

KÖLNER

# HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 6 | Nummer 2 | Mai 2014 | [www.hgk.de](http://www.hgk.de)

## Spannende Tour durch die Kölner Häfen



Bilder: Grohmann

Azulis der neska-Gruppe lernen den Niehler Hafen aus einer anderen Perspektive kennen.

Das Fernrohr ist bei Kindern beliebt.

Auf der Hafensrundfahrt mit der MS "RheinCargo" gibt es viel zu entdecken – nicht nur am Tag der Logistik

Ein Fernrohr ist für drei Kinder definitiv zu wenig: Wenn die mächtigen Kranbrücken in Niehl stählerne Kästen in den Laderaum der Schiffe absenken oder die Werftarbeiter in Mülheim den 16-Kilogramm-Hammer schwingen, ist das fest installierte Beobachtungsgerät oben auf der MS „RheinCargo“ heiß begehrt. „Jetzt bin ich dran!“, verteidigt Henry die Plattform gegen die Übernahmeveruche seiner Geschwister Greta und Jonas. „Einer nach dem anderen“ mahnt der Vater ruhig.

Lenneffekt. Ob Containerkräne in Niehl, Weizenumschlag in Deutz, Werftbetrieb in Mülheim oder Stadtentwicklung im Rheinauhafen: Die besten Perspektiven auf das Geschehen in den Kölner Häfen bietet ein Platz an Bord. Bei Sonnenschein zwei oder drei Decks über dem Wasser. So auch am 10. April. Einmal im Jahr lädt die Häfen und Güterverkehr Köln AG zur kostenlosen Hafensrund-

fahrt. Anlass ist der „Tag der Logistik“, den die Bundesvereinigung Logistik ins Leben gerufen hat. Eine Gelegenheit, die nicht nur Familien, Schüler und Vereine gerne wahrnehmen. Selbst angehende Fachleute finden sich an Bord wieder. Zum Beispiel elf Auszubildende von der Unternehmensgruppe neska, zu der auch das CTS Container Terminal sowie weitere Niederlassungen und Umschlaganlagen im Niehler Hafen gehören. „Es reicht nicht, wenn der Nachwuchs nur den Stapelkai und die Abläufe in der eigenen Firma kennt“, unterstreicht Ausbildungsleiter Alfred Kranz. „Man muss wissen, was der gesamte Hafen leistet. Im richtigen Moment kann man die Information schon aus dem Hinterkopf abrufen. Und vielleicht einem Kunden eine Lösungsmöglichkeit anbieten, an die niemand anders gedacht hat.“

Hafenwissen. Dass die Hafensrundfahrten ein derart großer Erfolg werden würden, damit hatte anfangs kaum jemand

gerechnet. Doch Schiffseigner Mario Schmitz ist begeistert: Hafensführerin Sabine Gonzales und ihre Kollegen haben allein im letzten Jahr über 15.000 Gästen aus Stadt und Region den Betrieb in den Häfen der HGK sowie dem bundeseigenen Hafen Mülheim nahe gebracht – für viele eine ganz neue Perspektive auf Köln. „Nur den Hafen Godorf als größten Tankerhafen am Rhein können wir nicht besichtigen, dann wäre die Tour doppelt so lang“, erklärt Gonzales über die Lautsprecheranlage. Schade, findet Gunnar Bierhoff. „Aber dafür ist die Führung spitze – da hab auch ich noch was dazu gelernt.“ Gerne hätte sich der Feuerwehrmann im Ruhestand angesehen, was sich an den Flüssiggutterminals in den letzten sechs Jahren verändert hat. Schließlich hat der 66-Jährige dort regelmäßig mit dem Kölner Feuerlöschboot nach dem Rechten geschaut. Heute ist er mit einer Handvoll Freunden aus der Kölner Marinekameradschaft unterwegs. Dazu gehört auch Manfred Schie-

ber, der ebenfalls von ganz persönlichen Erinnerungen an die Kölner Häfen und den Rhein berichtet: Sein Handwerk als Binnenschiffer hat der 68-Jährige noch auf richtigen Dampfschiffen gelernt. In ihrer anfänglichen Doppelrolle für Personen- und Gütertransport auch ein Stück Logistikgeschichte.

Einblick. Wie facettenreich die Logistik heute aufgestellt ist, haben zum Tag der Logistik am 10. April rund 37.500 Menschen auf rund 400 Veranstaltungen erfahren können. Nächste Gelegenheit für einen Blick hinter die Kulissen ist der 16. April 2015. Wer solange nicht warten will, ist auf der MS „RheinCargo“ richtig. Bis in den Herbst hinein legt das Schiff fast täglich zur Rundfahrt durch die Kölner Häfen ab. Drei Stunden dauert die Tour. Zeit genug, auch mal durchs Fernrohr zu gucken.

Christian Grohmann

[www.ms-rheincargo.com](http://www.ms-rheincargo.com)

## Editorial



Horst Leonhardt, Vorstandssprecher  
Häfen und Güterverkehr Köln AG

## Liebe Kölnerinnen und Kölner,

für die HGK ist eine Ära zu Ende gegangen. Seit 1992 hatte das Unternehmen seinen Sitz im historischen Hafenturm. Von hier aus konnten unsere Mitarbeiter die Umwandlung des Rheinauhafens vom Industrieareal zum modernen Stadtquartier hautnah mitverfolgen. Wo früher leer stehende Lagerhallen das Bild bestimmten, ist spektakuläre Architektur entstanden, die weit über Köln hinaus Beachtung findet. Jetzt ist die Entwicklung des Hafens zu einem faszinierenden Ort für hochwertiges Wohnen, Dienstleistungen und Kultur zum Abschluss gekommen, und die HGK ist Anfang Mai mit ihrer Verwaltung nach Köln-Braunfeld gezogen. Zwar haben wir das denkmalgeschützte Hafenturm nicht ohne Emotionen verlassen. Doch für ein kommunales Unternehmen, das sich dem harten Wettbewerb in der Logistikbranche stellen muss, war der Umzug an einen bescheideneren Standort nur folgerichtig. Der Warenumsatz im Rheinauhafen ist längst Geschichte, doch die Zukunft der HGK und ihrer Beteiligung RheinCargo als bedeutende Logistikdienstleister hat gerade erst begonnen. Wir wollen weiter wachsen, denn eine solide wirtschaftliche Basis ist der Garant dafür, dass die Infrastruktur vor Ort auf Dauer erhalten und ausgebaut werden kann. Davon profitieren die Bürger und die Unternehmen in der Region.

Freundliche Grüße

Ihr Horst Leonhardt

## Offizielle Eröffnung

Großes Bürgerfest  
im Rheinauhafen



Bild: HGK

Spektakuläre Architektur erwartet die Besucher im Rheinauhafen

Mit einem dreitägigen Hafenfest wird nach zwölf Jahren Bauzeit die Fertigstellung des Rheinauhafens gefeiert. Vom 20. bis 22. Juni sind alle Bürger eingeladen, das neue Quartier zu erleben. Ab Freitag, 17 Uhr, wird ein buntes Programm für Jung und Alt geboten, darunter Kölns erstes Mittsommerfest. Löschboote der Feuerwehr erzeugen am Samstag Wasserfontänen auf dem Rhein, Sportbegeisterte können nach vorheriger Anmeldung an einem Treppenhause-Lauf im Kranhaus 1 teilnehmen, und ab 16 Uhr treten rund 100 Straßenmusiker auf. Am Sonntag ab 12 Uhr demonstrieren Höhenretter ihr Können, ab 15 Uhr findet im Freien ein großes „Hafendinner in Weiß“ statt. Alle Infos zum Hafenfest finden Sie im Internet.  
[www.rheinauhafen-koeln.de](http://www.rheinauhafen-koeln.de) (mf)



Bild: Hans Rosarius

Uwe Israel und Stefan Fischer von Exomission (Mitte) nehmen den Innovationspreis von Bankchef Jürgen Pütz (l.) und Uni-Professor Klaus Borchard (r.) entgegen.

## Feinstaubfrei über den Rhein

Troisdorfer Firma gewinnt Innovationspreis

Schweröl haben Binnenschiffe noch nie getankt. Und in der CO<sub>2</sub>-Bilanz schlägt das Schiff den Lkw um Längen. Dennoch könnten die Feinstaub-Werte besser sein. Eine nachrüstbare Lösung zur nahezu vollständigen Tilgung der Rußpartikel aus dem Abgasstrom hat das junge Troisdorfer Unternehmen Exomission entwickelt. Und hat damit am 31. März den Innovationspreis der Volksbank Bonn-Rhein-Sieg abgeräumt. Das Prinzip: Ein vor den Motor geschaltetes System mischt den EN590-Schiffsdiesel mit einem Anteil Wasser. Diese je nach Drehzahl variable Emulsion verbrennt effizienter. Fast ohne Ruß und mit bis zu

30 Prozent weniger Stickoxiden. Gleichzeitig werden drei bis neun Prozent Kraftstoff gespart. Das System ist bereits erprobt, so dass sich der Bund zum Jahreswechsel entschieden hat, den Einbau finanziell zu fördern. So soll sich die Anschaffung nach zwei bis fünf Jahren auch für den Binnenschiffer rechnen. Das schaffen Abgasfilter oder Katalysatoren nicht. Wer sie dennoch in Kombination mit dem Kraftstoff-Wasser-Emulsionssystem (KWE) einbaut, kann auch die Stickoxide nochmals um 70 Prozent reduzieren. Wegen niedriger Frachtraten können viele Schiffseigner aber nicht in Umwelttechnik investieren. (cg)

Hafen news

Linie 16

Mehr Sicherheit und Komfort



Montage neuer Oberleitungen an der Strecke der Linie 16

Umfassende Modernisierungsarbeiten führt die HGK zurzeit entlang der Strecke der Linie 16 (Rheinuferbahn) durch. Zum einen wird die Erneuerung der Oberleitungen und der Stromversorgung (der so genannten Unterwerke) fortgesetzt. Zum anderen werden nach den Haltestellen im südlichen Kölner Stadtgebiet nun auch die weiteren Haltepunkte zwischen Köln und Hersel attraktiver gestaltet. Um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen, werden eine neue Beleuchtung und ein Videoüberwachungssystem installiert. Die Bilder der Kameras sind in der Leitstelle, die rund um die Uhr besetzt ist, in Echtzeit zu sehen. Die Aufnahmen werden überdies aufgezeichnet und – sofern die Polizei keine Anfragen stellt – nach Ablauf der zulässigen Speicherdauer wieder gelöscht. Auf den Bahnsteigen werden Notrufsysteme montiert, die auch von Rollstuhlfahrern mühelos bedient werden können. Für mehr Komfort der ÖPNV-Nutzer sorgen neue Fahrgastinformationssysteme, die die Wartezeiten anzeigen und Hinweise auf Störungen geben können. Sie sollen bis zum Herbst in Betrieb sein.



Neue Mastfundamente werden gesetzt.

Länger dauern wird der barrierefreie Umbau am Haltepunkt Wesseling Nord, wo Rampen und ein Aufzug zu bauen sind. Vorläufig nicht auf 90 Zentimeter Höhe barrierefrei umgebaut werden können die Bahnsteige zwischen Urfeld und Hersel. Sie erhalten auch vorerst nicht wie die anderen Bahnsteige neues Pflaster mit einem taktilen Leitsystem, das Sehbehinderten die Orientierung erleichtert. Die HGK sucht hier nach Lösungen, den Hochbahnsteigebau zu ermöglichen. Gute Fortschritte macht der 2011 begonnene Austausch der sanierungsbedürftigen Oberleitungsmasten aus den 1950er Jahren. 425 Stahlmasten wurden bisher neu aufgestellt (inklusive neuem Fundament), 70 Kilometer Tragseile und Fahrdrähte sowie 20 Kilometer Versorgungsleitungen wurden erneuert und rund 8000 Kubikmeter Erdreich bewegt. Die Arbeiten dauern noch bis 2016 an.

Beide Maßnahmen werden größtenteils aus Fördermitteln des Nahverkehrs Rheinland (NVR) finanziert.

(mf)

Bilder: HGK, Fuchs



Mit Volldampf in die Zukunft

Mit dem Auszug aus dem Hafenamt hat für die HGK ein neues Kapitel begonnen. Als moderner Logistikdienstleister von europäischem Format stellt sich das Unternehmen dem Wettbewerb

Alte Zöpfe abschneiden, sich auf neue Rahmenbedingungen einstellen und die Herausforderungen der Zukunft in Angriff nehmen: Dieser Philosophie folgt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) nicht erst seit ihrem Auszug aus dem Rheinauhafen vor wenigen Wochen. Ende April räumten mehr als 100 Mitarbeiter der HGK-Verwaltung und ihrer Schwesterfirma RheinCargo ihre Schreibtische am Harry-Blum-Platz und zogen in neue Büros an der Scheidtweilerstraße 4 in Köln-Braunsfeld, gleich neben der Zentrale der KVB. Damit endete eine Ära, denn das historische Hafenamt war seit der Gründung der HGK im Jahre 1992 der Sitz des Unternehmens gewesen. So mancher Kollege hat diese Zeit von Anfang an miterlebt und verbindet viele Erinnerungen mit dem schmucken Gebäude. Damals war der Rheinauhafen noch ein Industriehafen, in dem Binnenschiffe ihre Ladung löschten

und Speditionen Güter umschlugen und lagerten. Geburtsstunde der HGK ist der 13. Juli 1992. An diesem Tag wird die Häfen Köln AG (HGK) in die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) umgewandelt. Zuvor hat die HGK bereits die Köln-

Seit 1998 ist die HGK international erfolgreich

Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) und die Köln-Bonner Eisenbahn AG (KBE) übernommen. So entsteht aus zwei regionalen Eisenbahnunternehmen und einem Hafenbetrieb ein neuer Logistikdienstleister für Köln und die Region. Obwohl KFBE und KBE seit Jahrzehnten hohe Verluste eingefahren haben, schafft es die HGK schon im ers-

ten Betriebsjahr, einen Gewinn von 1,8 Millionen D-Mark zu erzielen. Mit Ausnahme von 2000 und 2001 ist es der HGK bis heute jedes Jahr gelungen, Gewinne zu erwirtschaften. Als Unternehmen unter dem Dach des Stadtwerke Köln Konzerns – Anteilseigner sind die Stadtwerke Köln GmbH mit 54,5 Prozent, die Stadt Köln mit 39,2 Prozent und der Rhein-Erft-Kreis mit 6,3 Prozent – trägt sie so mit ihren Erträgen zur Finanzierung des städtischen Haushalts bei. Gleichzeitig investiert die HGK Jahr für Jahr zweistellige Millionenbeträge in den Erhalt und den Ausbau ihrer Gleisinfrastruktur, Anlagen und Maschinen und leistet damit einen wichtigen Beitrag für die Mobilität von Stadt und Region.

International. Möglich wird diese Erfolgsgeschichte durch die Leistung der Mitarbeiter und die konsequente Weiterentwicklung der Geschäftsfelder. Nicht nur die Kapazitäten für den

Umschlag von Containern im Niehler Hafen und den Flüssiggut-Umschlag im Godorfer Hafen werden beträchtlich erhöht. Auch im Eisenbahnverkehr geht man neue Wege. Bereits 1998 beginnt die HGK, international zu operieren, und fährt mit eigenen Loks regelmäßig einen Container-Zug von Rotterdam nach Born bei Limburg. Es folgen der Einstieg in den überregionalen Transport von Mineralöl (2003), die Aufnahme eigener Fernverkehre nach Polen (2004) und der Beginn von Mineralöl- und Braunkohlenstaub-Transporten in die Schweiz (2006). Während der Rheinauhafen ab 2002 vom Industriearreal zu einem exklusiven Standort für Dienstleister und hochwertiges Wohnen entwickelt wird, ziehen die Loks und Züge der HGK in Deutschland und Europa immer größere Kreise.

Neuer Partner. Im Sommer 2012 ist es wieder mal so weit: Mit Blick auf künftige Heraus-

forderungen im harten Wettbewerb auf dem Güterverkehrsmarkt geht die HGK eine strategische Partnerschaft ein. Mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) gründet sie das Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo GmbH & Co. KG. Fortan

RheinCargo will mit intelligenten Konzepten wachsen

wird das operative Geschäft in den sieben Häfen in Neuss, Düsseldorf und Köln sowie der Eisenbahnbetrieb der HGK und der Neusser Eisenbahn in der neuen Gesellschaft gebündelt. Und die kann sich sehen lassen. Mit einem Umschlag von 29,7 Millionen Tonnen in den Häfen und 24 Millionen Tonnen transportierter Güter auf der Schiene im

Umschlag von Containern im Niehler Hafen und den Flüssiggut-Umschlag im Godorfer Hafen werden beträchtlich erhöht. Auch im Eisenbahnverkehr geht man neue Wege. Bereits 1998 beginnt die HGK, international zu operieren, und fährt mit eigenen Loks regelmäßig einen Container-Zug von Rotterdam nach Born bei Limburg. Es folgen der Einstieg in den überregionalen Transport von Mineralöl (2003), die Aufnahme eigener Fernverkehre nach Polen (2004) und der Beginn von Mineralöl- und Braunkohlenstaub-Transporten in die Schweiz (2006). Während der Rheinauhafen ab 2002 vom Industriearreal zu einem exklusiven Standort für Dienstleister und hochwertiges Wohnen entwickelt wird, ziehen die Loks und Züge der HGK in Deutschland und Europa immer größere Kreise.

Bedarfsgerecht. Im Jahr 2015 können im Terminal Nord bereits bis zu 70.000 TEU bewegt werden. Ein TEU (engl. „Twenty-foot Equivalent Unit“) entspricht einem 20 Fuß (sechs Meter) langen Container und wird als Standardeinheit zur Zählung von Containern verwendet. Je nach Bedarf sollen die Kapazitäten in Köln Nord in den kommenden Jahren schrittweise vergrößert werden. In der Endausbaustufe können in dem 150.000 Quadratmeter großen Terminal bis zu 400.000 TEU pro Jahr umgeschlagen werden. Dann stehen insgesamt neun Gleise und sechs Container-Kräne zur Verfügung.

Michael Fuchs



Bei Gründung der HGK 1992 wurden im Rheinauhafen noch Güter umgeschlagen. Ende April zog die HGK aus dem Hafenamt (oben) aus.

Hafen news

HGK-Tochter HTAG

Leonhardt leitet Aufsichtsrat

HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt ist Ende März vom Aufsichtsrat der Häfen und Transport AG (HTAG) in Duisburg zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt worden. Er übernimmt das Amt von seinem HGK-Vorstandskollegen Uwe Wedig, der auf eigenen Wunsch aus dem HTAG-Aufsichtsrat ausgeschieden ist. Leonhardt hatte bereits von Mai 2011 bis März 2013 an der Spitze des Gremiums gestanden. Stellvertretender Vorsitzender des HTAG-Aufsichtsrats bleibt Michael Zimmermann, der zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der HGK ist. Als weiteres Mitglied wurde Rolf Küppers, Prokurist und Bereichsleiter Beteiligungsmanagement bei der HGK, in den Aufsichtsrat der HTAG berufen. Die HTAG, ein bedeutendes Unternehmen der Massengutlogistik mit Niederlassungen im In- und Ausland, ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der HGK. (mf)



Mehr Güter auf dem Wasser Prognose für 2014



Bild: Grohmann

Kein Gerumpel, kein Stau: Mit über 4.000 Tonnen Kohle mitten durch Köln.

Im Jahr 2014 dürften 1,4 Prozent mehr Güter mit dem Binnenschiff transportiert werden. So schreibt es das Bundesamt für Güterverkehr in seiner Mittelfristprognose vom 10. März. Damit fällt das Wachstum des Transportaufkommens nur geringfügig schwächer aus als in den Vorjahren. Den Experten zufolge werden Erze und Baustoffe in gleichbleibenden Mengen transportiert, während der Import von Steinkohle ansteigt. Die Tankerschifffahrt darf sich auf eine gute Branchenkonjunktur in der chemischen Industrie freuen. Nur die Nachfrage nach Mineralölprodukten wie Heizöl oder Benzin geht weiter zurück. (cg)

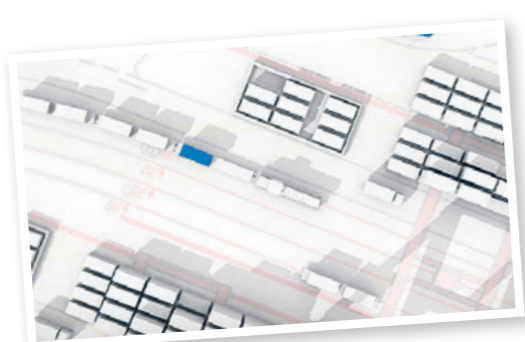
Klimawandel

Schifffahrt bleibt verlässlich

Die Industrie am Rhein kann sich bis mindestens 2050 auf die Binnenschifffahrt als leistungsfähigen Logistikpartner verlassen. Darin waren sich rund 20 Experten und Industrievertreter bei einer Tagung Anfang Mai einig. Im Düsseldorfer Stahlzentrum stellten Sebastian Kofalk vom Bundesamt für Gewässerkunde und Michael Heinz, Leiter der Außenstelle West der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), die Ergebnisse des Ende vergangenen Jahres abgeschlossenen Forschungsprojekts KLIVAS vor. Verschiedene Institutionen, darunter der Deutsche Wetterdienst, hatten seit 2009 an den zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt geforscht. „Die KLIVAS-Ergebnisse stellen eine neutrale Datenbasis dar, an der wir uns orientieren können“, lobte BP-Logistikmanager Jörg Becker. (cg)

Neues Drehkreuz für den Güterverkehr

Terminal Nord: Der erste Bauabschnitt ist fast fertig, jetzt wird der erste Container-Kran aufgebaut. Die Suche nach einem Betreiber läuft



Bald werden im Terminal Nord Container umgeschlagen. Die Arbeiten liegen im Zeitplan.

Bilder: HGK, Fuchs

Hafen news

Köln-Düsseldorfer

„Loreley“ fährt jetzt ab Köln



Die KD-Vorstände Klaus Haderer und Norbert Schmitz.

Pünktlich zu Ostern hat die Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG (KD) ihre weiße Flotte aus dem Winterlager geholt, letzte Ausbesserungsarbeiten auf der Werft im Mülheimer Hafen durchführen lassen. Nun sind wieder alle Schiffe auf Rhein, Mosel und Main unterwegs. Nur die MS „Drachenfels“ blieb im Niehler Hafen zurück. „Das Schiff ist nicht mehr zeitgemäß“, sagte KD-Vorstand Norbert Schmitz auf der Bilanzpressekonferenz am 16. April. Beispielsweise mangelt es dem 1985 in Duisburg gebauten Schiff mit seinen vergleichsweise steilen Treppen an Barrierefreiheit. Nun steht es in der Liste eines Schiffsmaklers und soll bis zu seinem Verkauf als Ersatzschiff vorgehalten werden.

Als Ersatz verlegte die KD das Salonschiff MS „Loreley“ nach Köln. Vom Altstadtufer aus soll das 1996 erbaute Schiff, das zuvor das Mittelrheintal zwischen Mainz und Koblenz befuhr, zu Charter- und Rundfahrten starten. Ebenso wie auf der „Drachenfels“ finden auf der 1996 erbauten „Loreley“ bis zu 600 Passagiere Platz. Allerdings ist das Schiff mit Rollstuhlrampen, Aufzug und Behindertentoilette komplett barrierefrei.

Weiterhin berichteten Norbert Schmitz und sein Vorstandskollege Klaus Haderer, dass die KD im vergangenen Jahr etwa 1,4 Millionen Fahrgäste an Bord begrüßen durfte. Damit erwirtschaftete das Unternehmen einen Umsatz in Höhe von 25,3 Millionen Euro, was einer Steigerung um zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Wie seit einigen Jahren ging auch diesmal die Zahl der Tagesausflüge zurück. Dagegen verkaufte die älteste Aktiengesellschaft Deutschlands mehr Charterfahrten an Gruppen und Firmen. Inzwischen kommt mit 53 Prozent die Mehrheit der Passagiere aus dem Ausland.

Für die ausrangierte „Drachenfels“ muss das Schiffsleben noch nicht vorbei sein: Schon das Schwesterschiff MS „Rüdesheim“ wurde 2003 an die Donau verkauft und fuhr dort mit Heimathafen Wien als MS „Kaiserin Elisabeth“. 2010 fand das 1987 erbaute Schiff seinen Weg nach Kiew. Dort heißt es nun MS „Rosa Viktoria“. (cg)

Hafen Mülheim

Liegeplätze ertüchtigt



Binnenschiffer müssen ebenso wie Lkw-Fahrer Ruhezeiten einhalten.

Ab sofort gehen Binnenschiffer im Hafen Mülheim bequemer an Land: In den vergangenen Monaten hat das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln die Tankerliegeplätze erneuern lassen. Mit Treppen, Leitern und eisernen Stegen ist das Ufer nun ohne Balboot erreichbar. Neue Ausbuchtungen auf dem Zufahrtsweg ermöglichen im Notfall auch großen Feuerwehrautos, aneinander vorbeizufahren. Wichtig sind die geschützten Liegeplätze für Schiffe mit Gefahrgut. Die dürfen wegen der umliegenden Wohnhäuser nicht im Rheinauhafen oder in Deutz festmachen. (cg)



Jährlich werden im Hafen Godorf rund 4.000 Binnenschiffe abgefertigt.

Die Rheinland Raffinerie von Shell – hier das Werk Nord – zählt zu den bedeutendsten Nutzern des benachbarten Godorfer Hafens.

# Logistik für flüssige Energie

Die Shell Rheinland Raffinerie versorgt nicht nur die Region

Der Godorfer Hafen im Kölner Süden ist der wichtigste Umschlagplatz für Flüssiggüter im deutschen Binnenland. Jährlich werden dort über fünf Millionen Tonnen an flüssiger Ladung umgeschlagen. Hinzu kommen knapp eine Million Tonnen Kies, Salz und Feuchthydrat. Das macht in Summe pro Jahr mehr als 4.000 Schiffsladungen.

Breites Produktspektrum. Zu den bedeutendsten Nutzern des von der Häfen und Güterverkehr Köln AG betriebenen Hafens zählt die Rheinland Raffinerie des Energieunternehmens Shell. Unmittelbar nördlich des Hafengeländes liegt das Werk Nord. Fast zehn Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr werden dort zu Otto- und Dieselmotoren sowie Kerosin, Heizöl und Bitumen verarbeitet. Etwas kleiner ist das Werk Süd in Wesseling, wo neben Mineralölprodukten vor allem Aromaten, Olefine und Methanol aus den Destillationskolonnen kommen. Sie sind als Grundstoffe für die petrochemische Industrie von Wert.

Herausforderung Distribution. Zusammen bringen es die beiden Standorte mit ihren 1.600 Festangestellten und bis zu 1.300 Mitarbeitern aus Partnerfirmen auf eine Verarbeitungskapazität von mehr als 16 Millionen Tonnen pro Jahr. Während

das benötigte Rohöl direkt vom Ölhafen Rotterdam und zum Teil auch von Wilhelmshaven aus via Pipeline bezogen wird, erfordert die Distribution der Mineralölprodukte logistische Höchstleistungen, denn nur ein Drittel kann wiederum per Rohrleitung zu den Abnehmern gebracht werden. Das trifft etwa auf ein Nachbarunternehmen der chemischen Industrie oder den Frankfurter Flughafen zu.

Grüne Logistik. So verlassen 28 Prozent der Produkte die Raffinerie per Tankwagen. Güterzüge übernehmen lediglich ein Prozent. Der größte Teil geht jedoch mit dem Schiff weg: Rund 38 Prozent der Produktion wird im Hafen Godorf sowie an der eigenen Umschlagstelle des Unternehmens in Wesseling auf Tankschiffe verladen. Deren Bedeutung kann nicht zu gering eingeschätzt werden: Ohne den logistischen Anschluss an eine Wasserstraße ist der Betrieb einer Raffinerie kaum vorstellbar. Und der Rhein als wichtigste Wasserstraße Europas mit guten Verbindungen bis nach Rotterdam, Basel, in das westdeutsche Kanalgebiet oder an die Donau liegt nun mal direkt vor der Tür.

Gas geben. Im vergangenen Jahr hat das Unternehmen zwei Neubauten eingearbeitet, die mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betrieben werden. Diese setzen in puncto Luftreinheit neue Maßstäbe in der

Binnenschiffahrt: „Greenstream“ und „Greenrhine“ sind mit elektrischen Fahrmotoren unterwegs. Damit kombinieren die beiden 110 Meter langen Tankmotorschiffe zwei Systeme, die im Pkw-Sektor bereits jedes für sich als umweltfreundlich gelten. Mit einer ausgeklügelten Energieerzeugung durch mehrere Stromerzeuger stoßen die Schiffe laut Betreiber 80 Prozent weniger Stickoxide, 99 Prozent weniger Feinstaub und 25 Prozent weniger Kohlendioxid aus. Weil die Gasmotoren immer im optimalen Drehzahlbereich laufen, gehen Experten davon aus, dass sich auch der Ausstoß von unverbranntem Methan in Grenzen hält. Selbst bei den Schwefeloxid- und Geräuschemissionen unterbieten die beiden Tanker jedes gewöhnliche Binnenschiff, das mit schwefelarmen Kraftstoff nach Europäischer Norm 590 unterwegs ist. Das Konzept passt damit zu einem Energiekonzern wie Shell, der Mineralölprodukte ebenso anbietet wie Erdgas und LPG.

Erster Schritt. Noch gibt es in Deutschland allerdings keine festen Bunkerstationen, wo die Schiffe LNG aufnehmen können. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) aus Straßburg ist der Auffassung, dass Mannheim oder Köln als Standorte in Frage kämen. Ein erster Feldversuch mit LNG-Tankwagen fand bereits am 13. November 2013 im Hafen Mannheim statt. Christian Grohmann



Hafen news

Interview  
Drei Fragen an...  
Bram Steenks,  
Raffinerie-Direktor



Bram Steenks ist Direktor der Rheinland Raffinerie von Shell

**1 Welche Bedeutung hat die Rheinland Raffinerie?**  
Die Rheinland Raffinerie spielt nicht nur für die Kraftstoffversorgung der Region und für Nordrhein-Westfalen, sondern weit darüber hinaus eine große Rolle. Jedes sechste Flugzeug, das in Deutschland abhebt, ist mit Treibstoff aus der Rheinland Raffinerie betankt. Jeder zehnte Liter Diesel oder Otto-Benzin aus einer deutschen Zapfsäule stammt von uns.

**2 Nach Kerosin-See, Brand im Toluol-Tank etc. haben Sie ein Programm für Sicherheit aufgelegt...**

Sicherheit kommt für uns zuerst. Das gilt für unsere Mitarbeiter und Partnerfirmenmitarbeiter ebenso wie für unsere Nachbarn und den Betrieb unserer Anlagen. Diesem Anspruch sind wir zuletzt nicht immer befriedigend gerecht geworden. Das wollen wir mit dem Programm ändern.

**3 Was genau ist geplant?**

Wir haben ein umfassendes Maßnahmenpaket aufgelegt. Dazu gehören eine gesonderte Überprüfung aller unserer Rohrleitungen sowie der Managementsysteme, überarbeitete Trainingsprogramme ebenso wie die Erneuerung von Anlagenanteilen, wo dies nötig ist. Die ersten Schritte haben wir bereits gemacht, etwa mit der Eröffnung eines in dieser Art in Deutschland einmaligen Schulungszentrums für Sicherheit am 7. Mai. (cg)

RheinCargo und Shell verlängern Transport-Verträge  
Strategische Partner



„Dies ist ein weiterer Meilenstein in unserer bewährten Zusammenarbeit mit Shell. Wir bedanken uns für das in uns gesetzte Vertrauen.“ Mit diesen Worten kommentierte RheinCargo-Geschäftsführer Horst Leonhardt die neuen Verträge mit Shell Deutschland Oil GmbH und Shell Switzerland AG, die Ende April in Hamburg unterzeichnet wurden. In den nächsten zwei Jahren wird RheinCargo weiterhin für Shell in Deutschland und in der Schweiz Mineralölprodukte auf der Schiene befördern. Im Rahmen der bereits seit Anfang 2003 bestehenden Kooperation ist RheinCargo für Shell zu einem strategischen Partner geworden. Den aktuellen Auftrag erhielt das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen, nachdem es sich bei einer europaweiten Ausschreibung durchgesetzt hatte. (mf)

Teil 4

Jetzt mitmachen!

## Lok-Quartett der RheinCargo

Die erste praxistaugliche Elektrolokomotive fuhr 1879 auf der Berliner Gewerbaustellung. Das von Werner Siemens gebaute Kleinfahrzeug zog drei Wagen für je sechs Personen. Heute ziehen elektrische Doppelloks mit zwei mal 5.400 Kilowatt Leistung Erzzüge mit 8.600 Tonnen Gewicht über die skandinavischen Gebirge. Die stärkste HGK-Elektrolok verfügt dagegen als Einzelfahrzeug über 5.600 Kilowatt Leistung. 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](http://www.hgk.de) (unter: Aktuelles → Downloads)

**4c** Leichte Rangierloks

NE III

|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| Betriebszeit:    | seit 1978         |
| Hersteller:      | MaK               |
| Modell:          | G 761 C           |
| Antrieb:         | Dieselhydraulisch |
| Länge ü.P.:      | 9,87 m            |
| Gewicht:         | 66 t              |
| Leistung:        | 500 kW            |
| Anzugskraft:     | 213 kN            |
| Geschwindigkeit: | 30 km/h           |

**4d** Leichte Rangierloks

NE XI

|                  |                    |
|------------------|--------------------|
| Betriebszeit:    | seit 1977          |
| Hersteller:      | Orenstein & Koppel |
| Modell:          | Köf III            |
| Antrieb:         | Dieselhydraulisch  |
| Länge ü.P.:      | 7,83 m             |
| Gewicht:         | 25 t               |
| Leistung:        | 177 kW             |
| Anzugskraft:     | 83 kN              |
| Geschwindigkeit: | 45 km/h            |

**5a** Schwere Streckenloks

2002

|                  |            |
|------------------|------------|
| Betriebszeit:    | seit 2000  |
| Hersteller:      | Adtranz    |
| Modell:          | BR 145     |
| Antrieb:         | Elektrisch |
| Länge ü.P.:      | 18,9 m     |
| Gewicht:         | 80 t       |
| Leistung:        | 4.200 kW   |
| Anzugskraft:     | 300 kN     |
| Geschwindigkeit: | 140 km/h   |

**5d** Schwere Streckenloks

2052

|                  |            |
|------------------|------------|
| Betriebszeit:    | seit 2003  |
| Hersteller:      | Bombardier |
| Modell:          | BR 185     |
| Antrieb:         | elektrisch |
| Länge ü.P.:      | 18,9 m     |
| Gewicht:         | 84 t       |
| Leistung:        | 5600 kW    |
| Anzugskraft:     | 300 kN     |
| Geschwindigkeit: | 140 km/h   |

Hafen news

Flusskreuzfahrten

Positiver Trend hält an

Hochwasser und Schleusenwärterstreiks haben der Flusskreuzfahrtbranche 2013 zu schaffen gemacht. Dennoch buchten deutsche Touristen 2,4 Prozent mehr Flusskreuzfahrten in Europa. Der Zustrom englischsprachiger Touristen ist ohnehin ungebrochen, berichteten der Deutsche Reiseverband DRV sowie die IG RiverCruise am 5. März. Deshalb hat allein die Reederei Viking seit 2013 zwei Dutzend neue Schiffe in Dienst gestellt. Für die Städte entlang der Fahrtrouten bedeuten die Touristen zusätzliche Einnahmen. (cg)



Köln ist für alle Rheinkreuzfahrten ein Muss.

Neues Internetportal

Kölns Häfen virtuell besuchen

Der Rhein gehört zu Köln wie Dom, Karneval und Kölsch. Übersehen wird dabei aber häufig, dass Köln eine bedeutende Hafenstadt ist. Ein im März gestartetes Internet-Portal mit vielen Fotos, Geschichten, Zahlen und Fakten ermöglicht einen virtuellen Spaziergang durch Vergangenheit und Gegenwart des zweitgrößten Binnenhafenstandorts in Deutschland. Erfahren Sie mehr über den Hafenbetrieb in früheren Zeiten und blicken Sie hinter die Kulissen moderner Logistik. [www.hafenstadt-koeln.de](http://www.hafenstadt-koeln.de) (mf)

Logistik erfahren

Geführte Hafentour startet im September

Köln ist eine Hafenstadt. Und zwar seit Römerzeiten. Noch heute ist die Rheinmetropole auf funktionierende Logistikketten auf dem Fluss angewiesen. Frachter, Tanker und Fahrgastschiffe gehören nach wie vor zum Stadtbild. Doch der Warenumschlag im zweitgrößten Binnenhafenstandort Deutschlands findet nicht mehr am Altstadtufer statt – und entzieht sich so häufig der Wahrnehmung. Aus diesem Grund startet RadKultours gemeinsam mit Hafenzeitungs-Redakteur Christian Grohmann zum 3. September mit der ersten geführten Fahrradtour entlang des Rheins zu den Kölner Hafenstandorten zwischen Godorf und Niehl. Auf der rund 30 Kilometer langen Tour gilt es Hafengeschehen zu entdecken, technische Finessen zu erkunden und Einblicke in die Rheinschifffahrt zu gewinnen. Ein Anmeldeformular sowie künftige Termine gibt es im Internet. [www.radkultours.de](http://www.radkultours.de) (cg)



Mit dem Fahrrad geht es entlang des Rheins zu den Kölner Häfen.

Bilder: Grohmann



Ihren Liegeplatz hat die „Köln“ im Hafen Mülheim, nur wenige hundert Meter von der Zoo-Brücke entfernt.

# Anker, Autos und Atlanten

Wilfried Drewke und die „Köln“ sichern den Verkehr im Fluss

Wer im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln die „nassen“ Verkehrswege frei hält, braucht für die Hindernissuche eine ordentliche Portion Geduld. Denn Vater Rhein legt sich seelenruhig über alles, was in seinem Bett versinkt. Schiffsführer Wilfried Drewke weiß schon gar nicht mehr, wer und seine Kollegen nach etlichen Stunden Suche alles aus den Fluten gezogen haben. „Verlorene Anker, versenkte Autos; aber auch Überbleibsel aus dem zweiten Weltkrieg“, zählt der 63-Jährige auf und startet die Maschinen. Ein gleichmäßiges Brummen füllt den Raum. Wenige Zentimeter Drehung des Steuerhebels und ein leichter Schub nach vorn reichen aus, um das Schiff sanft vom Anleger weg gleiten zu lassen. Hier im Westbecken des Mülheimer Hafens gibt es keine Strömung, die beiden jeweils 126 Kilowatt starken Dieselmotoren der „Köln“ laufen im unteren Drehzahlbereich.

**Bombenkenner.** Heute ist Hafentag, es stehen kleine Ausbesserungsarbeiten und Erprobungen an. Drewke blickt einem gelassenen Arbeitstag entgegen. „Man muss ja nicht immer Aufregung haben.“ Die gibt es zur Genüge, wenn etwa die Kripo anrückt, weil in einem geborgenen Autowrack noch jemand drin sitzt. Wenn ein Blindgänger am Kranhaken oder in der Baggerschaukel baumelt – oder sich erst auf dem Betriebshof als ein solcher herausstellt. „Einmal haben wir eine 20-Zentner-Luftmine vom Typ HC 4000 aus dem Fluss gezogen. Die hat der erste bestellte Feuerwerker nicht als Bombe identifiziert“, berichtet Drewke. „Der zweite Sprengmeister kam, als einer meiner Kollegen den knapp drei Meter langen Metallzylinder schon mit der Flex zerlegen wollte. Ich habe noch nie einen Menschen so schnell die Farbe wechseln sehen.“ Seither rücken die Kampfmittelbeseitiger mindestens zu zweit an.

**Ankersucher.** Verlorene Anker werden der nur 80 Zentimeter tief im Wasser liegenden „Köln“ dagegen nicht gefährlich. „Die großen Güter- und Tankschiffe können sich daran aber schnell mal den Rumpf aufschlitzen. Also suchen wir Anker lieber, bevor etwas passiert“, unterstreicht Drewke. Ist die Ankerkette ebenfalls über Bord gegangen, reicht meist ein Schiff mit einem Suchanker, dem sogenannten „Wolf“, aus, um das Hindernis zu finden. Liegt der Anker allein auf Grund, wird eine Kette zwischen zwei Schiffen gespannt. Daran bleibt der gesuchte Anker dann meistens hängen.

**Lastenheber.** Optisch wirkt das Verkehrssicherungsschiff „Köln“ ein wenig wie ein Landungsboot oder eine Fähre. „Mit unserer Rampe können wir Wasserbauer direkt am Ufer absetzen, wenn etwa eine abgerutschte Uferböschung auf dem

Landweg nicht gut erreichbar ist“, erklärt Drewke. Beim Absetzen von Baumaterialien wie den schweren Wasserbausteinen hilft der Deckskran. Er trägt 1,26 Tonnen Gewicht, sein Ausleger reicht mit 8,30 Metern Ausladung bis vor die Rampe.

**Tonnenleger.** Zuständig ist die „Köln“ auch für die Schiffsfahrzeichen zwischen Rheinkilometer 679,0 bei Porz und 717,7 bei Zons: Das Arbeitsdeck trägt zwar nur 6,5 Tonnen Gewicht, bietet aber genug Platz für rund ein Dutzend der schwimmenden „Tonnen“, wie die Binnenschiffer die Begrenzungsbojen für die Fahrtrinne nennen. Die müssen nicht nur routinemäßig ausgetauscht werden. Sie reißen sich bei Hochwasser

auch schon mal los. Oder geraten vor den Bug eines Schiffes, das die Fahrtrinne verlassen hat. Hinzu kommen noch die so genannten Wahrschauflöße, mit denen die Behördenmitarbeiter aktuelle Gefahrenstellen markieren. Wie zum Beispiel die Sandbank „Deutzer Platte“, auf der sich im vergangenen Jahr mehrere Schiffe festfuhren.

**Moselschiffer.** Das Binnenschifferhandwerk hat Drewke auf einem Raddampfer der Köln-Düsseldorfer erlernt, bei der schon Urgroßvater und Onkel fuhren. Eingesetzt wurde Drewke auf der Mosel. Um seine kranke Mutter in Köln pflegen zu können, entschied sich der damals 19-Jährige im Jahr 1970, zum Wasser- und Schifffahrtsamt Köln zu wechseln. Ein gutes Betriebsklima und relativ feste Arbeitszeiten halfen ihm, sich über das aufgebogene Karriereziel als Dampfschiffkapitän hinweg zu trösten. „Klar machen wir im Havariefall auch Dienst auf Abruf, wenn es um Verkehrssicherung oder die Unterstützung von Einsatzkräften geht“, berichtet Drewke. „Schließlich machen wir Schifffahrt möglich, wie das ganz offiziell heißt.“

**Schiffskenner.** Genau 20 Jahre hat das Verkehrssicherungsschiff „Köln“ nun auf dem stählernen Buckel. Drewke kennt das in Genthin an der Ostsee gebaute Schiff seit der ersten Stunde: „Probleme hatten wir bisher nicht miteinander.“ Für die regelmäßigen Inspektionen geht es entweder auf die benachbarte Kölner Schiffswerft Deutz oder auf die Lux-Werft bei Bonn. Drewke: „Wenigstens unsere Servicepartner müssen wir nicht lange suchen.“

Christian Grohmann



Hafen news

Direktverbindung

Neuer Zug aus der Türkei



Ulusoy Logistics zählt zu den bedeutendsten Speditionsgruppen der Türkei.

Ab Juni gibt es wieder eine regelmäßige Zugverbindung im kombinierten Verkehr zwischen Istanbul und dem multimodalen Umschlagsterminal im Hafen Köln-Niehl. Der türkische Logistikunternehmen Ulusoy, einer der größten Spektreure des wirtschaftlich rasch wachsenden Landes an Bosporus, Schwarzem Meer und Mittelmeer, startet mit einem wöchentlichen verkehrenden Ganzzug zwischen den beiden Industrie- und Handelsmetropolen, der bis Ende des Jahres fünfmal wöchentlich fahren soll. Logistikpartner auf deutscher Seite ist die Kölner Niederlassung von neska intermodal, die CTS Container-Terminal GmbH im Hafen Niehl. (dü)

150 Jahre DEUTZ AG

Motoren aus Köln für die Welt

Am 9. Mai feierte die DEUTZ AG mit einer Festveranstaltung im Kongresszentrum der Kölner Messe ihr 150-jähriges Firmenjubiläum. Geleitet von Nicolaus August Otto, dem Erfinder des bahnbrechenden Ottomotors, und dem Ingenieur Eugen Langen, war DEUTZ im Jahr 1864 der erste Motorenhersteller der Welt. Noch heute ist das Kölner Unternehmen einer der weltweit führenden unabhängigen Hersteller flüssigkeits- und luftgekühlter Motoren in einem Leistungsbereich von 25 bis 520 Kilowatt, die in Bau- und Landmaschinen, Nutzfahrzeugen sowie Schiffen zum Einsatz kommen. Mehr als 180.000 Motoren werden jährlich in den modernen Fabrihallen in Köln-Porz produziert und erreichen per Container über den Hafen Köln-Niehl ihre weltweiten Exportmärkte. Auch die Zulieferer kommen zu einem Großteil per Container an die Kölner Montagebänder. (dü)

MS „RheinEnergie“

Frischzellenkur in Dordrecht



Auf der Helling bekam der Rumpf einen neuen Anstrich.

Erstmals seit ihrer Indienststellung vor zehn Jahren hatte die MS „RheinEnergie“ Anfang April keine Handbreit Wasser unter dem Kiel. Sondern mindestens einen Meter Luft und starke Heißluft. Auf der Hoebee-Werft im niederländischen Dordrecht untersuchten die Schiffbauer tumusmäßig den Rumpf und verpassten ihm einen neuen Anstrich. Die Schiffspropeller ließ die Köln-Düsseldorfer in der Fachwerkstatt der Kölner Schiffswerft Deutz auf Vordermann bringen. Für die Hellinganlage im Mülheimer Hafen ist das Schiff jedoch zu groß. (cg)

# Kölner Häfen vor neuen Herausforderungen

Marode Rheinbrücken, Dauerstau auf den Autobahnen: Die Verkehrsprobleme in Köln erschweren Lkw-Transporte zum Niehler Hafen und belasten die Geschäfte. Neue Wachstumschancen für das Container-Terminal bieten sich durch Kooperationen mit Logistik-Unternehmen aus der Türkei

Die zur neska intermodal Gruppe gehörende CTS betreibt im Hafen Köln-Niehl das größte Einzel-Kombiterminal an der Rheinschiene. CTS- und neska-Geschäftsführer Hans Peter Wieland und seine Vertriebsmannschaft waren in den letzten Monaten auch international viel unterwegs, um für den Standort Köln neue Kunden zu gewinnen. „Recht erfolgreich war unsere Beteiligung mit einem eigenen Messestand auf der Fachmesse ‚logitrans‘ vom 19. bis 21. November in Istanbul, wo wir zahlreiche neue Kontakte zu türkischen Logistikdienstleistern und Speditionen knüpfen konnten“, berichtet Wieland.

**Boom-Land Türkei.** Das wirtschaftlich prosperierende Land an der Schnittstelle zwischen Europa und Asien rückt immer mehr in den Fokus internationaler Logistikunternehmen, so auch der IMPERIAL Logistics International, der Muttergesellschaft der neska Gruppe. „Der türkische Logistikmarkt boomt, und die türkischen Speditionen – darunter mehrere Großunternehmen mit 3000 bis 4000 Lkw – entdecken mehr und mehr die Vorteile des kombinierten Verkehrs per Bahn und Schiff“, berichtet Wieland. „Ab Juni starten wir mit einem neuen Kombizug, den der türkische Logistiker ULUSOY im wöchentlichen Rhythmus zwischen Istanbul und Köln fahren wird. Die Frequenz soll bis Ende des Jahres auf fünf Mal wöchentlich gesteigert werden“, so Wieland, der gegenwärtig weitere Projekte verhandelt, die kurz vor dem Abschluss stehen: „Die Umschlagszahlen des ersten Quartals signalisieren uns eine Trendwende – die Kölner Terminals haben wachstumsmäßig wieder Tritt gefasst!“

Marode Brücken. Sorge bereitet dem Logistikmanager die nach wie vor unbefriedigende Verkehrssituation rund um das Kölner Kombiterminal: „Einerseits fordern Land und Bund die verladene Wirtschaft immer wieder auf, Transportmengen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Andererseits wird der in die Kölner Häfen zu- und ablaufende Verkehr durch Sperrungen der Rheinbrücken für Lkw über 30 Tonnen Gesamtgewicht massiv behindert. Wenn nun wie geplant auch noch die Rheinerstraßen und die Hauptverkehrsachsen auf den Bundesstraßen aus allen Richtungen in das Kölner Zentrum für den Schwerverkehr gesperrt

„Für die Infrastruktur ist es bereits fünf nach zwölf“

werden, wird dies zu weiteren Verzögerungen im Transportablauf der regionalen Verkehre und zu zusätzlichen Staus auf den dann noch offenen Strecken führen“, warnt Wieland. Die Folge wäre eine Rückverlagerung der Fernverkehre von den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Bahn und Schiff auf den Lkw. Dies wiederum konterkarieren die Politik der großen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, die vor dem Hintergrund des weiteren Wachstum des Weltcontainerverkehrs massiv in neue Umschlagsanlagen investieren, die bereits 2015 in Dienst gestellt werden. „In beiden Häfen soll der Anteil des Binnenschiffes am Containerverkehr von heute 30 Prozent auf künftig 45 Prozent wachsen, der Anteil der Bahn



Hans Peter Wieland

Sperrung der Auffahrt zur Mülheimer Brücke am Wiener Platz für Lkw über 30 Tonnen Gesamtgewicht

Bilder: Grohmann, Keweleb, SUT Archiv

Wegen zahlreicher Baustellen und Verkehrseinschränkungen herrscht auf dem Kölner Autobahnring meist Dauerstau.

**Hafen Quiz**

Wer weiß es?

**Mitmachen und gewinnen!**
**Frage:**

In Niehl entsteht zurzeit ein neues Güterverkehrsdrehkreuz. Hier sollen in Zukunft Container von der Eisenbahn auf den Lkw umgeschlagen werden. Wie heißt diese Anlage?

- a) Neue Vahr Süd
- b) Ost-West-Achse
- c) Terminal Köln Nord

**Die Lösung**

senden Sie bitte an:

**HGK**  
 z. Hd. Herrn Michael Fuchs  
 Scheidtweilerstraße 4  
 50933 Köln

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

Absender nicht vergessen!

**Einsendeschluss:**  
**01. August 2014**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Zu gewinnen** sind zwei Mal je zwei Tickets für die Kölner Hafenumrundfahrten.


Computer-Ansicht der geplanten Anlage in Niehl

**Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:**

Pösi Schmitz, Birgit Maria Giesen (beide Köln).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

**Die richtige Antwort** lautete: Trimodalität

**Impressum**

Kölner Hafenzeitung

 Herausgeber:  
 Häfen und Güterverkehr Köln AG  
 Scheidtweilerstraße 4, 50933 Köln  
 Tel.: 0221-390-0

 Redaktion:  
 Michael Fuchs (mf) [verantwortlich],  
 Hans-Wilhelm Dünner (dü),  
 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

 Anzeigen-Sonderveröffentlichung  
 von Kölner Stadt-Anzeiger und  
 Kölnische Rundschau

 Redaktion und Produktion:  
 mdsCreative GmbH,  
 Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln  
 Geschäftsführung  
 Klaus Bartels, Karsten Hundhausen

 Mediaverkauf: MVR Media  
 Vermarktung Rheinland GmbH,  
 Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln  
 Geschäftsführung  
 Marco Morinello, Karsten Hundhausen,  
 Carsten Groß

 Druck und Verlag: M. DuMont Schauberg,  
 Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

# Mit Hochgeschwindigkeit durch Europa



Junge Autoren

Bild: Mürmann

**Flotte Verbindung nach Brüssel, Paris oder Amsterdam: Der Thalys fährt Köln seit 1997 an – und hat hier sogar ein eigenes Kundenzentrum.**

Es ist 8:30 Uhr. Der Thalys fährt in das Gleis 8 des Kölner Hauptbahnhofs ein. Menschenmengen steigen in den Zug. Ein paar Nachzügler laufen die Treppen hoch und eilen hinterher. Noch ein letzter Blick des Zugführers auf den Bahnsteig, bevor die Türen schließen. Die bordeauxrote Kraftmaschine startet in Richtung Paris.

**Zentrale Lage.** Seit 1997 fährt der Hochgeschwindigkeitszug bereits die Domstadt an. Mit der Eröffnung des Kundenzentrums „Thalys Store and more“ vor anderthalb Jahren festigte das Unternehmen seinen Platz unter den Verkehrsbetrieben der Stadt. Gleichzeitig ist es der erste Standort in Deutschland. Gründe, weshalb die Entscheidung auf Köln fiel? „Die zentrale Lage innerhalb unseres deutschen Thalys-Netztes. Mit mehr als einer Million Einwohnern ist Köln neben Paris, Amsterdam und Brüssel eine der vier wichtigsten Thalys-Destinationen und der zentrale Abfahrtsort in Deutschland“, erklärt Thalys-Geschäftsführer Frank Gervais. Zudem seien auch belgische und niederländische Touristen nicht uninteressiert an der Stadt.


**Köln ist ein Top-Ziel im Thalys-Netz**

**Aachen soll folgen.** Im Kundenzentrum, gegenüber dem Hauptbahnhof, können sich Fahrgäste neben dem Kauf und Umtausch von Fahrkarten in der Lounge zurückziehen. Dies gilt jedoch nicht für jeden Gast, sondern nur für Besitzer der Kundenkarte. Insgesamt soll der „Store“ am Bahnhofsvorplatz „von Fahrgästen stark nachgefragt werden und eine gute Lösung für den Ticketverkauf sein, besonders seit der Ticketvertrieb ab Sommer 2013 in die eigene Hand genommen wurde“, so der 38-Jährige. Die Projekte mit Blick auf das Rheinland wurden vermehrt. Nachdem

im Dezember 2013 die Verbindung zwischen Essen und Paris von einer frühmorgendlichen Fahrt auf dreimal täglich erhöht wurde, soll nun im Laufe des Jahres auch ein Kundenzentrum in Aachen eröffnet werden.

**Graffiti-Künstler.** Mag es auf den ersten Blick mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen wenig zu tun haben, so spielen Kunst und Kultur doch eine große Rolle bei dem Tochterunternehmen der belgischen und französischen Staatsbahn mit Sitz in Brüssel. „Themen aus diesem Bereich werden immer wieder aufgegriffen“, erklärt Gervais. Geradezu paradox erscheint hier das Thema Graffiti – insbesondere, wenn man an die jährlichen Millionenausgaben von Eisenbahnunternehmen durch Graffiti-Schäden denkt. Vor einigen Jahren jedoch wurde ein Fest organisiert, bei dem Künstler aus allen vier Ländern, die der Zug durchquert, zusammenkamen: Für 3 Stunden und 15 Minuten konnten die Sprayer ihrer Kreativität freien Lauf lassen und jeweils einen Personenwagen besprühen. Einer der Teilnehmer des Graffiti-Festes im Pariser Nordbahnhof war der Kölner Sprayer mit dem Künstlernamen „Seak“.

**Kino-Motive.** Auch Filmpremieren nehmen einen besonderen Platz ein. „Anlässlich der Premiere des Kinofilms ‚Die Schlümpfe 2‘ hat Thalys als Partner einen kompletten Zug mit Bildern aus dem Film bekleben lassen“, erklärt Frank Gervais. Das Gleiche geschah zur Verfilmung des belgischen Comic-Klassikers ‚Tim und Struppi‘. Für die Zukunft gebe es zwar noch keine konkreten Pläne. „Wir freuen uns aber schon auf die nächste Gelegenheit, eine Filmpremiere oder Ähnliches unterstützen zu können.“ Cem Yalim

## Ungewohnte Perspektiven

**Fotokünstler setzt Binnenschiffe effektiv in Szene**

Hat er tatsächlich gerade „Industriedinosaurier“ gesagt? Hat er. Dirk Brömmel steht in der Kölner Lumas Galerie und präsentiert ausgewählte Arbeiten aus seinem neuen Bildband „Kopfüber“ (Kerber Verlag). Zur Perspektive ist damit eigentlich alles gesagt: Vor 13 Jahren hat der Fotokünstler angefangen,

Rheinschiffe abzulichten. Von einer Brücke, mit der Linse senkrecht nach unten. Bis zu 100 Einzelbilder setzt er anschließend am Computer zusammen. So entstehen hoch detaillierte Aufnahmen. Alle 30 Schiffe, die der gebürtige Bonner auf diese Weise bearbeitet hat, sind in dem 160 Seiten starken Buch zu finden. Dazu Frachter auf dem chinesischen Kaiserkanal, Gondeln in Venedig und die schwimmenden Märkte in Thailand. „Binnenschiffe kommen schon ein bisschen altertümlich daher“, erläutert Brömmel. „Der Begriff ‚Industriedinosaurier‘ passt einfach. Ich weiß aber schon, dass der Transport auf dem Wasser Zukunft hat. Insbesondere, weil er hinsichtlich der Umweltbelastung in vielen Aspekten vorteilhaft ist.“ (cg)



Bild: Grohmann

Logistik wird zur Kunst: Dirk Brömmel zeigt Rheinschiffe aus der Vogelperspektive.

HGK in Vochem

Neuer Kunde im Werk



Bild: HGK

Viele externe Kunden nutzen die Lok- und Waggonwerkstatt der HGK.

**Qualität setzt sich durch.** Das gilt auch für die Lokomotiv- und Wagenwerkstatt der HGK. Seit 101 Jahren werden in Brühl-Vochem Loks und Güterwagen instand gehalten und repariert – stets nach den neuesten technischen Standards, versteht sich. Wichtigster Kunde ist heute die Konzernschwester RheinCargo, die 100 Lokomotiven und mehr als 1000 Waggons ihr Eigen nennt. Doch auch andere Eisenbahnunternehmen, darunter die Deutsche Bahn AG, schätzen die gute Arbeit der Werkstatt. So hat vor kurzem die „Ahaus Alstätter Eisenbahn Cargo AG“ (AAE), einer der größten Güterwagenvermieter Europas mit Sitz in der Schweiz, einen Rahmenvertrag mit der HGK geschlossen. Die zertifizierte Werkstatt in Vochem mit ihren rund 60 Mitarbeitern bietet nicht nur hohe fachliche Kompetenz und Flexibilität bei Instandhaltung und Reparaturen, sondern auch einen interessanten Standort mit großen Abstellkapazitäten direkt an der „Rheinschiene“ zwischen der Schweiz und den Seehäfen, einem der meistbefahrenen Güterzugkorridore Europas. „Wir sind sehr froh darüber, dass wir mit AAE einen bedeutenden neuen Kunden von unseren Leistungen überzeugen konnten“, erklärt Ludger Schmidt, Bereichsleiter der HGK-Fahrzeugtechnik. Der neue Vertrag sei ein Meilenstein für die Güterwagenwerkstatt unter der Leitung von Rolf Bungert. „Die Zusammenarbeit mit AAE ist sehr gut angelaufen, und wir hoffen, in Zukunft noch weitere Kunden gewinnen zu können“, so Schmidt. (mf)

**Bahnübergang in Brühl**
**Lärmschutz optimiert**


Bild: HGK

An einem Wochenende wurde der Bahnübergang komplett erneuert.

Über spürbare Verbesserungen beim Lärmschutz können sich die Anwohner des Bahnübergangs Brühl-Nord freuen. An einem Wochenende im April hat der Bereich Netz der HGK die Kreuzung der Linie 18 mit der Kaiserstraße komplett erneuert und dabei nicht nur Schienen, Schwellen und Untergrund ausgetauscht. Es wurde auch ein hochwertiges Dämmsystem aus miteinander verspannten Vollgummipplatten (so genannten Strailplatten) installiert. Folge: Die Geräusentwicklung durch den Bahnübergang querende Autos wurde deutlich reduziert. Außerdem fahren auch die Stadtbahnen hier seitdem leiser. Im Rahmen turnusmäßiger Instandhaltungen hat die HGK in den vergangenen Monaten noch drei weitere Bahnübergänge der Linie 18 in Hürth und Bornheim-Waldorf erneuert. Die aufwendigen Gleisbauarbeiten dienen der Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit entlang der Strecke. Durch den Einsatz hochwertiger Systeme wird dabei auch der Lärmschutz optimiert. (mf)