



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 6 | Nummer 1 | März 2014 | www.hgk.de

Virtueller Spaziergang durch die Hafenstadt Köln



Bilder: HGK, storygraphers



Editorial

Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

nur wer Substanz hat, kann Nutzen stiften. Das gilt auch für die HGK. Als städtisches Unternehmen organisiert sie den Massengütertransport in der Region. Rund zehn Millionen Tonnen Güter werden jedes Jahr auf der Schienen-Infrastruktur der HGK in und um Köln befördert. Dazu unterhält die HGK rund 100 Kilometer Gleise, mehr als 60 Brücken und weitere Bauwerke in erheblichem Umfang. Mit ihrem Schienennetz und den regionalen Transportdienstleistungen unserer Beteiligung RheinCargo leistet die HGK einen spürbaren Beitrag zur Daseinsvorsorge. Firmen wie Ford, Evonik oder InfraServ nutzen diese Angebote. Dadurch stärkt die HGK den Wirtschaftsstandort und bietet zugleich sinnvolle Alternativen zum Lkw auf der Straße. Die HGK hat eine starke Substanz. Sie muss jeden Tag neu dafür arbeiten, diese zu erhalten. Drei Viertel ihres Umsatzes erwirtschaftet unsere Tochter RheinCargo im Schienengüterverkehr – zum größten Teil inzwischen außerhalb des Rheinlandes. Der Wettbewerb auf der Schiene ist hart. Unsere Mitarbeiter von HGK und RheinCargo sind in diesem Wettbewerb erfolgreich. Das stärkt die Substanz vor Ort, die wiederum Bürger und Unternehmen gerne nutzen.

Freundliche Grüße

Ihr Horst Leonhardt

Leistungszahlen RheinCargo

„Müssen weiter hart arbeiten!“

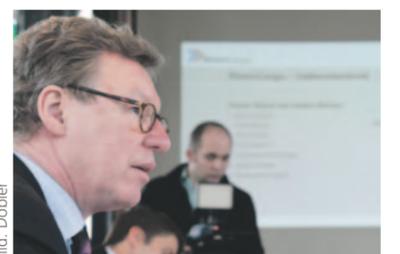


Bild: Dobler

Gute Leistungsbilanz für 2013:
Geschäftsführer Rainer Schäfer

„Insgesamt zufrieden“ schaut RheinCargo-Geschäftsführer Rainer Schäfer auf das Jahr 2013 zurück. So hat das Unternehmen in den Häfen insgesamt 29,7 Millionen Tonnen für seine Kunden bewegt (Vorjahr: 27,7 Millionen Tonnen). Die Mengen im Eisenbahngeschäft legten auf rund 24 Millionen Tonnen (Vorjahr: 21,1 Millionen) zu. Mengensteigerungen alleine bringen in der hart umkämpften Güterverkehrsbranche allerdings noch keinen Gewinn. Die Staatsbahnen und ihre Töchter haben den Wettbewerbsdruck im Laufe des Jahres erhöht. Das trifft RheinCargo direkt. Für Geschäftsführer Horst Leonhardt steht deshalb fest: „Wir werden weiter hart arbeiten müssen, um bestehende Aufträge zu sichern und neue Kunden von unseren Angeboten überzeugen zu können.“ (jz)

In den Kölner Häfen gibt es immer viel zu sehen. Ein neues Internet-Portal lädt ab sofort zum digitalen Besuch zwischen Kran und Bahn ein.

Hafenstadt Köln? Ja! Köln ist nicht nur Medien- und Karnevalsstadt, sondern auch und ganz besonders eine wichtige Hafenstadt. Mehr als 7.000 Schiffe werden jedes Jahr an Deutschlands zweitgrößtem Binnenhafenstandort – Nummer 1 ist Duisburg – be- und entladen. 80 Prozent der deutschen Binnenschifffahrt findet auf dem Rhein statt. Die Tonnage, die an den vier Kölner Industriehäfen über die Bord- und Kaikanten verbracht wird, steigt ständig. Damit wächst auch die Bedeutung der Hafenanlagen für die Industrie- und Handelsunternehmen der Region. Diese Bedeutung ist historisch gewachsen; und sie war relativ zur Gesamtwirtschaft sogar schon einmal größer als heute. Die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und speziell die Kölner Häfen haben in den vergangenen Jahren eine Renaissance

erlebt. So sind die Mengenzahlen in den vergangenen Jahren kräftig gestiegen, vor allem der Container-Verkehr veränderte die vormals beschauliche Welt der Rheinschiffer.

Moderne Zeiten. Doch: Bis in die „Wirtschaftswunderzeiten“ der jungen Bundesrepublik war der Hafen für Köln nochmals wichtiger, auch da es den heute schärfsten Konkurrenten noch nicht gab, den Lkw. Im Mittelalter war der Hafen der größte und wichtigste Arbeitgeber der Stadt im Schatten des damals noch nicht ganz fertig erbauten Domes. Damals wie in der Neuzeit prägten Kräne und Krananlagen das Stadtbild entlang des gesamten Rheinuferes. Die Zeiten vergehen: Ältere Kölner erinnern sich zumindest noch an die Deutzer Werft und die Hafentätigkeit dort. Heute ist davon am linksrheinischen Innen-

stadt-Ufer nicht viel mehr geblieben als die denkmalgeschützten Krananlagen entlang des Ufers am Rheinauhafen – einst der modernste Industriehafen am Rhein und inzwischen ein modernes Viertel für gehobenes Wohnen und Dienstleistungsarbeitsplätze.

15.000 Besucher. Dennoch ist ein Besuch der Kölner Häfen heute eindrucksvoller als je zuvor – aber auch nicht ganz einfach zu bewerkstelligen. Zwar macht die HGK als Betreiberin der Häfen immer wieder Angebote und ermöglicht den Zugang zur spannenden Welt zwischen Kran und Bahn (demnächst wieder am 10. April, dem Tag der Logistik). Doch allgemein gilt: Wo jedes Jahr viele Millionen Tonnen bewegt werden und im Minutentakt Lkw ein- und ausfahren, sind Besuchergruppen allein schon aus Sicher-

heitsgründen selten. Mehr als 15.000 Menschen fuhren im vergangenen Jahr stattdessen mit der "MS RheinCargo" einige hiesige Häfen ab.

Hafenrundfahrten. Ein spontaner Besuch zwischen Container-Kränen und Schrottbergen? Das wäre unvernünftig und viel zu gefährlich! Doch zumindest virtuell ermöglicht ein neues Angebot, einen Blick hinter die Hochwasserdämme und Lärmschutzmauern zu werfen. Ein neu gestartetes Internet-Portal sammelt Zahlen, Fakten und Geschichten, Videos, Clips und Galerien mit Bildern. Lernen Sie die Domstadt von einer anderen Seite kennen, blicken Sie hinter die Kulissen moderner Logistik und erfahren Sie mehr über eine der wichtigsten deutschen Hafenstädte.

Jan Zeese

www.hafenstadt-koeln.de

Dialog mit Stadt und Minister



Ministerialrat Dr. Gatzka im Gespräch.

235.000 Liter Diesel: So viel wollen die hiesigen Hafenspediteure auch zukünftig pro Jahr sparen. „Die Hafenvirtschaft und speziell die kombinierten Container-Verkehre leisten einen spürbaren Beitrag für eine umweltschonende Bewältigung der anfallenden Gütertransporte“, erläutert Oliver Haas, Manager des Container-Terminal-Spezialisten CTS. Voraussetzung dafür sei allerdings, dass die Verkehrskonzepte und die Infrastruktur dies ermöglichen. Sonst, so Haas, „werden die ökologischen Vorteile des kombinierten Verkehrs teilweise ins Gegenteil umgekehrt“. In einer aktuellen Untersuchung hat die CTS die Verkehrssituation im Rheinland genauer betrachtet. Grundlage waren die 40 wichtigsten Verladeorte, die vom Niehler Hafen aus rund um Köln angefahren werden. So kommen pro Jahr etwa 840.000 Lkw-Kilometer zusammen, wenn die Laster den jeweils besten Weg nehmen können. Durch

Brückensperrungen, Durchfahrtsverbote und andere Einschränkungen verlängern sich diese Wege vom Terminal zu den Verladestationen nach Angaben der CTS auf bis zu 1.450.000 Lkw-Kilometer – wofür wiederum mehr als 200.000 Liter zusätzlicher Diesel verbraucht werden müssten. „Es gibt Tage und Situationen, da müssen wir von Niehl nach Leverkusen im großen Bogen über die A 1, die Rodenkirchener Brücke und die A 3 fahren“, berichtet Oliver Haas. Diese Umwege kosten Zeit, Geld und Diesel. „Sie bedeuten zugleich mehr Lärm, eine höhere Belastung und weitere Emissionen“, sagt Haas. Die CTS sucht deshalb gemeinsam mit dem Verband der Kölner Hafenanlieger und Spediteure den Dialog mit dem Landesministerium und der Stadtverwaltung, damit, so Haas, „wir gemeinsam das System Binnenschifffahrt und den kombinierten Verkehr gegenüber dem direkten Lkw aus Rotterdam stärken.“ (jz)

Hafen news

Terminal Nord
Auf Verkehr
eingestellt

Das Terminal Nord liegt verkehrsgünstig direkt an der Autobahn und der Industriestraße.

Der Bau eines neuen Logistik-Drehkreuzes geht in die Schlussphase. Die HGK plant den Aufbau des ersten Portalkrans am neuen Schiene-Straße-Terminal in Köln-Niehl für den Sommer 2014. Anschließend kann der Probetrieb starten.

„Wir wollen Lkw-Wege möglichst kurz halten und innerstädtische Fahrten vermeiden“, fasst HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt das regionale Terminalkonzept zusammen. So müssen Ladungen aus dem Kölner Norden zukünftig nicht mehr zum Eifeltor im Kölner Südwesten transportiert werden. Mit dem Terminal Nord gibt es dann eine sinnvolle Ergänzung, zudem in direkter Nähe der Ford Werke, Kölns größten Industriebetriebgeber.

Das Terminal bietet erhebliches Potenzial und soll mit der Verkehrsentwicklung schrittweise wachsen. „Doch zunächst schreibt die HGK den Teilbetrieb mit einer Kapazität von zwei Zügen pro Tag im Ein- und Ausgang aus“, erklärt der HGK-Projektleiter Ludwig Peter. Er steht in regem Austausch mit der Stadtverwaltung, unter anderem bei der Planung der notwendigen Kapazitäten auf der Straße. Das Ziel: Die Schließzeiten des Bahnübergangs – pro Zugdurchfahrt wenige Minuten – und die zunächst rund 50 ein- und ausfahrenden Lkw am Tag sollen möglichst wenig Beeinträchtigungen für Pendler und Nachbarn verursachen. „Mit Zufahrt in der Regel am frühen Morgen und spätem Abend vermeiden wir ein Zusammentreffen mit den Stoßzeiten im Pendlerverkehr“, so Peter.

(jz)

Mülheimer Süden

Schifffahrt bleibt

Das Werkstattverfahren „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ ist beendet. Fazit der Abschlussveranstaltung am 14. Dezember: Hafen und Wohnquartier sollen auf dem bisherigen Industriegelände miteinander existieren. Darin stimmen Oberbürgermeister Jürgen Roters, Baudezernent Franz-Josef Höing und die Teilnehmer überein. Für die Schifffahrt ist der Hafen nicht nur als Reparatur- und Betriebsort wichtig: An den Liegeplätzen warten die Tanker auf die Erlaubnis, zum Be- oder Entladen etwa in den Hafen Godorf einfahren zu dürfen.

(cg)



Bild: Grotmann

Betriebshof, Tankerliegeplätze und Werft sollen erhalten bleiben.

Vom Hafen
zum Veedel?

Wie geht es weiter in den Kölner Häfen? Zum Abschluss unserer Serie betrachtet Alexander Follmann die Kölner Häfen mit den Augen eines Stadt-Geographen.



Neues Viertel für Köln, und Stolz von Politik und Wirtschaft: der Rheinauhafen.

Unter dem Begriff der Hafenrevitalisierung werden sehr unterschiedliche und teils sogar gegensätzliche Prozesse verstanden. So bezeichnet die Hafenwirtschaft damit Maßnahmen zur Reorganisation der Hafenfunktion, die zu einer Stärkung und verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des einzelnen Hafens oder der Gesamtheit der Häfen einer Stadt führen sollen. Die Verlagerung der Hafennutzung an den Stadtrand ist hierbei nur ein möglicher Weg – viel wichtiger ist es aus Sicht der Hafenwirtschaft, adäquate Flächen für Umschlag und Logistik bereit zu stellen.

Chancen. Aus stadtplanerischer Sicht steht hingegen oftmals die Umnutzung ehemaliger innerstädtischer Hafenstandorte zu Dienstleistungs-, Tourismus-, Freizeit- und Wohnstandorten im Vordergrund. Bestes Beispiel in Köln ist der Rheinauhafen. Die Umnutzung von Hafenstandorten bietet vielfältige Möglichkeiten, neue städtebauliche Qualitäten zu schaffen.

Diese können positive Entwicklungen in den angrenzenden Quartieren anstoßen. Zugleich sind die damit verbundenen Chancen und Risiken von Stadt zu Stadt sowie von Standort zu Standort unterschiedlich.

„Konzentration auf die Häfen in Niehl und Godorf

Lange Prozesse. Die Prozesse sind oft äußerst langwierig: Seit Ende der 1960er Jahre wurde die Revitalisierung des Rheinauhafens diskutiert. Das sogenannte bipolare Hafengesamtkonzept von 1988, das eine zweipolige Konzentration der linksrheinischen Hafenwirtschaft auf den Niehler Hafen und den Godorfer Hafen vorsah, besiegelte die Aufgabe des Hafensstandorts. Die Chance der Integration des Rheinauhafens in die Stadt wurde somit früh erkannt, doch der konkrete

Planungsprozess mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb 1992 begann erst viel, viel später. Unterschiedliche Vorstellungen zur Hafenrevitalisierung aus Sicht der Politik, Verwaltung und Bürgerschaft – insbesondere aus den angrenzenden Veedeln der Kölner Südstadt – wurden früh deutlich. So forderte die Bezirksvertretung Innenstadt bereits 1991, „[...] daß es bei der Umnutzung des Rheinauhafens nicht darum geht, ein Schickieria-Wohn- und Bürogebiet mit kultureller Garnierung oder eine neue Touristenattraktion zu schaffen, sondern daß die Umnutzung in erster Linie den Bewohnern der angrenzenden Stadtteile zu gute kommen soll.“

Rasche Umsetzung. Bemerkenswert ist die Geschwindigkeit, mit der die Planungen für den Rheinauhafen seit 1999 vorangetrieben wurden. Weniger als zweieinhalb Jahre dauerte das eigentliche Verfahren zur Aufstellung des Bauungsplans, der am 5. August 2002 Rechtskraft erlangte.

Das Ergebnis ist heute für jedermann sichtbar: Wo einst leer stehende Speicherbauten, verfallende Lagerhallen, unbenutzte Kaimauern, verrostete Kräne und verwaiste Gleisanlagen das Bild bestimmten, findet sich heute ein hochwertiger und hochpreisiger Wohn-, Büro- und Freizeitstandort. Heute werben sowohl Politik als auch Wirtschaft gerne mit dem neuen Rheinauhafen – insbesondere mit den Kranhäusern. Doch ob er sich jemals zu einem wirklichen „kölschen Veedel“ entwickeln wird, das bleibt abzuwarten. Die Trennung zur Südstadt durch die Rheinuferstraße ist weiterhin sehr markant, eine soziale Mischung des Quartiers fehlt vollständig.

Deutz und Mülheim. Mit Blick in die Zukunft warten mit dem Mülheimer Hafen und dem Deutzer Hafen zwei weitere innerstädtische Häfen auf eine städtebauliche Belegung. Al-

bert Speer und Partner bezeichneten sie im Zuge des Kölner Masterplans als „die letzten großen Reserven am innerstädtischen Rheinufer“ die in ihren Augen „heute baulich und funktional nur suboptimal genutzt“ werden. Doch die Revitalisierung der rechtsrheinischen Häfen steht unter ganz anderen Vorzeichen. Ein „zweiter Rheinauhafen“ kann und darf dabei nicht das Ziel sein. Konnten Politik, Verwaltung und HGK den neuen Rheinauhafen faktisch ohne ergebnisoffene Bürgerbeteiligung realisieren, ist das Werkstattverfahren für den Mülheimer Süden inklusive des Hafens ein weiterer Fingerzeig, dass sich die Planungskultur bei städtebaulichen Großprojekten spätestens seit dem Konflikt um Stuttgart 21 nachhaltig verändert hat. Doch es muss noch viel passieren damit die ehemaligen innerstädtischen Häfen zu wirklich kölschen Veedeln werden.

Alexander Follmann

Bilder: HGK, Plaßmann



Der Rheinauhafen vor gut zehn Jahren. Inzwischen entstanden hier Europas längste Tiefgarage und mit den drei Kranhäusern ein neues Wahrzeichen Kölns.



Kurzf Infos

Zum Autor

Diplom-Geograph Alexander Follmann, geboren 1983 in Lemgo, studierte Geographie, Städtebau und Verkehrswissenschaft in Köln, Bonn und Vancouver. Seine Diplomarbeit zur Revitalisierung des Rheinauhafens wurde mit dem Kölnpreis 2009 ausgezeichnet.

Köln wächst. Das ist eine gute Nachricht. Köln braucht aber auch Platz für dieses Wachstum. Logistik- und vor allem Hafentflächen sind deshalb begehrt.

Prinzip
Rheinauhafen nicht
beliebig wiederholen

Keine Staus, keine Hektik. Der Rhein ist mit mehr als 500 Schiffen pro Tag die verkehrsreichste Wasserstraße Europas; und trotzdem noch lange nicht ausgelastet. Hier ist Termintreue garantiert. Doch was bringt die beste Verbindung nach Basel oder Rotterdam ohne einen Zugang zum Wasser? Dafür braucht Köln seine Häfen. In Niehl, Deutz und Godorf ermöglichen sie den Umschlag aufs Schiff. Unternehmen aller Branchen finden an diesem Güterverkehrsknotenpunkt ideale Bedingungen für Beschäftigungs- und Absatzlogistik. Der Lkw – flexibel und schnell vor allem auf kurzen Strecken – und die Bahn – zuverlässig und effizient für Massentransporte – werden ergänzt durch das Binnenschiff. Das ist nur im Hafen möglich! So entstehen Transportketten, die wirtschaftlichen und ökologischen Nutzen stiften.

Rücksichtnahme. Der Vorteil der Binnenschifffahrt für Wirtschaft und Umwelt ist unbestritten. Trotzdem geraten die Hafentflächen in einen zunehmenden Konflikt. Am Godorfer Hafen sind zwischen den Hafenanlagen und der Wohnbebauung im nahen Ortsteil Süth heute rund 1.000 Meter Distanz, nach dem geplanten Ausbau werden es rund 500 Meter sein. Am Niehler Damm im Kölner Norden ist die Wohnbebauung zum Teil

sogar auf rund 70 Meter an die Hafenkraner heranrückert. Gegenseitige Rücksichtnahme ist hier selbstverständlich. Für die Hafenwirtschaft bedeutet der berechtigte Wunsch nach Beschränkung von Lärm- und Emissionen aber zum Teil auch erhebliche Einschränkungen.

Umstrukturierung. Kölns Logistikkonzept setzt vor allem auf die Häfen im Norden und Süden der Stadt, in Niehl und Godorf. Seit den 1950er-Jahren haben sich die Schwerpunkte der industriellen Tätigkeit aus der Stadtmitteln an deren Ränder verlagert. Um innerstädtische Fahrten zu vermeiden, wurden und werden die dortigen Häfen kontinuierlich weiter entwickelt. Der Rheinauhafen ist dagegen vollständig zum Wohn- und Dienstleistungsviertel umstrukturiert. Im Mülheimer Hafen findet kein Umschlag mehr statt, seit Unternehmen wie Felten & Guillaume oder die Klöckner-Humboldt-Deutz AG nicht mehr am Standort sind.

Interessenkonflikt. Kann Köln also auf Hafentflächen verzichten? Die Antwort könnte symbolisch lauten: Im Prinzip nein! Größere neue Bauprojekte sind unwahrscheinlich, schon der geplante Bau eines einzelnen Beckens in Köln-Godorf hat zu einer langwierigen Kontroverse geführt. So gut das Projekt Rheinauhafen gelungen ist – be-

liebig wiederholen lässt es sich also nicht. Jeder Meter Kai-Kante, den Köln für andere Zwecke als den Güterumschlag vorsieht, bedeutet für die Transportwirtschaft einen unwiederbringlichen Verlust. Dagegen stehen die berechtigten Interessen der Stadt, Wohnraum zu schaffen und Flächen zu entwickeln. Hier gilt es, auch in Zukunft gemeinsam sinnvolle Lösungen zu finden. Jan Zeese

Kurzf Infos

Zur Serie

Die Kölner Hafenzeitung hat in den vergangenen Ausgaben die bewegte Geschichte der Kölner Häfen beleuchtet. Die gesamten Beiträge finden sich im Sammelband Hafenstadt Köln, – Emons-Verlag – 320 Seiten, 39,95 Euro, ISBN 978-3-95451-001-6. Für die Hafenzeitung verfassten die Autoren Kurzfassungen.



Hafen news

Winterschlaf? Ist nicht drin!
Mehr als 30 Fluss-
kreuzfahrtschiffe

Bild: Kölner Schifffahrt/Deutz

Der Hafen Niehl gehört zu den größten Flusskreuzer-Winterquartieren in Europa.

Nach Adventszeit und Jahreswechsel ist die Saison für die Flusskreuzfahrtschiffe endgültig vorbei. Dann beziehen die Schiffe ihr Winterlager. Zum Beispiel im Niehler Hafen. Derzeit teilen sich die Fahrgastschiffe der Köln-Düsseldorfer das Becken 4 mit über 30 Flusskreuzfahrtschiffen. Deren Zahl hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen: Rheinkreuzfahrten sind bei Touristen aus Übersee sehr beliebt. „Köln ist als Winterlager sehr attraktiv, da viele Reisen vom Altstadterufer aus starten“, berichtet Ulrich Wünsche von der Hafenbetriebsverwaltung. „Andererseits finden die Reeder hier eine ideale Infrastruktur für die alljährlichen Wartungsarbeiten vor.“ So können die Schiffe im Hafen Mülheim verbleiben. Ebenso wie die Werftmitarbeiter haben auch etliche Besatzungsmitglieder keinen Winterurlaub: Sie nehmen kleine Ausbesserungsarbeiten am Schiff selbst vor. „Nur wer flüchtig hinschaut, glaubt an Winterschlaf“, beteuert Wünsche. „Bis es Ende März wieder los geht, müssen die schwimmenden Hotels strahlen.“ (cg)

Saisonstart der
Hafenrundfahrten
15.000 Gäste
können nicht irren

Bild: MS RheinCargo

Bei Sonnenschein an Bord der MS RheinCargo.

Aus einer Fahrt wurden viele: Im Herbst 2010 hatte die HGK zu einer Hafenrundfahrt eingeladen. „Für hundert Gäste war damals Platz auf dem Schiff – und ein Vielfaches an Interessenten hatte sich gemeldet“, berichtet Angelika Schmitz, Geschäftsführerin von der KölnTourist Personenschiffahrt GmbH.

Im folgenden Jahr, 2011, nahm KölnTourist daraufhin die Hafenrundfahrten in ihr festes Programm auf – mit zunächst einem Termin pro Monat. Das Angebot wuchs mit der Nachfrage. Vorläufiger Höhepunkt waren die beeindruckenden Zahlen der Vorsaison: Von März bis Dezember 2013 organisierte KölnTourist 200 Fahrten und durfte insgesamt rund 15.000 Gäste an Bord begrüßen. „Wir sind absolut überwältigt von dem Zuspruch“, freut sich Angelika Schmitz. „Auch die Tatsache, dass viele Gäste die Fahrt in Zukunft wiederholen möchten, ermutigt uns, das Angebot noch weiter auszubauen.“ Das Konzept überzeugt also: Die von der HGK geschulten Stadtführerinnen Sabine Gonzalez, Ute Fendel, Angela Schüssler oder Angelika Nasser-Lange präsentieren Zahlen, Daten und Fakten, Geschichte und Geschichten der Kölner Häfen ebenso kompetent wie unterhaltsam. Dazu bietet die MS „RheinCargo“ mit Freideck und Flybridge einen einmaligen Panoramablick zwischen Container-Riesen und Kranbrücken. Am 20. März 2014 startete KölnTourist in die neue Saison.

www.ms-rheincargo.de (jz)

Hafen news

AIS-Transponderpflicht Mehr Sicherheit auf dem Rhein



Bild: Grohmann

Ab dem 1. Dezember 2014 müssen alle Rheinschiffe mit dem Automatischen Identifikationssystem (AIS) ausgerüstet sein. Das hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in ihrer letzten Sitzung beschlossen. Sportboote bleiben ausgenommen. Mit AIS können Schiffsführer andere Fahrzeuge bereits auf der elektronischen Karte sehen, bevor sie um die Flussbiegung oder aus dem benachbarten Hafenbecken kommen. Das hilft, brenzlige Situationen zu vermeiden. 92 Prozent der Flotte hat bereits AIS an Bord. Im Seehafen Antwerpen oder auf der österreichischen Donau besteht die Pflicht schon länger. (cg)

Gefahrgut

Neuer Online-Test



Bild: Grohmann

Ohne Gefahrgut-Schein bleiben die Ventile zu. Was muss ein Binnenschiffer wissen, um explosive oder umweltgefährdende Chemikalien oder Treibstoffe mit seinem Tankschiff laden zu dürfen? Wer sein Wissen über den Umgang mit gefährlichen Gütern auf die Probe stellen will, kann das seit Ende letzten Jahres auf der Internetseite der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit einem Multiple-Choice-Lernmodul tun. Der so genannte ADN-Selbsttest auf www.elwis.de ist kostenlos, ohne Registrierung nutzbar und über die Suchfunktion leicht zu finden. (cg)

Schiffsabfälle

Gase müssen künftig entsorgt werden



Bild: Grohmann

Je nach Ladegut muss auch vor Leerfahrten entgast werden. Die fachgerechte Entsorgung von Hausmüll, Öl- und fetthaltigem Bilgenwasser, Waschwasser, Kohlenstaub oder Benzinlachen wird in der Binnenschifffahrt streng überwacht – und eingehalten. So leisten die Schiffer einen Beitrag zu einem sauberen Gewässer. Auch die Behandlung gasförmiger Ladungsrückstände soll künftig durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt geregelt werden. Denn bislang ist die verladende Industrie nicht für die Entsorgung von Gasen verantwortlich. Eine Neuregelung wäre ein Gewinn für Passanten, Besatzungen und Luftqualität. (cg)



Bilder: Grohmann, HGK



Lasse Pipoh hilft Unternehmen, Güter auf umweltschonende Verkehrsträger zu verlagern.

Verkehrsmittel für jeden Transportweg

Trimodalität: Die Kombination von Schiene, Straße und Wasserstraße schafft Umwelt- und Kostenvorteile.

Wenn das Thema Logistik auf den Konferenztisch kommt, haben viele Unternehmer nur die Straße im Blick. Lasse Pipoh weiß das aus Erfahrung. „Oft heißt es: Mit dem LKW geht es doch auch – bequem und schnell vom Seehafen an unsere Rampe“, so der 34-jährige Wirtschaftsgeograph. Dabei ist der Straßengüterverkehr nicht unproblematisch. Verstopfte Autobahnen, Lärm, Unfälle und ein hoher Kohlendioxid-Ausstoß gehören zu den unerwünschten Folgen.

Das können Güterbahn und Binnenschiff besser. Doch die meisten Empfänger oder Versender verfügen nicht über einen eigenen Bahnanschluss. Und ein Hafenbecken haben die wenigsten in Sichtweite. „In solchen Fällen geht es nicht ohne LKW. Aber muss der tatsächlich die ganze Strecke bewältigen?“ fragt Pipoh. „Eine aus mehreren Verkehrsträgern kombinierte Transportkette ist häufig nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll.“ Akribisch analysieren Pipoh und seine Kollegen Transportwege und erarbeiten Alternativvorschläge. Ihr Arbeitgeber ist das ShortSeaShipping Inland Waterway Pro-

motion Center (SPC) im Bonner Sitz des Bundesverkehrsministeriums. Als öffentlich-private Partnerschaft berät das Kompetenzcluster kostenlos Unternehmen, die ihre Logistik soweit möglich auf Schiff oder Schiene umstellen wollen. Träger des SPC sind das Ministerium sowie ein Verein, dem neun Bundesländer, ebenso viele

Verbände sowie mehr als 30 Unternehmen angehören. Zum Werkzeugkasten des SPC-Teams gehören Datenbanken, die sämtliche Möglichkeiten zum Wechsel der Transportmodi enthalten. Das sind Bahnterminals, See- und Binnenhäfen in ganz Europa, die bimodal oder trimodal vernetzt sind – also Anschluss an zwei oder drei

Verkehrsträger haben. In diesem Netzwerk gilt es dann, die Güter sinnvoll zu routen und die jeweiligen Stärken von LKW, Bahn und Schiff richtig einzusetzen. „Das ist nicht immer leicht – aber in den meisten Fällen lohnt der Aufwand“, berichtet Pipoh. „Für das Unternehmen, die Umwelt und die Allgemeinheit.“ (cg)

Kurz Infos

Die spannende Welt der Logistik

Woran denken Sie zuerst, wenn Sie Worte wie „Logistik“ oder „Gütertransport“ hören? An Belastungen und Verschmutzungen, an Flächenverbrauch und vor allem an den Lkw, der gerade wieder „ausgerechnet vor Ihnen“ an der Ampel steht? Oder denken Sie stattdessen an Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Wohlstand? An die tägliche Versorgung mit lebensnotwendigen oder zumindest

liebgewonnenen Dingen? Ja, es ist ein Widerspruch! Wir alle wünschen uns zuverlässige Lieferungen nach Hause oder in den Betrieb. Wir wollen möglichst zügig von A nach B. Doch Straßen, Schienen und Häfen, Transport und Logistik, die wir dafür brauchen, wünschen wir uns nicht – zumindest nicht vor unserer Haustür. Die HGK will dazu beitragen, diesen Widerspruch aufzulösen. Wir

wollen konkret machen, was hinter dem großen Wort „Logistik“ steckt. Deshalb berichtet die Hafenzeitung in den kommenden Ausgaben über die „Spannende Welt“ der Logistik. Trimodalität, kombinierter Verkehr, Privatbahn – wir erklären den Branchenjargon und zeigen zugleich, wie das Möbelstück in den Baumarkt gekommen ist und warum im Kraftwerk nie die Kohle ausgeht. (jz)



Jetzt mitmachen!

Lok-Quartett der RheinCargo

Manuelles Schalten auf der Lok ist heute nicht mehr nötig. Die meisten dieselhydraulisch angetriebenen Fahrzeuge sind mit automatischen Wandlergetrieben ausgestattet. Früher war das anders. So etwa auf der 1965 gebauten und 1990 von der Neusser Eisenbahn übernommenen MaK G 1300 BB: Sie verfügt noch über ein manuelles Getriebe. Im Rangiergang bringt sie es auf 54 km/h, im Streckengang auf 79 km/h. Das Rheincargo-Lokquartett zeigt den Fuhrpark auf insgesamt 32 Karten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen. Verpasste Karten gibt es auf der HGK-Internetseite im Hafenzeitungs-Archiv. (cg)

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

2c Schwere Rangier-/leichte Streckenlok

DH 34

Betriebszeit:	1961 bis 2004
Hersteller:	KHD
Modell:	DG 1200 BB
Antrieb:	dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	13,5 m
Gewicht:	80 t
Leistung:	808 kW
Anzugskraft:	240 kN
Geschwindigkeit:	70 km/h

2d Schwere Rangier-/leichte Streckenlok

NEVIII

Betriebszeit:	seit 2004
Hersteller:	Vossloh
Modell:	G 1700
Antrieb:	dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	14,70 m
Gewicht:	88 t
Leistung:	1700 kW
Anzugskraft:	291 kN
Geschwindigkeit:	100 km/h

6b Schwere Rangier-/leichte Streckenlok

NEV

Betriebszeit:	seit 1965
Hersteller:	MaK
Modell:	G 1300 BB
Antrieb:	dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	12,72 m
Gewicht:	72 t
Leistung:	882 kW
Anzugskraft:	210 kN
Geschwindigkeit:	79 km/h

6c Schwere Rangier-/leichte Streckenlok

NEVII

Betriebszeit:	seit 1993
Hersteller:	Krupp/MaK
Modell:	G 1205 BB
Antrieb:	dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	12,8 m
Gewicht:	90 t
Leistung:	1180 kW
Anzugskraft:	233 kN
Geschwindigkeit:	80 km/h



Effizienz Crowd sammelt Wasserstände



Bild: Covadem

Keine Angst vor Grundberührung dank Crowd Sourcing. Bevor ein Schiff Ladung an Bord nimmt, müssen Schiffsführer und Disponenten die mögliche Abladetiefe und damit die Ladungsmenge kalkulieren. Das tun sie anhand von Pegelständen und Wetterberichten vor jeder Reise aufs Neue. Jetzt will das Projektteam Covadem präzisere Berechnungen ermöglichen. Dazu haben die Niederländer Schiffer um die Installation eines Geräts gebeten, das die Daten ihrer Tiefenmesser mitschreibt und stündlich übermittelt. Von den gesammelten Daten profitieren alle: Die Teilnehmer können ihre Schiffe wirtschaftlicher beladen, die Zahl unnötiger Fahrten reduziert sich. (cg)

Günstige Jobperspektiven Ausbildungsrekord in der Binnenschifffahrt



Bild: BDB

Der Ausbildungsberuf Binnenschiffer erfährt Zulauf. Zum Jahresanfang haben 61 angehende BinnenschifferInnen ihre Ausbildung am Schiffer-Berufskolleg in Duisburg begonnen. Damit zählt der aktuelle Winterlehrgang 143 Auszubildende durch alle Jahrgänge; so viele wie seit 1980 nicht mehr. Trotz des großen Zulaufs bescheinigt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) den mit durchschnittlich 989 Euro pro Monat bezahlten Azubis beste Perspektiven auf dem Arbeitsmarkt. „Das Gewerbe ist auf junges und gut ausgebildetes Personal angewiesen. Mehr als 40 Prozent der Schiffsführer sind älter als 50 Jahre“, unterstrich BDB-Präsident Georg Hötte.

Während des Blockunterrichts in Duisburg sind die Azubis auf dem Schulschiff „Rhein“ untergebracht, das im Hafen Homberg vor Anker liegt. Allerdings ist das schwimmende Internat zu klein für alle Lehrgangsteilnehmer: Einige sind in Hotels sowie der nahegelegenen Schiffergemeinde untergebracht. Das Schulschiff „Rhein II“ steht nicht mehr zur Verfügung: Das ursprünglich 1941 gebaute Wohnschiff liegt seit Jahresbeginn im Mülheimer Hafen. Nach einer gründlichen Renovierung soll es der Kölner Schiffsverehr Deutz als Unterbringung für Monteure dienen. (cg)



Bild: Grohmann

Das alte Schulschiff „Rhein II“ wird im Mülheimer Hafen renoviert.

Hafen news

Mehr Güter in den Rheinmündungshäfen

ARA-Häfen mit Rekordumschlag

Eddy Bruyninx und Dertje Meijer haben allen Grund zur Freude, können der Hafenchef aus Antwerpen und seine Kollegin aus Amsterdam doch auf ein erfolgreiches Jahr 2013 zurückblicken. So gingen in dem belgischen Seehafen 190,8 Millionen Tonnen Güter über die Kaikante. Das ist eine Steigerung von 3,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr und ein neuer Rekord. Auch die Amsterdamer Hafendirektorin konnte sich über einen neuen Rekord freuen. Den verdankte sie einer Steigerung der Umschlagsmenge um zwei Prozent auf 78,5 Millionen Tonnen. Lediglich der zum 1. Januar angetretene Rotterdamer Hafenchef Altard Castelein muss einen leichten Rückschlag in Kauf nehmen: Trotz der Übernahme des Seehafens Dordrecht mit rund drei Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr sank der Umschlag um 0,2 Prozent. Dennoch führte Rotterdam mit 440,5 Millionen Tonnen Umschlag das Trio der so genannten ARA-Häfen weiterhin unangefochten an. In Summe legte der Umschlag in den für das ganze Rheinstromgebiet wichtigen Seehäfen um vier Millionen Tonnen zu. (cg)



Die Seehäfen erholen sich bereits von der Krise.

Rheinreisen mit Ermäßigung

Mit der BahnCard auf KD-Schiffe

Die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) und Deutsche Bahn (DB) bieten DB-Kunden noch mehr Vorteile. Seit Januar 2014 können alle BahnCard-Inhaber die KD-Linienschiffe ermäßigt oder sogar kostenlos auf dem Rhein nutzen. Der BahnCard-Rabatt in den DB-Zügen gilt dann auch auf den KD-Schiffen. BahnCard 25-Inhaber sparen 25 Prozent vom KD-Tarif, Kunden mit BahnCard 50 sparen die Hälfte und BahnCard 100-Inhaber fahren kostenlos. Die KD bietet zusätzlich zwei weitere „Bonuses“ an: Je BahnCard-Kunde kann eine Begleitperson ebenfalls ermäßigt mitreisen und mitreisende Kinder im Alter von sechs bis 14 Jahren zahlen nur sechs Euro. Die KD ist Marktführer in der Personenschiffahrt auf dem Rhein und führt ihre Gäste schon seit mehr als 187 Jahren zu den schönsten Zielen an Rhein, Main und Mosel. Als einzige Schifffahrtsgesellschaft befährt die KD von Ostern bis Ende Oktober täglich mehrfach die gesamte Rheinstraße des UNESCO Weltberbes Mittelrhein und bietet dabei mehr als 160 Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Ob Loreleytouren, Burgenfahrten, KD Nostalgie-Route mit der GOETHE oder Ausflüge ins Siebengebirge – die KD liefert ihren Gästen unzählige Varianten, die Höhepunkte der ältesten Kulturlandschaft Europas zu entdecken.

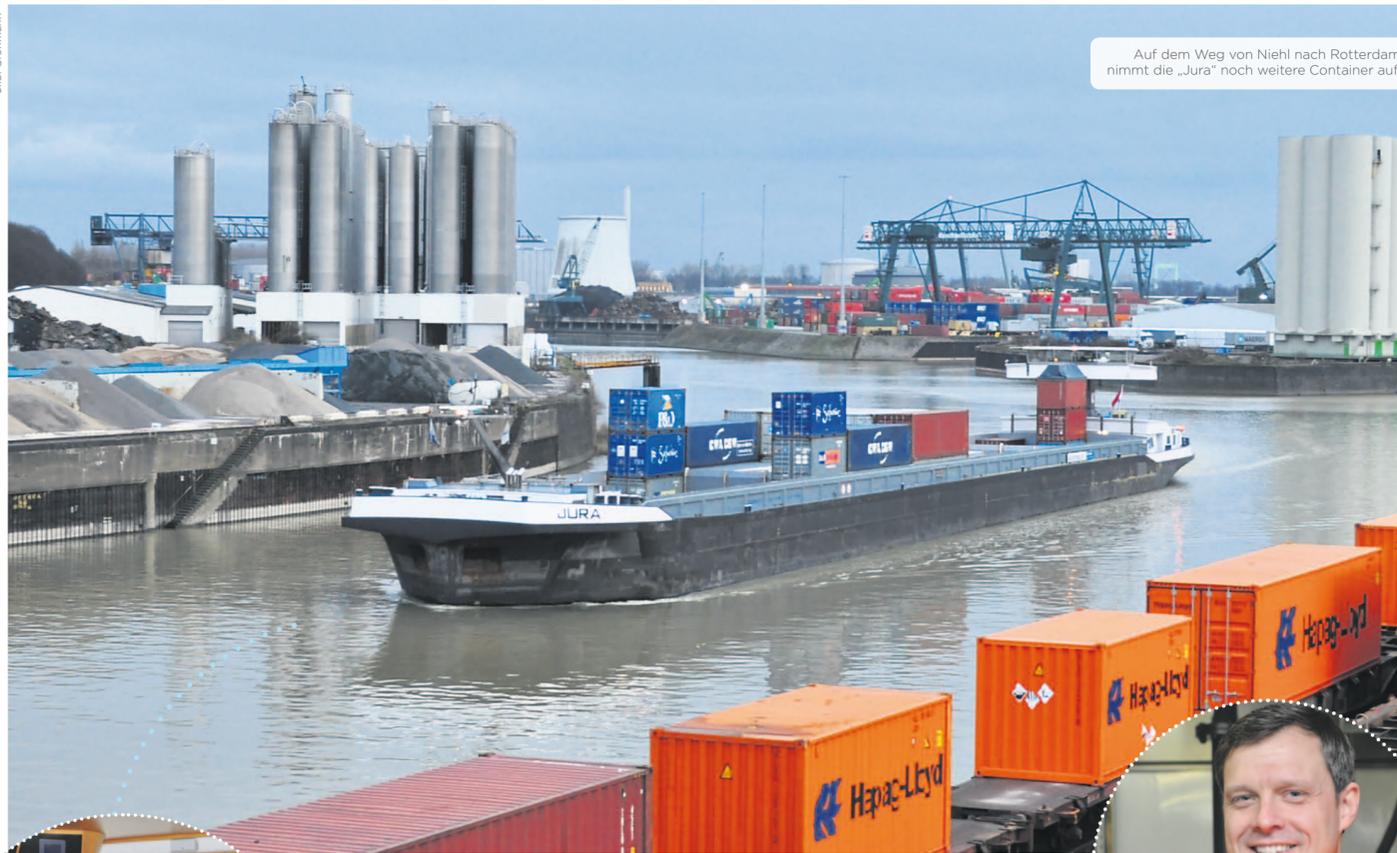
www.deutschebahn.com
www.k-d.com

(dii)



MS RheinEnergie, größtes Eventschiff auf dem Rhein.

Bild: Grohmann



Auf dem Weg von Niehl nach Rotterdam nimmt die „Jura“ noch weitere Container auf.



Bild: Hafen Antwerpen

Linienverkehr bringt Planbarkeit

Das Gütermotorschiff „Jura“ fährt im Containerliniendienst von Rotterdam nach Köln

Jede Woche einmal von Rotterdam nach Köln und zurück? Ronald Keijzer weiß, dass manchem Schifferkollegen das zu wenig Abwechslung wäre. „Bis ans Schwarze Meer runter gibt es schöne Landschaften und interessante Städte. Aber das ständige ‚Heute hier und morgen dort‘ ist nichts mehr für mich.“ Früher hat der 38-Jährige auch diese Seite der Schifffahrt kennen gelernt: Der zweifache Familienvater ist auf dem Schiff seines Vaters groß geworden und führt wie viele Kollegen die Familientradition fort.

Shuttleverkehr. Heute pendelt Keijzer mit seinem Gütermotorschiff „Jura“ im Containerliniendienst zwischen dem großen Nordseehafen und der Domstadt. Geduldig wartet der Niederländer in seinem geräumigen Steuerhaus, bis der Portalkran seine Arbeit verrichtet und das 135 Meter lange sowie 14,20 Meter breite Schiff beladen hat. Seit 2008 steht der Partikulier, wie die selbstständigen Binnenschiffer heißen, im Dienst der niederländischen Firma Alcotrans. Die gehört zum Netzwerk der Imperial Gruppe, so wie auch das CTS Container Terminal im Hafen Niehl. Fünf wöchentliche Schiffsabfahrten verbinden den Containerum-

schlagplatz im Kölner Norden mit dem Hafen Rotterdam. Hinzu kommen weitere Containershuttles zu andere Häfen sowie etliche regelmäßige Zugverbindungen.

Sicher gestapelt. Keijzer blickt über die aufgetürmten Boxen auf dem Stapelkai. „Erst wenn man sich all diese Container auf dem Lastwagen vorstellt, wird einem bewusst, wie wichtig die Rheinschiffahrt für das Gewerbe in der Region Köln ist.“ Allein die mit zwei

„Pendeldienst zwischen Domstadt und Nordseehafen“

jeweils 1.014 Kilowatt starken Dieselmotoren bestückte „Jura“ kann 336 Standardcontainer in vier Lagen übereinander gestapelt an Bord nehmen. Mit einer fünften Lage sogar 421 Stück. Das kommt aber selten vor. „Meistens fahren wir mit 85-prozentiger Auslastung in vier Lagen“, berichtet Keijzer und setzt einen Kaffee für seinen Steuermann auf, der draußen die Ladeliste abgehakt hat. „Auch wenn wir den Inhalt der Container nicht sehen kön-



Ronald Keijzer schätzt die Familienfreundlichkeit des Shuttleverkehrs

n, müssen wir wissen, was drin ist – und die Stellplätze genau dokumentieren“, erklärt Keijzer. Das ist sowohl für Schwimmstabilität wichtig als auch für die Bergungskräfte im Havariefall. „Passiert ist bisher aber noch nichts – nicht einmal ein Leercontainer ist uns umgefallen.“ Dabei kommt so etwas bei starken und wechselnden Windböhen am Niederrhein immer mal wieder vor.

Schaatsen in Sotschi. Auf dem Fernsehbildschirm neben dem Steuerstand läuft die Eisschnelllauf-Übertragung aus Sotschi. Orange dominiert das Feld. „Schaatsen“, wie die Niederländer ihren Volkssport nennen, ist fast genau so beliebt wie Fußball. „Schön, dass man heute mit Satellitenfernsehen, Handy und mobilem Internet auch an Bord mit der Welt in Verbindung steht“, betont Keijzer. Dennoch ist er froh, dass sein 63-jähriger Vater oder ein weiterer Ablöser ihm jede dritte Wochentour abnehmen. „So kann ich regelmäßig Zeit mit Annette und den Kindern verbringen, denn die können nicht immer mitfahren.“ So ist der vermeintlich langweilige Linienverkehr mit seiner Planbarkeit nicht nur für die Disponenten ein hohes Gut, sondern auch für die Familie.

Christian Grohmann

30 Jahre Containerumschlag bei CTS in Köln-Niehl

Die Erfolgsstory der größten Umschlaganlage, der neska intermodal-Gruppe in Deutschland.



Seit nunmehr 30 Jahren ist der Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service (CTS) im Hafen Köln-Niehl für den Großteil des Containerumschlags in Köln und Umgebung verantwortlich. Begonnen hat man 1984 auf 8000 Quadratmeter. Heute ist die CTS mit 160.000 qm Freilagerfläche und einem Jahresumschlag von 500.000 TEU das größte trimodale Container-Terminal entlang des Rheins und der neska intermodal-Gruppe und Mitglied in einem der leistungsfähigsten Container-Netzwerke in Deutschland, das zur IMPERIAL Logistics International in Duisburg gehört. Im Rahmen eines Neujahrsempfangs am 9. Januar in der CTS Verwaltung hielten Vertreter der früheren und heutigen Geschäftsführung Rückblick auf drei Jahrzehnte Erfolgsgeschichte.

Linien dienst. CTS- und neska Geschäftsführer Hans-Peter Wieland war bei der CTS von Anfang an dabei und betätigte sich nach Begründung der Gäste als sachkundiger Chronist: Gegründet wurde die CTS GmbH am 29.12.1983, der operative Betrieb zu Beginn des Jahres 1984 mit einer Containerbrücke im Hafen Niehl aufgenommen. 1985 erfolgt die Übernahme der Containerumschlaganlage am Stapelkai der Spedition Milchsack. Die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen fuhr man zweimal pro Woche mit Binnenschiffs-Liniendiensten an. „Herbert Jaixen war der eigentliche ‚Erfinder‘ des Containerumschlags in den Kölner Häfen. Er hatte als Mitarbeiter der Spedition Milchsack bereits 1981 die ersten Leercontainer umgeschlagen. Das von den Wettbewerbern als ‚verwirrte Idee‘ bezeichnete Geschäft brachte ihm rasch die Spitznamen ‚der Mann mit dem Containertick‘ und ‚Kisten Jaixen‘ ein“, erinnerte sich der CEO der IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG, Gerhard Riemann. Ab 1984 hat Riemann als Geschäftsführer der neska die Entwicklung der CTS aktiv mitgestaltet. Die CTS wuchs schnell. 1989 wurde die Kombizugver-

bindung ‚Albatros‘ von Köln-Eifelort zum CTS-Terminal in Niehl verlegt, das nunmehr direkte Bahnverbindungen zu den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg anbieten konnte.

Depot service. 1991 verdoppelte die CTS mit 10.000 Quadratmeter zusätzlicher Fläche und einer neuen Containerbrücke ihre Kapazitäten auf einen Schlag. Zwischen 1996 und 1998 wurde am Terminal Molenkopf das ‚Depot-Service-Center‘ mit einem zusätzlichen Kran errichtet und der Seehafen Zeebrügge in den Schiffsfahrplan aufgenommen. 1999 erfolgte die nächste Terminalerweiterung um das ‚Rail-Service-Center‘ am Terminal Westkai mit einem weiteren Kran. Seither bietet die CTS ihren Kunden regelmäßige Blockzugverkehre nach und von Rotterdam.

„Entwicklung auf Basis gut überlegter Investitionen“

Im Jahr 2000 wurde die Antwerpen-Pier mit einem eigenen Kran in Betrieb genommen. Mit der Einführung des 24 Stunden Terminalbetriebs wurde auch der Satellitenverkehr per Bahn von und nach Bergisch Gladbach sowie Hürth-Knapsack eingerichtet, 2002 erweitert um eine Verbindung nach Düren. 2005 wurde ein weiterer Containerkran in Dienst gestellt. Seit April 2006 wird der Bahnshuttle Rotterdam-Köln-Düsseldorf-Express in eigener Regie mit Zügen der HGK betrieben, ergänzt im Oktober 2006 um Verbindungen von und nach Antwerpen. 2008 erfolgt die Erweiterung der Terminalfläche um 21.000 Quadratmeter auf insgesamt 160.000 Quadratmeter. Heute ist die CTS im Hafen Niehl mit regelmäßigen Binnenschiffs-Liniendiensten mit den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam und Zee-

brügge verbunden, die durch Bahn-Shuttle-Verkehre zu den Rheinmündungshäfen, Hamburg, Bremerhaven, Berlin und Istanbul sowie den Satelliten-Terminals Bergisch Gladbach, Hürth-Knapsack und Düren ergänzt werden. Die Terminals in Niehl verfügen über insgesamt fünf Containerumschlagbrücken und zwölf Reackstacker zum Stapeln und Umschlagen von Containern. Die 107 Mitarbeiter wickeln mehr als 500.000 Standardeinheiten pro Jahr ab. „Das sind im Schnitt fast 100 Container pro Stunde – und das jeden Tag“, berichtet Andreas Stolte stolz, der seit dem 1. Juli 2013 gemeinsam mit Hans-Peter Wieland CTS Geschäftsführer ist. Gesellschafter der CTS sind heute die neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH (62,5 Prozent), DB Intermodal Services GmbH (22,5 Prozent) und die HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG (15 Prozent).

Neue Standards. „Als die CTS 1983 gegründet wurde, konnten sich die Wettbewerbsunternehmen in der Region die spätere explosionsartige Entwicklung des Containerverkehrs nicht vorstellen. Immer mehr Güter wurden und werden im Container transportiert. Mit der Entwicklung und Einführung der black-boxX und blue-boxX Transportsysteme hat neska intermodal neue Standards für den Transport von Massen- und Schüttgütern in Containern gesetzt“, so Gerhard Riemann: „Die bewegte Geschichte der CTS seit 30 Jahren zeigt eine vernünftige Entwicklung auf der Basis gut überlegter Investitionen. Dafür möchte ich mich bei der früheren und heutigen Geschäftsführung herzlich bedanken“, so der Imperial CEO abschließend.

www.blue-box-x.eu
www.neska.com
www.cts.container-terminal.de

Hans-Wilhelm Dünner



Die Anfänge der CTS im Hafen Niehl.

Container-Pioniere unter sich: Horbert Jaixen und Imperial CEO Gerhard Riemann.

Operation Manager J. Stracken (2. v.r.) präsentiert eine Dokumententasche aus der Gründerzeit. Mit dabei: drei Generationen CTS-Geschäftsführer (v.l.n.r.) H.-P. Wieland, A. Stolte, H. Jaixen, H. Bartels.

Heute platzt das CTS-Terminal aus allen Nähten.

Bilder: CTS, Dünner, neska

Hafen Quiz
Wer weiß es?
Mitmachen und gewinnen!
Frage:

Für jeden Transportweg das richtige Verkehrsmittel. Nur im Hafen treffen Straße, Schiene und Wasserstraße zusammen. Zug, Schiff und Lkw können über diese Schnittstellen kombiniert werden. Logistiker beschreiben dies mit dem Fachbegriff:

- a) Drei-Wege-Kat
- b) Bimetal
- c) Trimodalität

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK
 z. Hd. Frau Margit Knott
 Harry-Blum-Platz 2
 50678 Köln

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

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
 05. Mai 2014

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen zwei Mal je zwei Tickets für die Kölner Hafenerundfahrten.



Straße, Schiene und Wasserstraße treffen sich im Hafen.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:
 Birgit Ritterbach, Ana Valero (beide Köln).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
 Greensteam



Junge Autoren

Cem Yalim absolviert eine Ausbildung zum Lokführer. Neben dem Beruf schreibt er für die Hafenzeitung, dieses Mal über Kupferdiebstahl.

Volle Bahnsteige, verspätete Straßenbahnen und schlecht gelaunte Menschen. Oft ist es der Straßenbahnfahrer, der den Zorn der Fahrgäste zu spüren bekommt. Ein Szenario, das sich oft abspielt. Dabei trägt das Zugpersonal im Führerstand die geringste Schuld.

Gefährliche Eingriffe. Grund der Verspätung sind häufig technische Störungen. So auch in Köln, entlang der Linie 16 und 18. Hier nimmt vor allem der Kupferdiebstahl an den Gleisen zu; deshalb kommt es immer wieder zu Komplikationen. Wiederholt wurden Kabel an der sogenannten Gleisfreimeldeanlage, gestohlen. Diese zeigt im Stellwerk an, ob der jeweilige Gleisabschnitt frei oder besetzt ist. „Dies sind sicherheitsrelevante Bauteile, die gestohlen werden, weshalb wir in eine Art Notbetrieb zurückfallen. Das verursacht viele Verspätungen“, erklärt Björn Seifert, der unter anderem für die Unfallaufarbeitung und -betreuung von gefährlichen Eingriffen in den Bahnbetrieb bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG zuständig ist.

Linien 16 und 18. Die HGK ist ein Unternehmen unter dem Dach der Stadtwerke Köln Konzerns und somit ein Schwesterunternehmen der Kölner Verkehrs-Betriebe. Sie betreibt das Gleisnetz der Straßenbahnlinie 16 ab der Haltestelle Heinrich Lübke

Ufer bis Hersel, sowie von Efferen bis Alfter, wo die Linie 18 fährt. Letztere sei besonders betroffen von den Straftaten, so Seifert, jedoch seien die Übergriffe auf das Gleisnetz beider Linien gleichermaßen nicht zu unterschätzen. Die gestohlenen Bauteile zu ersetzen bedeutet hohen Aufwand und verbraucht somit viel Zeit. Schließlich müsse der Ersatz zunächst herangeschafft, eingebaut und eingestellt werden, sodass es wieder funktioniert, erklärt der HGK-Mitarbeiter.

Straftat. Beim Diebstahl wird „das Kabel zunächst von der Ummantelung getrennt, das es gegen Witterungseinflüsse isoliert, und das Kupfer, als verbleibendes Material entwendet“, so Seifert.

„Oftmals wird versucht es beim nächsten Altmittelverwerter, zu verkaufen“, erklärt der Techniker. „Es wird nicht von allen abgekauft, aber einige wenige machen es doch.“ Auch sei, so die Auskunft der Polizei, der Abtransport der Kupferkabel ins Ausland eine häufige Alternative.

Gefahr. Kupferdiebe leben gefährlich. Der Diebstahl ist eine Straftat. Zudem begehen Kupferdiebe laut Strafgesetzbuch einen „Eingriff in den Bahnverkehr“. Seifert betont: „Man sollte die Finger davon lassen“, denn neben den mit 750 Volt versorgten Oberleitungen, „fließen auch durch die Kabel Starkströme. Die Täter spielen mit ihrem Leben!“

Die Täter spielen mit ihrem Leben!

Hinter den Kulissen der Logistik

Aktionstag bietet kostenfreie Einblicke für jedermann

egal ob Bioladen oder Kohlekraftwerk – ohne Logistik läuft es nicht. Doch die komplexen Prozesse hinter diesem abstrakten Begriff sind für viele nicht sichtbar. Das soll der „Tag der Logistik“ ändern: Am 10. April gewähren Institute, Bildungseinrichtungen sowie Unternehmen aus Industrie, Handel

und Dienstleistung deutschlandweit Blicke hinter die Kulissen ihrer Logistikketten. Auch in Köln sind einige Veranstaltungen dabei: Zu den Highlights zählt mit Sicherheit die dreistündige Hafenerundfahrt auf der MS „RheinCargo“. Diese findet gleich zweimal statt. Start ist um 10 und um 14 Uhr. Viele der

Angebote sind anmeldepflichtig. Andere sind auf bestimmte Zielgruppen wie Schüler, Studierende oder ein Fachpublikum beschränkt. Alle Veranstaltungen sind kostenlos und über die Internetplattform www.tag-der-logistik.de zu finden. Dort erfolgt auch die Anmeldung, sofern erforderlich. (cg)



Bild: Grohmann

Trimodaler Containerumschlag im Hafen Niehl: ein wichtiger Aspekt für die Wirtschaft in der Region.

HGK in Vochem

Neue Loks im alten Werk



Bild: Zeese

Lehrlokführer Paul Diederichs auf einer Traxx F 140.

Seit nunmehr 101 Jahren werden in Brühl-Vochem Lokomotiven fit gehalten. Seit 21 Jahren geschieht dies unter dem Logo der HGK. „Wir werden auch in Zukunft hier Loks und Güterwagen instand halten“, zeigt sich Ludger Schmidt optimistisch. Er ist Bereichsleiter der HGK-Fahrzeugtechnik und verantwortlich für ein Team von rund 60 Mitarbeitern. Sein Optimismus ist begründet. Schließlich liegt die Werkstatt in Brühl-Vochem verkehrsgünstig am Eisenbahnknoten Köln, „genau am Schnittpunkt des viel befahrenen Korridors zwischen der Schweiz und den Seehäfen“, wie Schmidt erklärt. Auch das Wachstum der Konzernschwester Rheincargo füllt die Auftragsbücher. „Mit einer Flotte von rund 100 Fahrzeugen sowie mehr als 1.000 Güterwagen ist und bleibt Rheincargo unser wichtigster Kunde“, sagt Ludger Schmidt. Zu Jahresbeginn kamen mit der Bombardier Traxx F 140 DE 5 „brandneue“ Lokomotiven modernster Bauart hinzu. Mit Millionen-Investitionen und viel neuem Know-how hat sich die HGK-Fahrzeugtechnik in den vergangenen zehn Jahren zu einem breit aufgestellten Service-Dienstleister weiter entwickelt. Das nutzen Eisenbahn-Unternehmen und Leasing-Geber aus ganz Europa. Die Auftragsbücher sind gut gefüllt, aber – so Ludger Schmidt, „ein bisschen mehr geht natürlich immer noch...“ (jz)

Buchvorstellung

Brückenstadt Köln



Bild: Karl Hugo Schmölz

Hier wird gebaut: die Zoobrücke im Jahr 1965.

Ein Quell von Stolz und Ärgernis waren die Kölner Rheinbrücken seit jeher: Das Panorama der Kölner Rheinfront habe durch den Bau der kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke den besten Teil seines früheren Reizes eingebüßt, monierte ein Zeitgenosse im Eröffnungsjahr 1859. Doch der Bau tat Not, denn der zunehmende Verkehr zu Land und auf dem Wasser ließ die 1822 errichtete, schwimmende Schiffbrücke alt aussehen. Ein wiederkehrendes Problem: Zwar ist die Kreuzung von Land- und Schiffsverkehr auf gleicher Höhe heute passé, doch bereiten nun die sanierungsbedürftigen Straßenbrücken den Logistikern Kopfzerbrechen. Diesen und weiteren Aspekten widmen sich die Autoren Werner Schäfer und Carsten Laschet in ihrem 2013 erschienenen Bildband „Brückenstadt Köln“ auf insgesamt 204 Seiten. Die zumeist großformatigen Fotos aus der Gegenwart stammen von Hans-Georg Esch. Dazu trugen die Autoren Aufnahmen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts von August Sander, Hugo Schmölz und seinem Sohn Karl Hugo Schmölz zusammen. Gemeinsam mit historischen Zeichnungen und ausführlichen Hintergrundinformationen ist ein umfassendes Werk über die Bauten entstanden, die Römern, Preußen, Europäern und nicht zuletzt den Kölnern selbst geholfen haben, den einstigen Grenzfluss zu überwinden. (cg)

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),
 Alexander Follmann, Cem Yalim (cy)
 Christian Grohmann (cg)

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)

Mediaverkauf: MVR Media
 Vermarktung Rheinland GmbH
 Karsten Hundhausen, Marco Morinello
 (beide verantwortlich)

Verlag: M. DuMont Schauberg

Veranstaltungen im Raum Köln:

RheinCargo: Hafenerundfahrt durch die Kölner Häfen mit professionellen Erläuterungen
Log GmbH, Bonn: Speziallogistik für den mobilen Hochwasserschutz in Köln
DB Schenker: Betriebsbesichtigungen, Bewerbertrainings, Ausbildungs- oder Studieninformationen für Schüler und Studierende
Emons Spedition: Einblicke und Informationen zur Ausbildung von Berufskraftfahrern, Fachlageristen sowie Speditionskauffleuten
UPS: Besichtigung des „Air Hub“ Frachtzentrums am Köln-Bonner Flughafen für Studenten und Fachpublikum