene auf einer Schwelle. „Wo Salz im Spiel ist, hält das Kleiseisen keine drei Jahre“, so Schillinger.

Gemeinsames Forschungsprojekt. In einer Forschungsgruppe innerhalb des EffizienzClusters LogistikRuhr suchen die Chemipark-Logistiker gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) sowie dem Industriedienstleister Xerion deshalb nach anderen Lösungen. Für das Teilprojekt „Kleiseisenschraube“ hat Infraser/Knap sack eigens einen Gleisabschnitt als Testfeld ausgewiesen. Dort werden beispie-

weise Salzhauten als Sauerstoffbarriere, Schutzabdeckungen oder Legierungen getestet, um die Schrauben vor Korrosion zu schützen. In weiteren Teilprojekten stehen beispielsweise Eisenbahnschwellen oder Kippmulden im Vordergrund, die ebenfalls dem Salz ausgesetzt sind. Einen Vorteil hat der salzige Nebel im Winter aber gewiss: Auf den Asphaltflächen um die Verladestelle bildet sich so schnell kein gefährliches Glatteis.

Entlastung erwünscht. Anstelle des Lkws bietet der Chemipark aber auch für Anwohner und Umwelt verträglichere Logistikketten an. Container und Wechselbrücken für den Export können etwa über das Bahnterminal der Knap sack Cargo im kombinierten Verkehr versandt werden: Täglich verkehrt ein Shuttleg zum CTS Container Terminal im Hafen Niehl, so dass die Trucker nur noch das erste oder letzte Stück der Transportkette übernehmen müssen. Für Flüssiggüter kommen dagegen Kesselwagen zum Einsatz. So bringt das Logistikerteam jährlich rund 1,2 Millionen Tonnen auf die Schiene. Per Pipeline geht es für manche Produkte auch in die benachbarten Produktionsstätten oder den Hafen Godorf – und von dort aus mit dem Schiff zu den Kunden.



Logistik-Leiter Rainer Schillinger: „Zerfressene Kleiseisenschrauben sind von oben nicht erkennbar.“

Serie Chemie in der Region

RheinCargo ist der Spezialist für den Transport von Gefahrgütern: Dank jahrzehntelanger Erfahrung verfügen das Unternehmen und vor allem seine Mutter HGK über umfassendes Spezial-Know-how, das die chemische Industrie nutzt. Die Hafenzeitung stellt einige, im Verband ChemCologne organisierte Kunden und deren Projekte vor.

Mehr zum Thema:
www.chemcologne.de



Jährlich rangieren die Infraser-Eisenbahner 35.000 Mal.



Robert Müller und seine Kollegen steuern den Rangierbetrieb auf dem Chemipark-Bahnhof Knap sack.

Teil 2

Lok-Quartett der RheinCargo

Elektrisch, hydraulisch oder mechanisch? Die Leistung eines Dieselmotors mechanisch auf die Schiene zu bringen, ist nur bei kleinen Fahrzeugen möglich. Ausgewachsene Lokomotiven brauchen eine andere Kraftübertragung. Dieselhydraulische Systeme sind meist leichter als die einfacher aufgebauten und für hohe Geschwindigkeiten geeigneten dieselelektrischen Antriebe. Im Rheincargo-Lokquartett auf insgesamt 32 Karten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen sind alle drei Antriebsformen vertreten. Verpasste Karten gibt es auf der HGK-Internetseite im Hafenzeitungs-Archiv: (cg)

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

1d Schwere Streckenloks

DH 29

Betriebszeit:	seit 2013
Hersteller:	Bombardier Kassel
Modell:	TRAXX F140DE
Antrieb:	dieselelektrisch
Länge ü.P.:	18,9 m
Gewicht:	82 t
Leistung:	2.400 kW
Anzugskraft:	270-300 kN
Geschwindigkeit:	140 km/h

2b Rangier-/leichte Streckenlok

DE 71

Betriebszeit:	seit 1987
Hersteller:	MaK Kiel
Modell:	DE 1002
Antrieb:	dieselelektrisch
Länge ü.P.:	13,1 m
Gewicht:	90 t
Leistung:	1320 kW
Anzugskraft:	340 kN
Geschwindigkeit:	90 km/h

3a Gleisbau-/Wartungsfahrzeuge

SKL 80

Betriebszeit:	seit 1965/66
Hersteller:	Sollinger Hütte
Modell:	Klv 53
Antrieb:	dieselmehrantriebe
Länge ü.P.:	6,57 m
Gewicht:	8 t
Leistung:	57 kW
Anzugskraft:	k. A.
Geschwindigkeit:	60 km/h

CeMAT Hafenforum am 11. September 2013 in Hamburg:

See- und Binnen-terminals effizienter verknüpfen



Auch ein Besuch im modernsten Containerterminal Europas stand auf dem Programm.

Die größten Wachstumspotenziale in der Hinterlandanbindung der großen Seehäfen werden in den kommenden Jahren auf der Bahn und beim Binnenschiff liegen. Das war das Fazit des diesjährigen CeMAT Hafenforums, das die Deutsche Messe AG am 10. und 11. September mit 175 Teilnehmern aus der maritimen Wirtschaft in Hamburg veranstaltete. RheinCargo war als Aussteller im Rahmenprogramm mit dabei.

Der Verkehrsträger Straße ist demnächst an seiner Kapazitätsgrenze angekommen und der seit Jahrzehnten vernachlässigte Aus- und Neubau der Infrastruktur lässt sich nicht ohne weiteres kurz- beziehungsweise mittelfristig beheben. „Häfen spielen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres gesamten Landes eine ausgesprochen wichtige Rolle“, sagte Frank Horch, Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, in seiner Eröffnungsrede. „Obwohl Deutschland über leistungsstarke Häfen in allen Größenordnungen und für alle Belange verfügt, sollten wir unsere Kräfte in diesem Bereich weiter bündeln, wenn wir auch in Zukunft Wettbewerbsvorteile generieren wollen.“

Darüber hinaus müsse die Qualität der Hinterlandanbindungen verbessert und die Leistungsfähigkeit der wettbewerbskritischen Güterverkehrskorridore gezielt gestärkt werden. „Der Hamburger Senat hat sich ganz bewusst für den Ausbau umweltfreundlicher Logistik- und Transportkonzepte entschieden.“ Allein bis zum Jahr 2018 wolle man eine Milliarde Euro in den Ausbau und die Optimierung des Hamburger Hafens investieren. (dii)



Mehr als 175 Teilnehmer folgten den Vorträgen der Hafenlogistik-Experten.

Bilder: SUT/Archiv/Deutsche Messe AG

Illegale Lkw-Transporte

Die Achsen des Bösen

Drei Tote könnte der illegale Transport von zwei vollbeladenen 20-Fuß-Containern per niederländischen Sattelzügen von deutschen Inlandterminals zu den Rheinmündungshäfen bereits gekostet haben. Am 13. August fuhr ein solches Gespann bei Bad Breisig ungebremst in ein Stauende, eine 54-jährige Pkw-Fahrerin verstarb. Am 9. August passierte Selbiges auf der A40 bei Duisburg – ein niederländisches Ehepaar hatte in seinem Pkw keine Chance, denn beide Gespanne hatten ein Gesamtgewicht von deutlich über 60 Tonnen – erlaubt sind im Straßengüterverkehr in Deutschland 40 Tonnen.

Lediglich Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf zu Terminals des kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, dürfen in Deutschland im Umkreis von maximal 150 Kilometer ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben. Dennoch werden niederländische Gespanne immer wieder mit zwei beladenen 20-Fuß-Containern angetroffen, wodurch das Gesamtgewicht der Gespanne oftmals an der 70-Tonnen-Marke kratzt. Ladung, die im Hauptlauf auf Bahn und Schiff transportiert werden sollte, wird so zu Dumpingpreisen illegal direkt zwischen Seehäfen und Hinterlandstationen auf der Straße transportiert. Acht Achsen und mehr sind das Kennzeichen eines solchen Transports.



Die in Andernach gestoppte Fahrzeugkombination mit einem Gesamtgewicht von 66.560 Kilogramm.

Die Autobahnpolizei hat die illegale Praxis auf dem Radar: „Im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Köln haben wir in diesem Jahr etwa ein Dutzend dieser Fälle beobachtet und zur Anzeige gebracht“, so Jürgen Göbel. „Zudem verlängert sich der Brems- und damit auch der Anhalteweg des Fahrzeugs erheblich, je schwerer es ist.“ Die Polizei bittet um Mitwirkung von Zeugen. So wurde Mitte Juni in Andernach ein Transport von zwei beladenen Containern mit Steinen gestoppt. Ein aufmerksamer Beobachter informierte die Polizei, die den 66-Tonner mit acht Achsen aufbrachte. (du)



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

Angefordert wird zu über 95 Prozent per Lkw.



Bilder: Polizei Andernach, Grohmann

Recyclingstandort im Hafen

Schrott- und Metallrecycling schont die Umwelt. Im Hafen Niehl sorgt die Firma Max Becker Trading seit nunmehr 20 Jahren dafür, dass Stahlwerke und Gießereien in aller Welt mit Schrott beliefert werden.

Metallrecycling war bereits zu Römerzeiten ein intensiv betriebener Wirtschaftszweig. Denn trotz Zusatzstoffen, Legierungen oder Korrosion war und ist die Wiederverwertung meist günstiger, aber in jedem Fall weniger energieintensiv und damit nachhaltiger, als die Metalle aus der Erde zu fördern. Das trifft auch heute noch zu, wie etwa die Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen am Beispiel Stahl vorrechnet: Gegenüber der Eisengewinnung im Hochofen und anschließender Weiterverarbeitung vermeidet das Einschmelzen von Stahlschrott in Elektro-Lichtbogenöfen allein in Deutschland jährlich rund 24 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Zudem lässt sich Stahl beliebig oft und ohne Qualitätsverlust wiederverwerten. Damit ist Schrott ein wertvolles Handelsgut.

Mehr als Stadtschrott. Je nach Konjunktur landen jährlich zwischen 180.000 und 250.000 Tonnen davon auf dem Hof der Firma Max Becker Trading im Niehler Hafen. Darin finden sich sowohl Anlagenteile aus Industrieabbrüchen oder Stahlträger ebenso wie alte Heizkörper. Hinzu kommen beispielsweise die Blechabfälle aus den Fordwerken, die die RheinCargo umweltschonend per Schiene aus Merkenich in den Niehler Hafen bringt. Dieses so genannte Vormaterial bezieht Max Becker Trading nicht allein aus der Stadt und der umliegenden Industrie. Einkäufer Andreas Haun pflegt Kontakte zu Großhändlern bis weit über die Region hinaus. Die Anlieferung erfolgt zum größten Teil per Lkw.

Schiff bevorzugt. Im Warenausgang ist das anders. Von Niehl aus geht der aufbereitete Schrott zu 90 Prozent per Schiff zu den Abnehmern in aller Welt. Detlef Jortzig, Prokurist des Unternehmens und für die logistische Abwicklung verantwortlich, weiß die gute Anbindung im Hafen zu schätzen. „Kein anderes Verkehrsmittel bietet so günstige und umweltschonende Transportmöglichkeiten für unser Massengut wie das Binnenschiff. Das Ruhrgebiet und den Oberrhein erreichen wir damit direkt, andere Kunden aus Europa und Übersee versorgen wir über die Seehäfen.“

„Schrott ist ein wertvolles Handelsgut“

Just-in-Time. Weil auch die großen Koppelverbände auf dem Rhein maximal 4.000 Tonnen transportieren können, betreibt Max Becker Trading ein eigenes Zwischenlager mit 25.000 Tonnen Kapazität im niederländischen Hafen Moerdijk. Dort werden Seeschiffe mit einer Zuladung von bis zu 55.000 Tonnen beladen. Ist die Lagermenge im Laderaum des Schiffes verschwunden, fährt es weiter an die Mole vor dem Hafen, wo ein größerer Tiefgang anliegt. Hier kommen weitere Binnenschiffe hinzu, deren Ladung im direkten Bord-Bord-Umschlag in das Seeschiff verladen wird. „Der gesamte Ladevorgang muss in etwa

fünf Tagen im Dreischichtbetrieb erfolgen, um die Liegezeiten für das Seeschiff aus Kostengründen möglichst niedrig zu halten“, erklärt Jortzig.

Einsparungspotenziale. So versteht sich von selbst, dass Sortierung und Aufbereitung entsprechend der Qualitätsvorgaben schon lange vor der Verladung in das Schiff geschehen muss. An dem Prozess ist etwa ein über 100 Tonnen schwerer Umschlagsbagger mit Greifer beteiligt, den das Unternehmen erst im August angeschafft hat. „Gegenüber dem Vorgängermodell mit Dieselaggregat ist der Neue mit seinem Elektroantrieb nicht nur deutlich leiser, sondern spart auch 50 Prozent der Betriebskosten ein“, freut sich Betriebsleiter Wilfried Hafner, der sich auch um die Einhaltung der strikten Umweltschutzrichtlinien kümmert. Der Bagger füttert eine Grobschere, die den angelieferten Schrott in die von den Stahlwerken vorgegebenen Abmessungen und Güteklassen aufbereitet. Verstrahlte Ware kommt bei Max Becker Trading gar nicht erst auf den Hof: Bereits beim Wareneingang an der eigenen Fahrzeugwaage im Hafen prüft ein fest installiertes Messgerät die angelieferten Mengen auf Radioaktivität. „Diese Messung haben wir schon durchgeführt, bevor die ersten Kunden danach gefragt haben“, unterstreicht Haun und fasst zusammen: „Mit modernem Gerät, gut angebundenem Standort und dem richtigen Engagement schaffen wir einen Durchsatz von bis zu 20.000 Tonnen pro Monat.“ Mengen, von denen die Recycler im römischen Köln wohl nicht einmal zu träumen wagten. Christian Grohmann



Präsentation der Sany-Reachstackers auf der CTS-Anlage in Köln-Niehl. (du)

Unbedingt abwehrbereit

Köln liegt am Rhein. Und gerade zum Jahresende steigt dessen Pegel in vertrauter Regelmäßigkeit an. Auf das traditionelle Hochwasser sind HGK, RheinCargo und die Hafenwirtschaft gut vorbereitet.

Was macht ein Hafen, wenn Hochwasser kommt? „Wir lassen es herein! Eine andere Möglichkeit haben wir gar nicht“, sagt Ulrich Wünsche. Er ist Hochwasserschutzbeauftragter der RheinCargo für die Kölner Häfen. Ein Besuch an seinem Arbeitsplatz in Köln-Niehl zeigt: Baulich sind die Anlagen von Anfang an auf wechselnde Pegelstände vorbereitet.

Keine Keller. So gibt es im Hafen in der Regel keine Keller. Elektronik findet sich in höher gelegenen Gebäudeteilen. Und die Kaimauern in den Häfen sind so angelegt, dass auch Pegelstände von zehn Metern wenig Schaden anrichten. Empfindliche Anlagen etwa für den Umschlag chemischer Güter in Köln-Godorf sind nachmalig deutlich höher gelegen. Auf den zweiten Blick fällt auf: Die Häfen in Niehl und Godorf sind durchweg durch höhere Wälle und Mauern von der umgebenden Wohnbebauung getrennt. Diese dienen zum Teil als Bahndämme sowie als Lärmschutz. Vor allem aber halten sie ein extremes Hochwasser von den Wohngebieten fern.

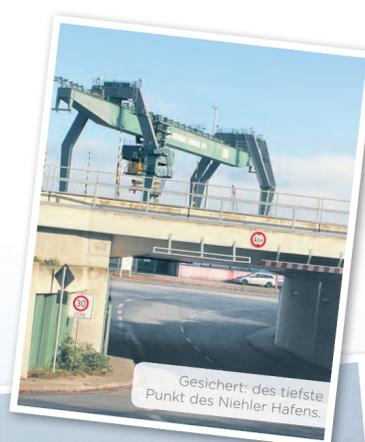
Gute Vorbereitung. Die Häfen selber gelten als Retentionsraum, also als Überflutungsfläche. Dies nimmt der Flut an anderer Stelle den Druck. So geschah es zuletzt beim „Jahrhunderthochwasser“ im Jahr 1995. Bei einem Kölner Pegel von mehr als 10,65 Metern standen Teile des Niehler Hafens unter Wasser. Nach wenigen Wochen war der Hafen da-

mals wieder einsatzbereit. Der entstandene Schaden lag weit unter dem, was das Hochwasser in anderen Teilen der Stadt angerichtet hatte. Auf dem damals vergleichsweise glimpflichen Verlauf haben sich die Verantwortlichen nicht ausgeruht. So wurden aufgrund der Erfahrungen aus den letzten bundesweiten Hochwassern umfangreiche Baumaßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes durchgeführt und auch die Organisation dieses Schutzes wurde durch eine straff organisierte Zusammenarbeit in der Hochwasserschutzzentrale verbessert.

„Der Hafen ist Retentionsraum.“

Gute Vorbereitung. HGK und RheinCargo sind gemeinsam mit anderen Unternehmen Teil dieser umfassenden Schutzmaßnahmen. In einer detaillierten Dienstweisung ist für die Häfen auf 21 Seiten haarklein geregelt, welcher Mitarbeiter bei welchem Pegelstand welche Vorbereitungen zu treffen hat. Im Hafenbetrieb weiß man genau, auf welcher Höhe sich welche Anlagen befinden. Bereits ab einem Pegelstand von 5,50 Metern beginnen die provisorischen Vorbereitungen. Ist mit sieben Metern und mehr am Kölner Pegel zu rechnen, werden die Anlieger und Mieter der Häfen informiert. Sie müssen dann beispielsweise Gefahrgüter aus den Häfen entfernen, Heizöltanks auf das Hochwasser vorbereiten,

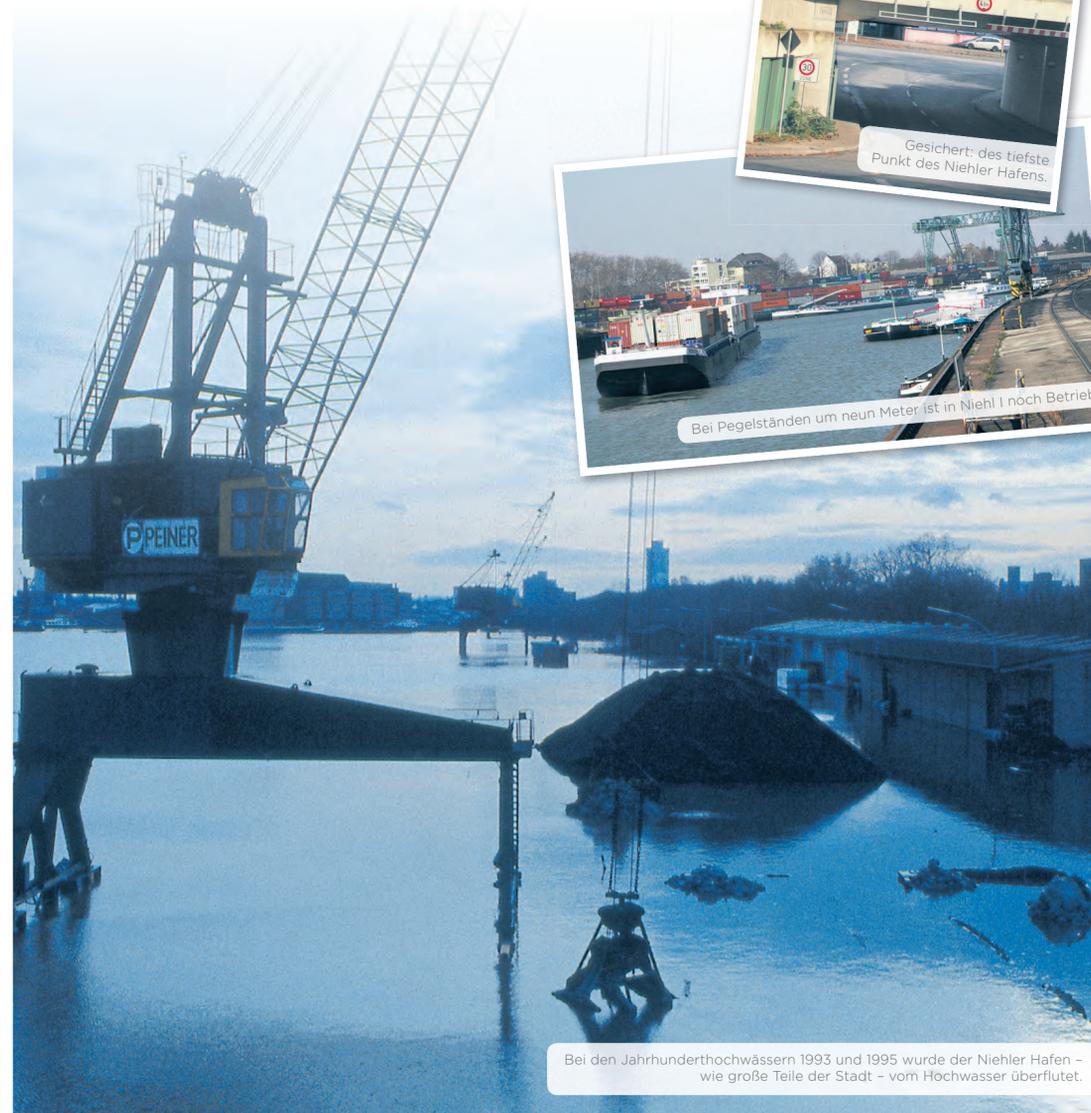
Leer-Container öffnen und beschweren, damit sie nicht abtreiben und weitere Sicherungsmaßnahmen durchführen. Die in der Dienstweisung festgelegten Maßnahmen enden bei einem Wasserstand von 11,50 Meter. „Von da ab sind die Häfen komplett überflutet, und wir haben in Köln den Katastrophenzustand“, sagt Wünsche. Für die Binnenschifffahrt ist bereits viel früher Schluss. Ab 8,30 Meter Kölner Pegel wird die Schifffahrt eingestellt und die Schiffe müssen geschützte Liegeplätze aufsuchen. Eine sichere Weiterfahrt wäre aufgrund der hohen Strömungsgeschwindigkeiten nicht mehr möglich. Der damit verbundene Einnahmeausfall ist für Binnenschiffer im Einzelfall ebenso ärgerlich, wie es Wartezeiten nach Staus und Unfällen für Lkw- und Pkw-Fahrer sind – nur deutlich seltener. Durchschnittlich ist der Rhein an einem Tag pro Jahr wegen Hochwassers gesperrt.. Jan Zeese



Gesichert: das tiefste Punkt des Niehler Hafens.



Bei Pegelständen um neun Meter ist in Niehl I noch Betrieb.



Bei den Jahrhunderthochwassern 1993 und 1995 wurde der Niehler Hafen – wie große Teile der Stadt – vom Hochwasser überflutet. Bilder: HGK, Zeese, Wünsche

Hafen news

Hillebrandt-Halle

Mieter gesucht und gefunden



Die Umbauarbeiten laufen an der Hillebrandt-Halle. Bild: Zeese

Auf eine Insolvenz des früheren Mieters folgte ein Rechtsstreit. Jahrelang stand deshalb die sogenannte Hillebrandt-Halle im Niehler Hafen leer. Nun bereitet die HGK-Tochter RheinCargo die Aufbauten für einen neuen Mieter vor. Ab 1. Januar wird ein bereits in Niehl ansässiger Chemie-Spediteur die Halle am Eingang des Hansekais übernehmen. (jz)

Preis für „Greenstream“

Grünes Schiff



Das Tankmotorschiff „Greenstream“. Bild: Shell

Es ist nicht nur grün angestrichen. Mit Flüssigerdgas (LNG) im Tank und elektrischen Antriebsmotoren fährt das auf der niederländischen Peters Shipyard gebaute Tankmotorschiff „Greenstream“ besonders schadstoffarm. Deshalb erhielt Wertchef Geert van Voorn am 8. Oktober in Duisburg den erstmalig verliehenen Innovationspreis Binnenschifffahrt des Schiffsversicherers esa Allianz. „Mit LNG im Tank bleibt das Binnenschiff auch in Zukunft das umweltverträglichste Transportmittel“, erklärte esa-Geschäftsführer Walter Szabados. (cg)

Osthafen Frankfurt

Planungssicherheit für Hafenanleger



Freude über Magistratsvorlage: Markus Frank und Olaf Cunitz. Bild: HFM

Der Frankfurter Hafenbetreiber HFM darf die Miet- und Pachtverträge der im Osthafen ansässigen Unternehmen bis über das Jahr 2050 hinaus verlängern. Wie das Hafendepartement der Mainmetropole am 1. November mitteilte, ermächtigte die Stadtverwaltung mit der Magistratsvorlage „Sicherung des Osthafens 2050+“ die HFM zu diesem Schritt. Der war dringend notwendig, fanden Wirtschaftsdezernent Markus Frank sowie Bürgermeister und Planungsdezernent Olaf Cunitz. „Die Hafenanleger benötigen für ihre Investitionen, deren Abschreibungsphasen 30 Jahre und mehr betragen, entsprechende Vertragslaufzeiten“, so Frank.

Cunitz ergänzte: „Es ist auch Aufgabe der Stadtplanung, den Industrie- und Gewerbestandort zu sichern.“ Schließlich seien es erst die Arbeitsplätze in der Stadt, die den Druck auf den Wohnungsmarkt erzeugten. (cg)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen
und gewinnen!Frage:
Chemiestandort Rheinland

Die Chemieunternehmen der Region beschäftigen rund 65.000 Mitarbeiter – und gehören zu den wichtigsten Auftraggebern der HGK und ihrer Tochter RheinCargo. Die Unternehmen dieser wichtigen Branche sind zusammengeschlossen im Verband

- a) BioCampus
b) ChemCologne
c) Regionale 2020

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:
5. Februar 2014

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen
Zwei Mal je zwei Gutscheine für die
Kölnener Hafenrundfahrt.



Infraserv in Knapsack ist Kunde
von HGK und RheinCargo.

Die Gewinner des vorigen
Rätsels sind:

Wolfgang Arenz, Axel Blaschke,
Günter Cremer, Bernd Denzin,
Ursula Dick, Mekki Djelassi, Theodor
Fiedler, Oliver Hain, Maria Hinz,
Yildiray Indirm, Christiane Löhr, Franz
Nied, Helmut Penger, Anita Pütz, H.-
W. Roggendorf, Gabi Schilder, Erika
Schmitt, Roland Schugt, Barbara
Steinhausen-Jördens, Betty Viehring,
Christa Zedow.

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Greenstream

Gütermotorschiff
mit Hybridantrieb

Sparsam und effizient. Die Goblin fährt mit
modernster emissionsarmer Antriebstechnik.

Der Neue auf dem Rhein heißt „Goblin“. Wenn das Anfang Juli in Dienst gestellte Gütermotorschiff das Kölner Rheinufer passiert, können die Anwohner aufatmen: Bis zu 70 Prozent weniger Stickoxide und auch weniger Ruß als ein nach derzeitigen Abgasvorschriften motorisiertes Binnenschiff soll der in Trier gebaute „Goblin“ in die Luft blasen – und dabei etwa zehn Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen.

Große Zuladung. Äußerlich ist das Schiff kaum von anderen Frachtern seiner Generation zu unterscheiden. Es ist 135 Meter lang und misst schleusengerechte 11,45 Meter in der Breite. Bis

zu 4.327 Tonnen Schüttgut verschwinden unter den Lukendeckeln genannten Aluminium-Abdeckungen. Alternativ passen in den Laderaum des Schiffes bis zu 264 Standardcontainer, über die Schiffsführer Danny Pols aus seinem ausfahrbaren Steuerhaus hinweg schauen kann, wenn er mit bis zu 22 Kilometern pro Stunde über den Rhein fährt. Für ein modernes Schiff bisher nichts besonderes. Im Maschinenraum dagegen verbirgt sich ein hybrides Antriebskonzept, wie es in der Berufsschiffahrt auf den westeuropäischen Wasserstraßen bisher noch nicht anzutreffen war. „Goblin“ verfügt über zwei identische Antriebsstränge mit jeweils zwei Motoren. Das sind je ein 634 Kilowatt starker Mitsubishi-Schiffsdiesel sowie ein Elektromotor mit 285 Kilowatt in Torque-Bauart. Diese E-Motoren um-

schließen die Antriebswellen, und können sie mit oder ohne Dieselunterstützung antreiben. Ihren Strom beziehen die E-Motoren aus einem 634 Kilowatt starken Dieselaggregat. Der Vorteil des Systems: Bei langsamer Fahrt ruhen die beiden großen Fahrdiesels, anstatt im unteren, weniger effizienten und schadstoffintensiven Drehzahlbereich die Schiffspropeller zu drehen. Das Aggregat dagegen läuft im optimalen Lastzustand. Legt der Schiffsführer den Gashebel ganz nach vorn, arbeiten alle Motoren mit. Dank elektronischer Steuerung völlig automatisch.

Sauber in Fahrt. Fahrdiesel und Aggregat sind mit SCR-Katalysatoren ausgestattet, die für eine Reduktion der

Stickoxide sorgen. Der Abgasstrang ist zusätzlich für die Nachrüstung von Filtern für bis zu 94 Prozent weniger Rußpartikelemissionen vorgesehen, obwohl die aktuelle Konfiguration bereits die ab 2016 gültigen Emissionsgrenzwerte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt einhalten soll. Weitere Umwelttechnik steckt im Detail: Die Abwärme der Hauptmotoren unterstützt ganzjährig die Warmwasseraufbereitung und heizt im Winter die Wohnung. LED-Lampen sorgen für Licht, eine Trinkwasseraufbereitungsanlage ermöglicht den Verzicht auf große Wassertanks. Doch trotz aller Spartechnik muss der Schiffsführer keine Kompromisse eingehen: Mit 9.100 Newtonmetern Drehmoment manövriert sich das Schiff besonders leicht und exakt. Christian Grohmann

Keine
Kompromisse
trotz Spartechnik.

Wenn die Lok
drei mal hupt

Akustische Warnsignale sind aus dem
Eisenbahnbetrieb nicht wegzudenken.

Das Horn einer Lok ist nicht zu überhören. Und genau so muss es sein, denn auf Sicht kann ein herannahender Güterzug nicht bremsen. Doch das Makrofon, wie es in der Eisenbahner-Sprache technisch korrekt heißt, dient etwa im Rangierbetrieb auch der Kommunikation mit dem Fahrpersonal.

Elektronik schafft Abhilfe. „Zum Spaß drücken wir hier nicht auf das Horn – nachts erst recht nicht“, unterstreicht Rainer Linden, Leiter der Instandhaltung Elektrik. Dennoch müssen

sich beispielsweise die Anwohner am Stadtwald auch weiterhin auf Warnsignale einstellen. Mehrmals am Tag rollt dort der Güterzug durch den Park. Bei etwa doppelter Schrittgeschwindigkeit sind die Fahrgeräusche kein Problem. Doch an den unbeschränkten Bahnübergängen muss sich der Zugführer per Schallsignal ankündigen. Dafür besitzen viele der RheinCargo-Rangierloks eine eindringlich, aber freundlich klingende Glocke, die sich nur in der Frequenz von der einer Straßenbahn unterscheidet. Gerne würden Linden und seine Kollegen weitere

Loks mit diesem Lätewerk ausrüsten. Doch die Sicherheit verbietet das: Zu häufig sind Radfahrer, Spaziergänger oder Jogger mit Kopfhörern unterwegs und nehmen den Warnton nicht wahr – von gefährlichen Situationen kann das Fahrpersonal ein Lied singen. „Damit gehört das Lätewerk zu den aussterbenden Arten“, bedauert Linden. „Aber Sicherheit geht vor.“ Auf lange Sicht kommt im Stadtwald nur noch das Makrofon zum Einsatz – immerhin kann der Lokführer über ein Fußpedal zwischen einem hellen und einem tiefen Ton wählen. (cg)



HGK-Azubi Franco Biermann testet:
Das Makrofon ist trotz Kopfhörern zu hören.

FH Köln

Studiengang
Logistik gestartet

Zur festlichen Eröffnung des Studiengangs füllten Logistikprofis und Studenten den Hörsaal.

Einen neuen Bachelor-Studiengang Logistik hat die Fachhochschule Köln zum Wintersemester gestartet. Pro Jahr will Studiengangsleiter Professor Hartmut Reinhard nun 60 Studierende aufnehmen, um Abiturienten oder gelernten Speditionskaufleuten das Rüstzeug für die täglichen Herausforderungen der Logistikpraxis an die Hand zu geben. Für praktische Einblicke setzt die FH auf Kooperationen mit Logistikunternehmen aus der Region – und sucht bereits Firmen, die Studierenden eine Praktikumsstelle oder Thema und Umfeld für eine Bachelorarbeit anbieten wollen. (cg)

Hafenstandort oder
Stadtquartier?

Der Kran „Alter Fritz“ in
Mühlheim bei der Arbeit.

Es dreht sich einiges um den Mühlheimer Hafen. Den meisten Kölnern ist er vor allem aus der WDR-Serie „Anrheiner“ bekannt. Stadtentwickler planen eine Umentwicklung des Areals. Die Binnenschiffahrt schätzt dagegen die Angebote an Technik und Liegeplätzen. Diese Interessen soll ein Werkstattverfahren unter einen Hut bringen.

Viele Jahrzehnte hatte die Schwerindustrie herausgehobene Bedeutung für den Hafen. Mit dem Strukturwandel im Rechtsrheinischen verschwanden die Industrieunternehmen und mit ihnen die Umschlagsaufgaben. Im Mai 2000 demonitierte die HGK den Schwergutkran EK 7, im Volksmund „alter Fritz“ genannt. Seitdem fand in Mühlheim, wo die HGK sich inzwischen von allen Grundstücken und Anlagen getrennt hat, kein Güterumschlag mehr statt.

Die Kölner Schiffswerft Deutz GmbH versorgt heute vor allem Schiffe, die den Niehler Hafen anlaufen, mit technischem Service. Eine weitere Besonderheit sind die Liegeplätze für Gefahrguttransporter, die das Wasser- und Schifffahrtsamt im Mühlheimer Hafen unterhält und die oft von Frachtern mit Ziel Godorfer Hafen genutzt werden. Teile des Hafens sind bereits als Naherholungsfläche gestaltet. Im Umfeld des Hafens warten weitere Entwicklungsgebiete auf eine neue Nutzung, darunter die ehemalige KHD-Gießerei. Die Stadt Köln hat deshalb ein Planungsverfahren aufgesetzt. Ziel ist die Umwandlung des südlichen Mühlheims zu einem urbanen Viertel mit Wohnungen, Grünanlagen und Büros. Für die Verkehrswirtschaft ist dabei wichtig, dass der Hafen seine Funktion für die Binnenschiffahrt behält. (cg)

Impressum

Kölnener 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),
Dr. Mario Kramp, Cem Yalim (cy)
Christian Grohmann (cg), Dr. Ulrich Soénius.

E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen:
Manfred Keweloh, 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)

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