

KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 6 | Nummer 3 | September 2014 | www.hgk.de

Brücken-Chaos bremst den Standort Köln aus



Bild: Fuchs

Stau an der Leverkusener Brücke. Nicht nur Pendler leiden unter der maroden Infrastruktur.

Spediteure und Wirtschaft schlagen Alarm: Brückensperrungen, Umwege und Staus verteuern Lkw-Anlieferung im Hafen – Wettbewerbsfähigkeit der Region in Gefahr

Sie ist zum Mahnmal für die marode Infrastruktur in Deutschland geworden – die Rheinbrücke an der Autobahn 1 in Leverkusen. Seit sie im Juni erneut für alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt werden musste, dürfte in ganz Deutschland bekannt sein, wie dramatisch die Schäden sind. Sogar von einer drohenden Vollsperrung war die Rede. Doch die Autobahnbrücke ist nur eines von vielen Verkehrsproblemen in Köln. Unter den Folgen leiden nicht nur Autofahrer, sondern auch viele Unternehmen der Region.

Umwege. Betroffen sind insbesondere Betriebe, die Waren im Niehler Hafen umschlagen. Grund: Weil auch die Mülheimer Brücke, die Zoobrücke und die Deutzer Brücke für Lkw gesperrt sind, müssen Lastwagen auf dem Weg vom Hafen zum Kunden oft weite Umwege von bis zu 40 Ki-

lometern fahren und stehen dabei auch noch häufig im Stau. Das führt zu mehr Zeitaufwand und erheblich höheren Kosten und damit zu einem entscheidenden Wettbewerbsnachteil für den kombinierten Verkehr.

Weniger Touren. „Früher haben unsere Fahrer pro Tag bis zu fünf Touren geschafft. Heute sind es nur noch drei bis vier“, erläutert Hans Peter Wieland, Geschäftsführer des CTS Container-Terminals im Niehler Hafen. Der Verband der Kölner Spediteure und Hafenanlieger (VKSH) schlägt Alarm: „Je größer die Verkehrsprobleme in Köln werden, desto mehr Unternehmen suchen sich Alternativen zum Umschlag im Hafen“, betont der Vorstandsvorsitzende Alfred Kranz. Für Transporte nach Rotterdam heißt das zum Beispiel, dass der Kunde die Ware nicht mehr klimafreundlich per Schiff oder Bahn

von Köln aus weitertransportieren lässt. Stattdessen legt die Fracht dann oft den gesamten Weg per Direkt-Lkw zurück. Das belastet unnötig die Umwelt und schadet der hiesigen Hafenwirtschaft.

Standortnachteil. „Es sind aber nicht nur die Spediteure und Firmen im Hafen, die stark unter dem Verkehrschaos leiden“, unterstreicht Dr. Ulrich S. Soënius, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) Köln. „Viele Unternehmen in der Region bekommen Probleme, weil ihre Logistikketten empfindlich gestört werden. Das schadet dem Standort Köln und gefährdet Arbeitsplätze.“ Hans Fingerhuth, Logistikchef Rheinland beim Chemiekonzern Evonik, pflichtet ihm bei: „Wir bekommen bereits zu spüren, dass wir in Köln in Sachen Logistik Nachteile gegenüber ande-

ren Standorten haben. Im globalen Wettbewerb kann so etwas bei Entscheidungen über künftige Investitionen die entscheidende Rolle spielen.“ Auch Gerd Deimel, Logistikmanager bei Lanxess und Sprecher der Initiative Verkehrsinfrastruktur des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) legt den Finger in die Wunde: „Wir dürfen die Wettbewerbsfähigkeit der rheinischen Chemieindustrie, die 90.000 Menschen beschäftigt, nicht aufs Spiel setzen. Es wird Zeit, dass man auch in Berlin stärker wahrnimmt, wie wichtig es ist, die Verkehrsprobleme in Köln rasch zu lösen.“ Gemeinsam mit der HGK/RheinCargo und der IHK hat der Verband der Spediteure und Hafenanlieger Vertreter aus Politik und Verwaltung Vorschläge zur Verbesserung der Lage unterbreitet.

Lesen Sie mehr dazu auf Seite 2.

Michael Fuchs

Editorial



Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die Verkehrslage in Köln ist angespannter denn je. Täglich quälen sich Zigttausende Autofahrer durch lange Staus. Sie haben Mühe, ihre Ziele pünktlich zu erreichen, und verlieren viel Zeit, Geld und Lebensqualität – von der zusätzlichen Umweltbelastung ganz zu schweigen. Was für die Bürger „nur“ ein ständiges Ärgernis ist, stellt für die Logistikbranche ein ernsthaftes Problem dar. Seit die Leverkusener Brücke erneut für Lastwagen gesperrt wurde, werden viele Lieferverkehre in den Niehler Hafen zu weiten Umwegen gezwungen. Diese zusätzlichen Fahrten führen auf dem überlasteten Autobahnring oft zu noch mehr Staus. Die Folgen sind mehr Verbrauch und Abgase, enormer Zeitverlust und stark steigende Transportkosten. Dadurch gerät auch der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiff ins Hintertreffen, weil sich die Fahrt zum Hafen irgendwann nicht mehr rechnet. Die Probleme sind inzwischen so gravierend, dass viele Firmen sich nach Alternativen umsehen. Das schadet dem Wirtschaftsstandort Köln und gefährdet Arbeitsplätze. HGK und RheinCargo unterstützen daher ausdrücklich den Appell der Unternehmen, Spediteure und Hafenanlieger an die Politik und die Verwaltung, die Probleme schnellstmöglich anzupacken. Lösungsvorschläge liegen auf dem Tisch. Nun muss gehandelt werden, bevor es zu spät ist.

Freundliche Grüße

Ihr Horst Leonhardt

Infrastruktur

Gleisnetz bleibt bei der HGK

Seit die HGK ihren Hafenbetrieb und Schienengüterverkehr der RheinCargo übertragen hat, gab es Überlegungen, das Gleisnetz der HGK an die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) abzugeben, um die städtische Schieneninfrastruktur in einem Unternehmen zu bündeln. Nach reiflicher Prüfung wurden diese Pläne jetzt ad acta gelegt. Grund: Es wären keine Synergieeffekte in der erforderlichen Größenordnung zu erwarten gewesen. Somit wird die HGK auch künftig eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr in der Region Köln/Rhein-Erft-Kreis unterhalten und betreiben. Mit einer Streckenlänge von 99 Kilometern, 248 km Gleisen und 66 Gleisanschlüssen sowie einer eigenen Lok- und Waggonwerkstatt in Brühl-Vochem zählt die HGK zu den bedeutenden deutschen Eisenbahnunternehmen. Ihr Netz wird von den Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 befahren und im Güterverkehr von RheinCargo und anderen genutzt. (mf)

1. RheinCargo-Hafentag in Neuss

Experten erörtern die Zukunft der Binnenhäfen im Rheinland

Vor gut zwei Jahren, im August 2012, gründete die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) zusammen mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) die RheinCargo, einen Logistikdienstleister von europäischem Format. Das erfolgreich gestartete Gemeinschaftsunternehmen betreibt sieben Rheinhäfen in Neuss, Düsseldorf und Köln und die größte private Gütereisenbahn Deutschlands mit einer Transportleistung auf der Schiene von 24 Millionen Tonnen im Jahr 2013. Am 27. und 28. Oktober 2014 lädt RheinCargo ins Zeughaus Neuss zum 1. RheinCargo-Hafentag ein. Die Veranstaltung in der Tradition der Neuss-Düs-

seldorfer Hafentage ist ein wichtiges Forum, in dem sich Logistiker und Vertreter aus Wirtschaft, Industrie und Handel über die Zukunft der Binnenhäfen am Rhein austauschen. Fachkundige Referenten erörtern, welche Herausforderungen und Chancen die Globalisierung für die Unternehmen im Rheinland bereit hält und wie die wachsenden Gütermengen künftig bewältigt werden können. Mit Spannung erwartet wird der Vortrag von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek zum geplanten Hafenkonzept NRW. Ein weiterer prominenter Gast ist Trendforscher Prof. Peter Wippermann. Vertreter der Seehäfen



Bild: Fuchs

Hamburg, Rotterdam und Antwerpen erläutern ihre Strategien im Hinterlandverkehr mit NRW. Im Detail analysiert werden die Perspektiven der Häfen in Köln, Düsseldorf, Neuss und Krefeld. Informationen unter Tel. 0 21 31 / 53 23-0 oder info@rheincargo.com

www.rheincargo.com

Michael Fuchs

Lkw-Fahrer berichten vom Alltag auf den Straßen Kölns

Oliver Hilsdorf



Bilder: Grohmann

Fahrer im Lkw-Nahverkehr

Ich verstehe ja, dass man marode Brücken schonen muss. Aber warum darf ein voll-beladener Dreiachser mit fast 30 Tonnen über die Mülheimer Brücke, und ich mit einem Leercontainer nicht? Damit bringt mein Fahrzeug doch nur 15 Tonnen auf die Waage. So eine Erlaubnis würde uns Fahrern schon etliche Kilometer ersparen. Stattdessen verlieren wir durch die Zeitverluste ganze Touren. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dieses Verkehrschaos für den Wirtschaftsstandort Köln langfristig ohne Konsequenzen bleibt.

Balan Traian



Fernfahrer aus Rumänien

Ich bin froh, dass ich nicht ständig in der Region Köln unterwegs bin. Hier über den Rhein zu kommen, ist wirklich schwierig. Mit meinem 40-Tonner darf ich im Moment nur eine einzige Autobahnbrücke nutzen. Das ist für den gesamten Lkw-Verkehr einfach nicht genug. Für mich ist es nur ein Umweg, mit dem ich planen kann. Mein Chef muss die höheren Kosten aber dem Kunden erklären. Und für die Anwohner ist es bestimmt nicht angenehm, wenn ich durch ein Wohngebiet fahren muss. Oft habe ich aber keine andere Möglichkeit.

Hasan Sezer



Fahrer im Lkw-Nahverkehr

Bei all den gesperrten Brücken fahre ich schon um zwölf Uhr im Hafen Niehl los, wenn ich um 13 Uhr einen Container in Leverkusen abliefern soll. Trotzdem stehe ich meist länger im Stau. Also ruft der Empfänger an und fragt: „Wo steckst Du?“ Die ganze Sache baut schon Stress auf. Heute arbeite ich bis zu 14 Stunden am Tag, früher als Fernfahrer hatte ich nach neun Stunden meine Ruhe. Auch wenn ich als Container-Zubringer jeden Abend zu Hause bin, ist mir der Fernverkehr manchmal lieber.

Alexander Peschel



Fahrer im Lkw-Nahverkehr

Eigentlich müsste ich genau überlegen, ob ich demnächst die Spedition meines Onkels übernehmen will. Die Brückensperrungen drücken schon sehr auf die Margen. Sie kosten Arbeitszeit, Sprit und Verschleiß am Fahrzeug. Wenn ich es aber nicht tue, sitzen sechs Kollegen auf der Straße. Die haben auch Familie und müssen sehen, wie sie vorwärts kommen. Mit meinem aktuellen Kunden habe ich noch Glück: Der Umweg hält sich in Grenzen. Manche Fahrer kommen aber auf bis zu 100 Zusatzkilometer am Tag. (cg)



Lkw am CTS Container-Terminal im Hafen Niehl. Die Fahrt zum Kunden dauert heute viel länger als früher.

Umwege und Staus: Kombiniertes Verkehr leidet

500.000 Kilometer mehr pro Jahr allein bei Containern. Spediteure präsentieren Lösungen gegen Brücken-Chaos

Alfred Kranz sagt es mit aller Deutlichkeit: „Wenn das hier so weiter geht, machen demnächst nicht nur die Fernfahrer einen Bogen um Köln – sondern auch die großen Arbeitgeber der Region.“ Was der Vorstandsvorsitzende des Verbands der Kölner Spediteure und Hafenanlieger (VKSH) meint, ist die untragbare Verkehrssituation an den Kölner Rheinbrücken, die sich mittelfristig noch verschlimmern könnte. Gemeinsam mit der IHK und Logistik-Managern aus Industriebetrieben wie Lanxess, Evonik und Ford hat der Verband daher am 4. September Lokalpolitiker und Vertreter der Stadtverwaltung in den Hafen Niehl eingeladen, um Probleme und Lösungsansätze darzulegen.

Verstopfte Straßen. Den Großraum Köln so weit wie möglich umfahren: Das ist selbst für den Fernverkehr nicht einfach. Doch etliche Waren haben ihr Ziel direkt in der Stadt oder Umgebung: Schließlich wollen Industrie, Handel und Gewerbe und letztlich auch die Bürger beliefert werden. Ohne Logistik blieben nicht nur Arbeitsstätten ohne Material, sondern auch Supermarktgale leer. Um verstopfte Fernstraßen, Lärm, Unfälle und Umwelt-

schäden durch Lkw zu begrenzen, fördern Politik und Umweltverbände den kombinierten Verkehr: Lastwagen sollen nur zum Einsatz kommen, wo es nicht anders geht. Zum Beispiel auf den letzten Kilometern zwischen Hafen oder Bahnterminal und Kunden. Den Großteil der Strecke übernehmen dann die umweltschonenden Verkehrsträger Rheinschiffahrt und Eisenbahn. „Wenn aber der Lkw-Nachlauf erheblich gestört wird, schrumpfen die Kostenvorteile des kombinierten Verkehrs“, erklärt Hans Peter Wieland, Geschäftsführer des CTS Container Terminals im Hafen Köln Niehl. „Durch das Brücken-Chaos entstehen erhebliche Nachteile – nicht nur für unsere rechtsrheinischen Kunden.“

Notreparaturen. Tatsächlich ist die Situation ernüchternd. Lkw mit Start oder Ziel im Niehl-Hafen müssen heute Umwege von bis zu 40 Kilometern pro Strecke in Kauf nehmen: Wegen neuer Schäden ist die Leverkusener Rheinbrücke seit 16. Juni wieder für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen gesperrt. Wenn die Notreparaturen erfolgreich sind, sollen Lastwagen die Brücke ab Ende Oktober wieder queren dürfen. Doch niemand kann sagen, ob das Bauwerk bis 2020 durchhält, wenn der erste Teil des Neubaus fertig sein soll. Die ebenfalls marode Mülheimer Brücke und Zoobrücke dürfen nur Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 30 Tonnen befahren. Die Deutzer Brücke ist ab 3,5 Tonnen gesperrt. Blei-

ben nur die Severinsbrücke, deren Zufahrten zum Teil für Lkw dicht sind, sowie die Rodenkirchener Brücke im Kölner Süden.

Mehr Emissionen. Nicht nur für Nahverkehrs-Spediteure ist die Lage prekär. Nach Berechnungen des Verbands müssen allein die Lkw im Containerverkehr des Niehl-Hafens wegen fehlender Rheinquellungsmöglichkeiten eine halbe Million Mehrkilometer pro Jahr zurücklegen. Der Dieserverbrauch steigt dadurch um rund 175.000 Liter, der CO₂-Ausstoß um 633 Tonnen. Weitere Hafenanlieger dazugerechnet, dürfte es etwa die vierfache Menge sein. Auch Pendler und Reisende leiden unter der höheren Verkehrsdichte, die nicht selten Stau oder einen kompletten Verkehrsinfarkt nach sich zieht. Die zusätzliche Feinstaub- und Lärmbelastung bedeutet weniger Lebensqualität für die Anwohner. Statistisch gesehen, dürfte auch die Zahl der Unfälle steigen. Der erhöhte Verschleiß an den verbleibenden freien Strecken fällt letztlich wieder dem Steuerzahler zur Last. „Alles in allem leidet der gesamte Standort Köln“, erklärt Kranz. „Und wenn die Kosten bei Industrie, Handel und Gewerbe ankommen, werden etliche die Standortfrage neu bewerten. Das könnte die Region Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft kosten.“

Alternativen. Anstatt nur auf die Probleme hinzuweisen, präsentierte der VKSH auch Lösungsvorschläge. So könnte beispielsweise die Shuttlezugverbindung zwischen Niehl und Bergisch Gladbach wieder aufgenommen werden, wenn sich die Stadt an den Kosten beteiligt. Durch die Wiederinbetriebnahme des Satelliten-Terminals ließen sich jährlich rund 40.000 Lkw-Fahrten über die Rheinbrücken einsparen, argumentiert der Verband. Eine weitere Möglichkeit sei die Einführung einer Sondergenehmigung für die Brückennutzung durch den kombinierten Verkehr: Ähnlich der Umweltplakette erhielten dann Lastwagen eine KV-Vignette. Die einfachste Möglichkeit sei, das Fahrverbot nicht anhand des zulässigen Gesamtgewichts, sondern anhand des tatsächlichen Fahrzeuggewichts festzumachen: Schließlich bringen Fahrzeuge mit leeren Containern auf dem Anhänger weit unter 30 Tonnen auf die Waage. Damit könnten viele überflüssige Kilometer eingespart werden.

Christian Grohmann



Seit die Brücke gesperrt ist, brummt die Fähre

Die „Fritz Middelanis“ verbindet Köln-Langel mit Leverkusen-Hitdorf
Zahl der beförderten Fahrgäste und Autos legt kräftig zu

Früher ging es hier gemütlicher zu. Da sind wir nur nach Fahrplan gefahren – alle 15 Minuten. Doch seit die Leverkusener Brücke für Lastwagen gesperrt wurde, brummt die Fähre wie noch nie. Im Berufsverkehr fahren wir jetzt ohne Pause hin und her.“ Hans-Gerd Kohlmann (50) wirft einen kurzen, prüfenden Blick hinunter auf das Deck der „Fritz Middelanis“, wo Kassierer Joachim Stark (34) gerade ein Auto auf den letzten freien Platz eingewiesen hat. Ein Nicken, und mit einer kurzen Bewegung am Steuerpult lässt der Schiffsführer die Fähre vom Anleger in Köln-Langel hinaus auf den Rhein gleiten. Rund drei Minuten dauert die Überfahrt auf die andere Rheinseite nach Leverkusen-Hitdorf. Ein Dutzend Pkw und Kleinbusse sind an Bord. Und ein roter Baustellen-Lkw. Der dreischsige Kipper hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 26 Tonnen. Viel zu viel für die marode Leverkusener Brücke, die seit Juni 2014 wieder für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt ist. Aber kein Problem für die „Fritz Middelanis“. Die 1962 gebaute Rheinfähre kann Lkw, Busse und Landmaschinen bis 32 Tonnen befördern. Rund 18 Pkw oder 250 Personen passen auf das wendige Schiff, das eine Tragfähigkeit von 65 Tonnen hat.

Flott. Sofort nach der Ankunft am Fähranleger in Hitdorf rollen die Fahrzeuge an Land. Auch die mitgereisten Fußgänger und Radfahrer verlassen zügig das Schiff. Es dauert keine zwei Minuten, ehe das Deck leer ist, und die nächsten Fahrgäste an Bord kommen. Kurz darauf legt die Fähre wieder ab. Zeit zum Verschnaufen bleibt Hans-Gerd Kohlmann keine. Während er die „Fritz Middelanis“ routiniert zurück nach Langel steuert, müssen sich Joachim Stark und sein Kollege Jannes Fleermann (18) sputen, um rechtzeitig bei allen Kunden zu kassieren. Viele haben Zehner- oder Monatskarten. „Ich fah-

re lieber mit dem Auto auf die Fähre, als auf der Brücke ewig im Stau zu stehen“, erzählt eine junge Frau aus Monheim, die im Kölner Norden arbeitet. Zwar komme es im Berufsverkehr, vor allem nachmittags und abends, auch am Fähranleger zu Wartezeiten. „Aber hier kann ich beim Warten den Motor ausmachen und aussteigen, telefonieren oder Mails schreiben. Das ist mir lieber als Stop-and-Go auf der Brücke.“ Hinzu kommt: An einem sonnigen Spätnachmittag wie diesem herrscht an der Rheinfähre fast so etwas wie Urlaubsstimmung. Im sanften Licht spielt die Flusslandschaft ihre besonderen Reize aus. Die Wasseroberfläche glitzert. Schiffe tuckern langsam vorbei, Kajakfahrer paddeln durch die Fluten. Ein Angler wirft die Leine aus. Schwäne und Enten treiben auf dem Rhein.

„Wir mussten einen zweiten Kassierer einstellen

Günstig. Doch auch kühle Rechner setzen auf den Schiffstransport, „Mit der Fähre spare ich Zeit, weil ich sonst weite Umwege fahren müsste“, berichtet ein Lkw-Fahrer. Und sogar Paketdienste nutzen das Schiff – etwa für Touren von Leverkusen nach Dormagen –, weil es die zeitlich günstigste Alternative ist. So wundert es nicht, dass die Fähre schon seit geraumer Zeit sehr erfolgreich unterwegs ist. „Früher hatten wir vor allem sonntags bei gutem Wetter viel zu tun. Inzwischen läuft es auch in der Woche sehr gut, und wir müssen nachmittags einen zweiten Kassierer beschäftigen“, erläutert Hans-Gerd Kohlmann. Die Zahlen sprechen für sich: Im vergangenen Jahr stieg die Anzahl der beförderten Personen um 17,2 Prozent auf 271.034. Es wurden 134.197 Pkw transportiert – eine Steigerung zum Vorjahr von 34,7 Prozent. Außerdem nutzten 1.706 Lkw und Traktoren die Fähre (plus 8,0 Prozent) sowie 2135 Lieferwagen (plus 42,9 Prozent). Und auch in diesem Jahr werden steigende Fahrgastzahlen verzeichnet.

Vielseitig. Dass immer mehr Menschen den Service der Rheinfähre zwischen Langel und Hitdorf nutzen und sein Job dadurch stressiger geworden ist, hat Hans-Gerd Kohlmann nicht die Freude an der Arbeit genommen. „Auch wenn ich immer hin und her fahre: Hier draußen auf dem Rhein, bei Wind und Wetter, ist kein Tag wie ein anderer“, sagt er mit einem Lächeln.

Michael Fuchs



Bilder: Fuchs

Die „Fritz Middelanis“ verkehrt das ganze Jahr

Technik, Fahrplan, Preise – alle wichtigen Informationen zur Fährverbindung im Kölner Norden



Bild: Fuchs

SCHIFFSDATEN

Die „Fritz Middelanis“ lief 1962 bei der Clausen-Werft in Oberwinter vom Stapel. Die Auto- und Personenfähre ist mit den Landeklappen 42 Meter lang, 11 Meter breit, hat ein Eigengewicht von 116,5 Tonnen und verfügt über eine Ladefläche von 257 Quadratmetern. Sie wird von vier Deutz-Dieselmotoren à 80 PS (59 kW) angetrieben. Die Kraftübertragung und Steuerung erfolgt durch vier so genannte Schottel-Ruderpropeller (je zwei pro Seite). Diese sind um 360 Grad schwenkbar und machen das Fährschiff extrem wendig. Die Besatzung besteht aus einem Schiffsführer und ein oder zwei Kassierern. Wie jedes Binnenschiff wird auch die Fähre regelmäßig auf einen technisch einwandfreien Zustand überprüft. Die letzte große Schiffsuntersuchung auf der Werft fand im Februar 2012 statt.

BETRIEBSZEITEN

Die Fähre ist das ganze Jahr durchgehend in Betrieb (außer Heiligabend, 1. Weihnachtstag und Silvester). Vom 1. April bis 30. September verkehrt sie montags bis freitags von 6:00 bis 20:15 Uhr, samstags, sonn- und feiertags von 9:00 bis 20:15 Uhr. Im März und Oktober findet die letzte Fahrt jeweils um 19:30 Uhr statt, und der Fährbetrieb beginnt sonn- und feiertags erst um 10 Uhr. In der dunklen Jahreszeit vom 1. November bis Ende Februar verkehrt die Fähre montags bis freitags von 6:00 bis 19:30 Uhr, samstags von 9:00 bis 18:30 Uhr und sonn- und feiertags von 11:00 bis 18:30 Uhr.

TICKETS

Für die einfache Fahrt zahlen Erwachsene einen Euro, Kinder von 6 bis 14 Jahren nur 50 Cent. Eine Zehnerkarte für Erwachsene kostet

8 Euro, eine Monatskarte 21 Euro. Mit Fahrrad werden für die einfache Fahrt 1,80 Euro fällig, mit Motorrad 2,10 Euro, mit Pkw 3,00 Euro und mit Lieferwagen bis 3,5 Tonnen 4,00 Euro. Günstiger wird es mit Zehner- und Monatskarten.

TRADITION

Betrieben wird die „Fritz Middelanis“ von der „Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH“, an der die HGK und die Stadt Leverkusen zu je 50 Prozent beteiligt sind. Benannt ist sie nach einem Leverkusener Industriellen und ehemaligen Geschäftsführer der Fähre. Die Autofähre steht in einer langen Tradition. Schon vor mehr als 400 Jahren pendelten Boote zwischen Langel und Hitdorf, um Menschen und Fracht über den Rhein zu bringen.

(mf)

Hafen news

Hafen Godorf

Gericht verhandelt im Februar 2015

Der geplante Ausbau des Hafens in Köln-Godorf ist im kommenden Jahr Thema vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Der 7. Senat verhandelt am 19. Februar 2015 über einen Revisionsantrag der HGK. Die HGK möchte den Hafen um ein viertes Becken erweitern. Vorgesehen sind vier Anlegestellen für Schiffe, ein trimodales Containerterminal mit Bahn- und Straßenanschluss sowie ein Terminal für Schütt- und Stückgut. Der Bau ruht seit 2009, nachdem das Verwaltungsgericht Köln die Planfeststellung aus formalen Gründen aufgehoben hatte.

(mf)

Feuerwehrrübung

Höhenretter bergen Kranführer



Bild: Knott

Einsatz für die Feuerwehr in 16 Metern Höhe.

Am 7. August 2014 geht um 11.10 Uhr ein Notruf aus dem Niehler Hafen bei der Kölner Feuerwehr ein: Kranführer Detlef Roßbach habe im Führerstand des Krans 52 am Molenkopf einen Herzinfarkt erlitten. Dass es sich um eine Übung handelt, wissen nur wenige Eingeweihte. Zehn Minuten später sind Notarzt und Rettungssanitäter vor Ort. Dort teilt man ihnen mit: Wegen eines technischen Defekts lasse sich die Laufkatze nicht zur Kranführertreppe fahren. Daraufhin nehmen Arzt und Sanitäter den waghalsigen Weg über den Kranausleger in rund 16 Metern Höhe. Die Erstversorgung des Patienten hat Priorität. Als der Kranwagen der Feuerwehr eintrifft, kann der Patient per Kran auf einer Krankentransportlagerung zum Rettungswagen heruntergebracht werden. Eine Herausforderung für die Helfer. Nach 50 Minuten hätte Detlef Roßbach auf dem Weg ins Krankenhaus sein können – doch hier wird die Übung abgebrochen und die zwölfköpfige Rettungsschwärmer informiert. Anschließend wird der Einsatz bis in kleinste Detail analysiert und auf Verbesserungspotenzial untersucht.

(mk)

Rheinauhafen

Fest zur Eröffnung



Bild: Fuchs

Zahlreiche Zuschauer verfolgten das Spektakel.

Ein Löschboot der Feuerwehr gratuliert mit Wasserfontänen auf dem Rhein: Nach zwölfjähriger Bauzeit wurde im Juni die Fertigstellung des Kölner Rheinauhafens mit einem dreitägigen Hafenfest gefeiert. Tausende Besucher flanieren durch das moderne Stadtquartier mit den charakteristischen Kranhäusern und genießen ein buntes Unterhaltungsprogramm mit viel Musik und einem „Hafendinner in Weiß“ unter freiem Himmel. Die HGK hatte 2002 mit der Umwandlung des ehemaligen Industrieareals begonnen.

(mf)

Bilder: HGK, Fuchs

Tankschiffe löschen Ladung im Godorfer Hafen. Große Chemieparks, Raffinerien und mittelständische Chemieunternehmen sind auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen.



Pipelines sind nicht alles

Chemieindustrie definiert Anforderungen an die Verkehrs-Infrastruktur im Rheinland

Köln ist Karneval. Köln ist Domstadt. Und Köln ist Chemiehauptstadt. Tatsächlich, denn von den rund 420 nordrhein-westfälischen Chemieunternehmen, deren mehr als 90.000 Beschäftigte einen Jahresumsatz von knapp 47 Milliarden Euro erwirtschaften, ist ein beträchtlicher Teil in Sichtweite des Doms ansässig. Im Kölner Chemiegürtel, sagt der Kenner. „Viele Kölner wissen nicht, dass ihre Heimat auch Deutschlands Chemiehauptstadt ist“, betont der Leverkusener Chempark-Manager Ernst Grigat und zwinkert: „Irgendwo muss es halt eine Wertschöpfungsgrundlage für die Freizeitbeschäftigungen der Rheinländer geben.“

Standortfaktor Infrastruktur. Die chemische Industrie gehört zu den Schlüsselbranchen der Region. Im Rheinland finden die Unternehmen bis heute ideale Bedingungen vor. Wie etwa ein Ausbildungssystem, das hoch qualifizierte Fachkräfte hervorbringt. Oder Lohnkosten, die mit 31 Euro pro Stunde nur knapp über dem europäischen Durchschnitt liegen. „Damit ist Deutschland als Standort nach wie vor interessant“, erklärte etwa Jörg Becker, Supply Operations Manager des Mineralölkonzerns BP am Standort Bochum zu Beginn des Jahres auf einer Konferenz. „Die Verkehrsinfrastruktur ist ebenfalls überdurch-

schnittlich gut. Wir müssen sie aber unbedingt vor dem Verfall bewahren.“ Für das Rheinland geht Grigat noch weiter: „Die Verbundstruktur von Straße, Binnenschiff, Schiene und Pipeline hier ist einzigartig. Doch wir brauchen nicht nur den Erhalt dieser Infrastruktur, sondern auch einen bedarfsgerechten Ausbau. Denn Wirtschaftsleistung und Verkehr werden weiter wachsen.“

Wichtiges Auslandsgeschäft. Knapp 57 Prozent ihres Geschäfts wickeln die rheinischen Chemieunternehmen mit dem Ausland ab. Das zeigt sich besonders an der großen Transportmenge in Richtung der Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen: Jährlich bringen Binnenschiffe von dort etwa 7,4 Millionen Tonnen chemische Rohstoffe in die Region, jährlich werden 4,2 Millionen Tonnen Produkte wieder in die gleiche Richtung verschifft. Alle anderen Destinationen zusammen machen auf der Wasserstraße lediglich 1,8 Millionen Tonnen Import und 2,8 Millionen Tonnen Export aus. Auf der Straße dominieren ebenfalls die westlichen Nachbarn mit 8,4 Millionen Tonnen Einfuhren und 4,7 Millionen Tonnen Ausfuhren. Dass diese Mengen nicht abnehmen werden, legt auch die Verkehrsprognose 2030 nahe, die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt Anfang Juni in Berlin

vorgelegt hat. Demnach wird der Güterverkehr in Deutschland gegenüber 2010 um 38 Prozent zunehmen. Der grenzüberschreitende Verkehr noch stärker. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek warnt bereits: „Wenn wir unseren Wohlstand und unsere Wirtschaftskraft nicht gefährden wollen, dann müssen wir unsere Verkehrswege in Schuss halten“, betonte der SPD-Politiker am 11. Juni auf einer Pressekonferenz im Düsseldorfer Fritz-Henkel-Haus. Dort übergaben Grigat und seine Vorstandskollegen des Verbands ChemCologne dem Minister eine frisch gedruckte Studie mit dem Titel „Chemielogistik im Rheinland“. Entstanden ist das von ChemCologne beauftragte Werk bei der Kompetenzgruppe Chemielogistik, die aus der Europäischen Fachhochschule Brühl, der Fachhochschule Köln, der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS und dem Institut für angewandte Logistik besteht. Auf 60 Seiten untermauert die Studie die Warnungen des Ministers und zeigt Engpässe auf, die es zu beseitigen gilt. Dazu zählt neben der häufig beklagten Brückenproblematik auch die zu geringe Anzahl von Binnenschiffterminals für den Flüssiggutumschlag. Oder die Fahrrinntiefe des Rheins. Die möchten die Chemielogistiker auf 2,80 Meter Abladetiefe bis Koblenz ausgebaut wissen.

Teil 5

Jetzt mitmachen!

Lok-Quartett der RheinCargo

Schwere Lokomotiven für den Rangierbetrieb einzusetzen, rechnet sich wirtschaftlich nicht. Ebenso wenig eignen sich die Strecken-Loks für die zentimetergenaue Positionierung von Waggons. Dies ist die Nische der Rangierroboter. Sie sind je nach Typ maximal 15 Kilometer pro Stunde schnell. Weil sie meist per Funkfernbedienung von einem Rangierer bedient werden, sind sie nur mit einem Notfahrstand ausgestattet. 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)

5b

Schwere Streckenloks



185 514-7

Betriebszeit:	seit 2003
Hersteller:	Bombardier
Modell:	Traxx F140AC
Antrieb:	elektrisch
Länge ü.P.:	18,90 m
Gewicht:	84 t
Leistung:	5.600 kW
Anzugskraft:	300 kN
Geschwindigkeit:	140 km/h





Boxenbedarf. Auch der Transport von Gefahrgut in Containern gestaltet sich aufgrund veralteter und intransparenter Lagerstrukturen schwierig, so die Studie. Es müsse in spezielle Gefahrgutlager und weitere Umschlagmöglichkeiten investiert werden. Etwa in Godorf, wo eine Fläche direkt am Hafen und in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Chemieunternehmen im Kölner Süden den Anschluss eines Containerterminals an Straße, Schiene und Wasserstraße ermöglicht. Groschek stellte sich hinter einzelne Forderungen der Studie. Die Rheinvertiefung bis Koblenz habe er bereits für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Das Land arbeitet an einem Hafenkonzept NRW, das Investitionssicherheit für private und öffentliche Infrastrukturbetreiber schaffen soll. Groschek und Grigats Vorstandskollege Clemens Mittelviefhaus räumten jedoch ein, dass Straßen und insbesondere marode Brücken Vorrang vor den anderen Verkehrsträgern genießen müssen. Dabei bevorzuge die Branche schon aus Sicherheitsgründen Binnenschiff und Bahn, erklärt Lanxess-Logistikmanager Gerd Deimel. „Über 50 Prozent unserer Rohstoffe kommen mit dem Tankmotorschiff.“ (siehe Interview rechts)

Christian Grohmann



Hafen news

Interview

Fünf Fragen an... Lanxess-Logistiker Gerd Deimel

Bild: Fuchs



Gerd Deimel ist Lanxess-Logistikmanager und Sprecher der VCI-Initiative Verkehrsinfrastruktur

1 Welche Bedeutung haben Binnenschiff und Bahn für die Chemieindustrie?

Über 50 Prozent der bei Lanxess benötigten Rohstoffe kommen per Tankschiff über den Rhein. Die Eisenbahn spielt für uns bislang leider netzbedingt noch nicht die gleiche Rolle. Prinzipiell bevorzugen wir die beiden umweltschonenden Verkehrsträger gegenüber der Straße. Die „letzte Meile“ etwa für Gefahrgut-Container muss aber häufig der Lkw leisten. Da kommt man nicht um den Straßentransport herum.

2 Wird das Verkehrsaufkommen in der Region weiter wachsen?

Der internationale Handel entwickelt sich dynamisch. Das führt zu mehr Exporten und Importen – aber auch zu mehr Transitverkehren. Allein unser Rohstoff-Bedarf wird in absehbarer Zeit weiter ansteigen.

3 Wird das für die Infrastruktur ein Problem?

Sofern Autobahnbrücken, Kanalschleusen und Eisenbahntrassen weiter verfallen wie bisher – ja. Der Sanierungsstau ist überall vorhanden und muss dringend aufgelöst werden. Allerdings verfügen die Bundeswasserstraßen und vor allem der Rhein noch über freie Kapazitäten, die auf Straße und Schiene zurzeit nicht vorhanden sind. Wir wollen weiter wachsen, und ohne eine funktionierende Infrastruktur ist dies so nicht möglich. Infrastrukturpolitik ist Standortpolitik, und die Verbesserung der Infrastruktur geht nicht ohne Nebenwirkungen, was den Bürgern so auch transparent gemacht werden muss.

4 Wer muss nun handeln?

Im Prinzip alle, denn wir dürfen nicht den Ast absägen, auf dem wir sitzen: Wir müssen alles tun, um eine Überbelastung der Bauwerke zu vermeiden, in dem man beispielsweise die Verkehrsträger entzerrt. Brücken- und Straßenschäden nehmen zu. Denn den größten Zuwachs der Verkehrsleistung hat immer noch die Straße. Politik und Verwaltung müssen daher alles Notwendige tun, um den Sanierungsstau in der Infrastruktur bei den Wasserstraßen aufzulösen und neue Verkehrsknotenpunkte zu schaffen.

5 Wie bekommt man mehr Güter aufs Schiff?

Auch die Industrie muss Verkehre stärker verlagern wollen. Hierfür ist das Bewusstsein bereits gestiegen. Der Verband der Chemischen Industrie hat die Initiative Verkehrsinfrastruktur vorgestellt. Je mehr Nutzer wir auf der Wasserstraße haben, desto besser lassen sich die Kosten schultern. Aber dazu müssen Schleusen so schnell wie möglich repariert und die Abladeoptimierung im Rhein vorangetrieben werden. Die damit verbundene höhere Zuverlässigkeit lockt auch neue Verladere zu diesem Verkehrsträger.

Christian Grohmann

5c Schwere Streckenloks



DE 802

Betriebszeit:	seit 2013
Hersteller:	Bombardier
Modell:	BR 285
Antrieb:	dieselelektrisch
Länge ü.P.:	18,90 m
Gewicht:	84 t
Leistung:	2400 kW
Anzugskraft:	300 kN
Geschwindigkeit:	140 km/h

6a Schwere Rangier- / leichte Streckenlok



NE IV

Betriebszeit:	seit 1965
Hersteller:	KHD
Modell:	DG 1000 BBM
Antrieb:	Dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	13,3 m
Gewicht:	80 t
Leistung:	808 kW
Anzugskraft:	205 kN
Geschwindigkeit:	70 km/h

7c Rangierroboter



TT 9

Betriebszeit:	seit 1985
Hersteller:	Windhoff
Modell:	RW 160 DH
Antrieb:	Dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	9,31 m
Gewicht:	66 t
Leistung:	118 kW
Anzugskraft:	160 kN
Geschwindigkeit:	4,5 km/h

Hafen news

Hafen Niehl

Erneuerung der Spundwände

Die HGK lässt seit Juli im Hafen Köln-Niehl die Uferbefestigung am Hansekai erneuern. „Die Spundwände aus den 1960er-Jahren haben ihre Lebensdauer erreicht und werden den neuen Schiffsgenerationen nicht mehr gerecht. Ein Neubau ist unumgänglich“, erläutert Projektleiter Jürgen Büsing. Dazu werden vor der alten Uferwand starke Stahlprofile tief in den Untergrund des Hafenbeckens getrieben. Im ersten Schritt werden die Profile einvibriert und anschließend mit einem so genannten „Dieselbär“, einem dieselbetriebenen Schlaghammer, der wie ein Zweitaktmotor funktioniert, bis auf die vorgesehene Tiefe in den Boden gerammt. Der Dieselbär hängt dabei an einem Kran, der auf einem Arbeitsschiff steht. Insgesamt müssen rund 1100 Meter Uferwand neu errichtet werden. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Mitte 2016. Zu Beeinträchtigungen durch Lärm wird es während der Bauzeit aber nur phasenweise kommen. (mf)



Bild: Fuchs

Mit dem „Dieselbär“ werden Profile ins Hafenbecken gerammt.

Kölner Lichter

Feuerwerker im Niehler Hafen

Die Kölner Lichter zählen zu den spektakulärsten Feuerwerken in Europa und sind weit über Köln hinaus bekannt. Was viele jedoch nicht wissen: Abgefeuert werden die Raketen, Bomben und Feuertöpfe von einem modernen Gütermotorschiff, mit dem normalerweise Container oder Massengüter transportiert werden. Auch in diesem Jahr waren Chef-Pyrotechniker Georg Alef (53) von der Eitorfer Firma Weco und sein 50-köpfiges Team wieder tagelang im Niehler Hafen beschäftigt, um das Feuerwerk im Laderaum des 192 Meter langen Koppelverbands „Colombia“ aufzubauen. Für die 27-minütige Show wurden 4,8 Tonnen Pyrotechnik installiert, die am 19. Juli per drahtloser Fernsteuerung in den Kölner Nachthimmel geschossen wurden. Für die „Colombia“, die dank ihrer versenkbaren Dalben metergenaue auf dem Rhein „parken“ kann, war es bereits der fünfte Einsatz bei den Kölner Lichtern. Einen Tag später war das Schiff schon wieder mit Fracht unterwegs. (mf)



Bild: Fuchs

Pyrotechniker Georg Alef im Laderaum der „Colombia“

Koppelverband im Containerverkehr

Die „Olesia“ pendelt wöchentlich zwischen Antwerpen und Köln – Bis zu 538 Boxen an Bord

Rumms. Ein dumpfes Grollen vibriert durch Wände und Luft. Zeugt von metallischer Resonanz, mehr als der Raum des Steuerhauses hergibt. Rutger Arens sitzt in einem großen Ledersessel am Schreibtisch neben dem Fahrstand und studiert unbeeindruckt den Stellplan, zeigt auf ein grünes Rechteck mit einer langen Zahlenkombination. Schiffsführer Jaap Prins klopft seinem Neffen auf die Schulter und setzt ein Häkchen an das Feld. Keine Minute später rumpelt es erneut: Hinter einem Turm aus drei Containern hat der Portalkran eine weitere Blechkiste im Laderaum der „Olesia“ abgestellt. Rutger grinst, nimmt seinem Onkel den Stift aus der Hand und hakt Container-Nummer und Stellplatz ab. Acht Meter über der Wasseroberfläche des Niehler Hafens hat der Elfjährige an diesem Samstagmorgen alles unter Kontrolle.

Sechste Generation. Zwei Wochen begleitet Rutger seinen Onkel auf dem Rhein. „Es ist einfach schön, jemanden aus der Familie mit an Bord zu haben“, erzählt Prins und nippt an seinem Kaffee. „So fühlt man sich ein bisschen mehr wie zu Hause.“ Normalerweise fahren zwei seiner Söhne in der gleichen Schicht. Doch weil neues Personal eingearbeitet werden muss, teilen sich die erfahrenen Schiffsleute auf. „Ab November fahren wir aber wieder zusammen.“

Der 57-Jährige stammt wie viele seiner Kollegen aus einer Schifferfamilie, wurde sogar an Bord geboren. Bis zu Beginn der Wirtschaftskrise war Prins mit einem eigenen Schiff unterwegs, das er vorausschauend, aber schweren Herzens verkaufte. „Für mich war es eine tolle Zeit. Jeden Abend haben wir woanders fest gemacht. Haben ständig neue Leute, Städte und Landschaften kennen gelernt. Nie wussten wir, wo die

”

Früher wussten wir nie, wo die nächste Reise hingehet

nächste Reise hingehet“, schwärmt der Niederländer, der nun als Angestellter arbeitet. „Hier im Container-Shuttleverkehr geht es darum, den Fahrplan einzuhalten. Aber das Gute daran ist: Ich weiß genau, wann ich wieder zu Hause bin.“ Seine Schicht an Bord dauert zwei Wochen. Die Freizeit dazwischen ebenso lange.

Teilbares Schiff. Wöchentlich pendelt die „Olesia“ zwischen Köln und Antwerpen. Dabei lädt der 2003 gebaute Koppelverband bis zu 538 Standardcontainer. Das 182,5 Meter lange Wasserfahrzeug ist in der Mitte teilbar. „So kann das Motorschiff zum Beispiel am Stapelkai laden, während der Schubleichter am Molenkopf Container aufnimmt“, erklärt Prins. „Zwar müssen wir das

Schiff am Stapelkai auseinanderkoppeln, weil der Liegeplatz nicht lang genug ist. Dafür haben wir weniger Tiefgang und können bei Niedrigwasser mehr Container aufnehmen, als die 135-Meter-Schiffe.“ Mit zwei jeweils 1.250 Kilowatt starken MTU-Dieselmotoren bringt es das Schiff auf 22 Kilometer pro Stunde. Die fährt es aber nur, wenn der Zeitplan im Verzug ist. „Dann verbrauchen wir für eine Rundreise auch mal 16.000 Liter Diesel. Bei optimalen Bedingungen sind es 12.000 Liter“, berichtet Prins. Selbst wenn nur 300 Boxen an Bord stehen, macht das im ungünstigsten Fall knapp 27 Liter pro Container und Strecke. Da kommt kein Lkw ran, auch wenn die Autobahnstrecke nach Antwerpen kürzer ist.

Wieder an Land. Wenn das Schiff am Montagmorgen in Antwerpen ankommt, geht es für Rutger Arens bald wieder in die Schule. Jaap Prins dagegen hat erst einmal zwei Wochen frei. Wie so oft wird ihn seine Frau abholen: Mit dem Auto geht es dann weiter nach Frankreich, wo sich die beiden ein Haus gekauft haben. „Wenn ich Rentner bin, werde ich ganz dort hinziehen. Dann habe ich für mein Leben genug Schiffe gesehen“, lacht Prins. „Dort rumpeln keine Container. Aber ab und zu tuckert ein Traktor vorbei.“ Sollte doch einmal Sehnsucht aufkommen, sind es keine zwei Kilometer bis zum nächsten Schifffahrtskanal.

Christian Grohmann



Bilder: Grohmann

Jaap Prins arbeitet seit 44 Jahren in der Binnenschifffahrt. Rutger Arens unterstützt seinen Onkel, wo er nur kann.



Die „Olesia“ lädt Container im Hafen Niehl.

Der Ulusoy-Ganzzug mit 30 Trailern bei der Entladung in das CTS-Terminal am Westkai.

Ismet Dogan ist Leiter der deutschen Niederlassung Ulusoy GmbH.

Bosporus-Shuttle verbindet Köln mit Istanbul

Bilder: Ulusoy, Dünner

Die türkische Spedition Ulusoy weitet den Kombiverkehr zwischen Deutschland und der Türkei aus

Seit Anfang Juni 2014 gibt es eine neue Kombiverkehrs-Direktverbindung per Bahn zwischen dem CTS-Terminal im Hafen Köln-Niehl und dem Kombiterminal Cerkezköy in der Türkei, 40 km vor Istanbul. Die türkische Spedition Ulusoy ergänzt damit das Angebot im Wachstumsmarkt Türkei. Die Verkehre sind zunächst mit einem Rundlauf pro Woche gestartet. Bis Ende des Jahres soll das Angebot je nach Bedarf auf drei bis fünf Rundläufe pro Woche ausgeweitet werden. Die Züge, die mit speziellen Doppeltaschenwagen für den Transport von Sattelauflegern ausgerüstet sind, benötigen für ihre Fahrt pro Strecke fünf bis sechs Tage und werden von DB Schenker Rail gefahren. Es handelt sich dabei um Verkehre, die zuvor per Fähre über den italienischen Hafen Triest und Lkw zwischen Westeuropa und der Türkei gelaufen sind und nun auf die Schiene verlagert wurden.

30 Trailer pro Zug. Ismet Dogan ist Leiter der deutschen Niederlassung Ulusoy GmbH in München und betreut die Entwicklung der neu-

en KV-Verbindung auch vor Ort in Köln: „Nach zweijähriger Planung konnten wir das Bahnprojekt nun realisieren. Derzeit haben wir 120 neue kranbare Curtainside Trailer auf der Linie im Einsatz, eine weitere Garnitur Trailer ist bereits geordert. Jeder Zug befördert 30 Trailer, der Rest

„ Wir werden im Niehler Hafen ein eigenes Büro einrichten

ist in der Be- und Entladung auf beiden Seiten in Deutschland und der Türkei unterwegs.“ Haupttransportgüter im Export Richtung Türkei sind Automotive-Teile, im Import Textilien. Für die Be- und Entladung der Ganzzüge im CTS-Terminal am Niehler Westkai werden sechs bis sieben Stunden benötigt. „Nachdem die Verkehre in beiden Richtungen nun stabil laufen, werden wir in Kürze im Hafen Köln-Niehl ein eigenes Büro errichten und vor Ort türkisch sprechendes Per-

sonal für die Koordination und Zollabfertigung einsetzen“, berichtet Dogan.

Fähre nach Triest. Die in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts als Fährbetrieb gegründete Ulusoy-Holding zählt mit 400 Mitarbeitern, 300 Lkw und 120 Mio. € Jahresumsatz zu den größten Speditionen der Türkei und ist darüber hinaus im Tourismus und in der Automobil- und Textilindustrie aktiv. Vor zwölf Jahren wurden internationale Verkehre nach Ungarn und Österreich entwickelt, heute ist das Unternehmen mit eigenen Niederlassungen in Deutschland und England vertreten und organisiert regelmäßige Lkw-Verkehre nach Benelux und Frankreich. Im Vorlauf wird vor allem die Fähre von Istanbul nach Triest genutzt. „Etwa 60 Prozent der über Triest einkommenden Lkw und Trailer erreichen im Landverkehr ihre Destinationen in Mittel- und Nordeuropa, 40 Prozent gehen im kombinierten Verkehr per Bahn weiter. Die Bahndirektverkehre ab der Türkei eröffnen uns natürlich neue Möglichkeiten, so dass wir den Bahnanteil am Gesamtverkehr kontinuierlich ausbauen werden“, kündigt Dogan an.

Hans-Wilhelm Dünner

Albatros „fliegt“ von Niehl nach Hamburg und Bremerhaven

Kombizugverbindung ist seit 25 Jahren erfolgreich

Vor 30 Jahren begann im Niehler Hafen mit dem Start des CTS Container-Terminals das Zeitalter des kombinierten Verkehrs. Anfangs bestimmten zweimal wöchentliche Linienverbindungen per Binnenschiff zu den Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen das Umschlagsgeschehen. Aber bereits 1985 übernahm die Deutsche Bahn mit der Verlagerung eines Leercontainerdepots in den Hafen Niehl einen Gesellschaftsanteil an der CTS, an der sie bis heute mit 22,5 % beteiligt ist.

Am 1. Oktober 1988 startete die DB-Tochter Transfracht am Terminal Köln-Eifeltor mit dem „KLV 88“ eine wöchentliche Linienzugverbindung nach Bremerhaven und Hamburg, die zum 1. November 1989 aus Platzmangel in Eifeltor

in den Hafen Niehl verlegt wurde. „Die von Beginn an fünfmal wöchentlich in beide Richtungen laufende Kombizugverbindung ‚Albatros‘ ist seither 25 Jahre ohne Unterbrechung stabil gelaufen“, berichtet CTS-Geschäftsführer Hans Peter Wieland.

„Sie ist damit die älteste Verbindung des Hafens Niehl zu den deutschen Seehäfen. Zwischenzeitlich stieg die Frequenz auf sechs bis sieben Mal in der Woche, aber rückläufige Verladungen, vor allem aus dem Automobilsektor Richtung Russland, haben zu einer Reduzierung der Umläufe geführt. Wir sind aber optimistisch, die Frequenz des ‚Albatros‘ bis Ende des Jahres wieder steigern zu können“, so CTS-Geschäftsführer Andreas Stolte.

Hans-Wilhelm Dünner



Bild: DB AG/SUT Archiv

Hafen news

WM-Fieber im Hafen

Netzwerken beim Sommerfest



Bild: CTS

Hans Peter Wieland (CTS), Ingo Egloff (HHM) und Rainer Schäfer (RheinCargo) eröffnen das Fest im Hafen (v. l.).

Für das CTS Container-Terminal, den Hafen Hamburg Marketing e. V. und die RheinCargo gab es am 26. Juni allen Grund zu feiern. Das gemeinsame Sommerfest im Niehler Hafen fand im Zuge des Jubiläums „25 Jahre Albatros-Express“ statt. Rund 200 Mitarbeiter und Kunden fanden sich in der eigens für die Veranstaltung hergerichteten Reparaturhalle auf dem Stapelkai ein. Bei Grillbuffet und Kölsch im Schatten der Containerkräne ging es nicht allein um den erfolgreichen Ganzzugverkehr zwischen Köln und Hamburg. Bis nachts um ein Uhr nutzten die Teilnehmer auch die Gelegenheit, um die Verbindungen zwischen den beiden Wirtschaftsregionen zu vertiefen. Für Hochspannung sorgte ab 18 Uhr die Live-Übertragung des WM-Spiels Deutschland – USA. Das 1:0 sicherte den deutschen Kickern in der Vorrunde den Gruppensieg und ebnete dem DFB-Team den Weg zum späteren Weltmeistertitel. Als Erinnerung an den Abend erhielten die Teilnehmer ein WM-Shirt mit CTS-Logo. (cg)

Markterkundung in Wien

CTS zu Gast in Österreich



Bild: Dünner

Die CTS-Geschäftsführer Andreas Stolte (l.) und Hans Peter Wieland (2. v. l.) besichtigen die Baustelle.

Ende August waren die Geschäftsführer der CTS, Hans Peter Wieland und Andreas Stolte, auf Markterkundung und zu Kooperationsgesprächen in der österreichischen Bundeshauptstadt Wien unterwegs. Nach einem Besuch im Containerterminal des Geschäftspartners Wiencont im Hafen Wien-Freudenau besichtigten die Kölner Intermodalexperthen das im Bau befindliche neue Multifunktionsterminal für den kombinierten Verkehr der ÖBB-Infra, einer Tochtergesellschaft der Österreichischen Bundesbahn, in Wien-Inzersdorf. Das auf der grünen Wiese vor den Toren Wiens entstehende hochmoderne Terminal wird mit der ersten Ausbaustufe 2016 an den Markt gehen und im Vollausbau ab 2017 eine Umschlagskapazität von 500.000 Standardcontainern pro Jahr haben. Mehr als 300 Millionen Euro investiert ÖBB-Infra unter Nutzung von EU-Zuschüssen in das zukunftsweisende Projekt. (djj)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen
und gewinnen!

Frage:

Die HGK hat den Betrieb ihrer vier Rheinhäfen und ihren Geschäftsbe- reich Schienengüterverkehr 2012 in ein neu gegründetes Unternehmen übertragen, an dem die Neuss- Düsseldorf Häfen zu 50 Prozent beteiligt sind. Wie heißt dieses Unternehmen?

- a) Rheinbahn
b) RheinCargo
c) Köln-Düsseldorfer

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:

31. Oktober 2014

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen sind zwei Mal je
zwei Tickets für die Kölner
Hafenrundfahrten.

Lokomotive im Bahnhof
am Godorfer Hafen

Die Gewinner des vorigen
Rätsels sind:

Regina Lückerrath (Köln),
Klaus Rosnersky (Herzogenrath).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Terminal Köln Nord

Vom Güterbahnhof zum
Paradies für Filmfans

Bild: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Bild: Tili Mosler

Das Kölner Filmhaus war einst ein Verwaltungsgebäude
der Bahn – Ab 1988 wurde aus dem Eisenbahngelände der Mediapark

Die Sonne scheint über dem Mediapark. Nach tagelangem Regen scheinen die Menschen das gute Wetter zu genießen. Manche joggen, andere spazieren oder picknicken auf den Grünflächen hinter den modernen Bauten des Mediaparks. Im Hintergrund sind vorbeifahrende Züge zu hören. Kaum etwas erinnert an den ehemaligen Güterbahnhof Gereon, der sich bis 1990 hier befand. Auf dem 200.000 Quadratmeter großen Areal wurden früher Stückgüter rangiert und umgeschlagen. Ein Bahnhof inmitten der Innenstadt. Er öffnet schon im Jahre 1859. Heute steht hier weder ein Kran aus dieser Zeit, noch eine Umschlagshalle. Mitte der 1980er-Jahre hatte die Stadt Köln ein Konzept zur Schaffung eines Medienstandortes erarbeitet, worauf die Deutsche Bahn ihren Güterbahnhof zum Verkauf anbot. Als der Bau 1988 vom Stadtrat beschlossen wurde, bedeutete dies das Ende des Bahnhofes. Über einhundert Jahre Kölner Eisenbahngeschichte wurden abgerissen. Verschont blieben nur das um 1890 erbaute Verwaltungsgebäude an der Maybachstraße und ein Stellwerk. Beide stehen unter Denkmalschutz. Das Gelände wurde in dreizehn Einzelgrundstücke aufgeteilt und an private Investoren verkauft. Den städtebaulichen Entwurf lieferte der deutsch-kanadische Architekt Prof. Eberhard Zeidler.

Aufbruch. Währenddessen suchte eine Gruppe aufstrebender Künstler und Studenten nach einer neuen Unterkunft. Sie nannten sich „Kölner Filmhaus e.V.“ „Wir waren ein Zusammenschluss von Kölner Filmemachern, die das gemeinsame Interesse hatten, mehr für den kulturellen Film zu tun“, sagt Jochen Bentz, ehemaliger Vorsitzender des Filmhaus e.V. von 1986 bis 1989. „Es passierte zu wenig im Gegensatz zu Berlin und München.“ Alles fing im Hinterzimmer einer Gast-

Wachpersonal mit
Maschinenpistolen
am Eingang

stätte an, später zog es die Gruppe auf die Luxemburger Straße, wo sie das „Sesselkino“ organisierte. Doch schnell wurde klar, dass man ein größeres Domizil brauchte. „Wir haben nicht nur Kino gemacht“, erklärt Bentz. Zu den Filmvorführungen wurden bald auch Experten eingeladen und Seminare angeboten. Man suchte Unterstützung bei der Politik, um in das ehemalige Verwaltungsgebäude der Deutschen Bahn einzuziehen. Doch während der Bauphase des Mediaparks herrschte für die Künstler jahrelange Ungewissheit. Parteien waren sich uneins. Am Ende bekamen sie die Zustimmung. Bentz erinnert sich noch gut an seine erste Begehung des Gebäudes. „Das Haus war stillgelegt. Es diente nur noch als Bundesbahnkasse, deshalb stand Wachpersonal mit Maschinenpistolen unten am Eingang. Zehn Zentimeter dicke Panzer- glasscheiben waren im Haus, und auf Laufbändern lag das Geld in Bündeln.“ Bentz schaut aus dem Fenster. „Es war unglaublich.“

Wandel. 1994 gab es grünes Licht für die Künstlerinitiative. „Wir konnten erste Planungen machen und haben umgebaut.“ Nach und nach wurde das Haus zu der Kunst- und Kulturstätte, als die es heute bekannt ist. Vieles hat sich mit der Zeit verändert. 2012 hatte das Filmhaus eine Insolvenz zu verkraften, woraufhin die einzelnen Bereiche zu eigenständigen Unternehmen wurden. Der Geräteverleih ist als „Locke Filmgeräteverleih“ selbstständig. Kurzfilme junger Filmemacher werden vom „Neuer Kölner Filmhaus e.V.“ gefördert, und auch das Kino ist ein eigener Bereich. Seminare und Lehrgänge werden nun in der „Filmhaus Köln gemeinnützige GmbH“ angeboten. Die Erfolgsgeschichte kann also weitergehen, und das alte Bahngebäude bleibt ein Paradies für Filmschaffende.

Cem Yalim

Bilanz 2013

HGK behauptet sich
im Wettbewerb

Das Geschäftsjahr 2013 ist für die HGK gut verlaufen. „Trotz eines schwierigen Marktumfeldes ist es uns gelungen, eines der besten Unternehmensergebnisse seit Gründung der HGK zu erwirtschaften. Unser besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die diesen Erfolg ermöglicht haben“, betont HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Unterm Strich verbuchte die HGK 2013 einen Gewinn von 5,96 Millionen Euro, nach 1,94 Millionen Euro im Vorjahr. „Damit liegen wir deutlich über dem geplanten Ergebnis“, so HGK-Vorstand Uwe Wedig. „Um unsere Wachstumsziele angesichts des zunehmenden Wettbewerbs auch in Zukunft erreichen zu können, werden wir weiter hart arbeiten müssen.“ (mf)

Firmenjubiläum

20 Jahre
Schiffstechnik Buchloh


Bild: Grohmann

Heiko Buchloh schneidet die
Schiffstorte an.

Die Schiffe „RheinEnergie“ und „RheinFantasie“ kennt jeder Kölner. Dass sie am Fuße des Siebengebirges entworfen wurden, ist weniger bekannt: Dort feierte am 27. Juni Schiffsingenieur Heiko Buchloh sein 20-jähriges Firmenjubiläum. Zu den über 900 Projekten des Büros aus Unkel-Scheuren gehört auch die Solarfähre „Solaaris“ und das Brennstoffzellen-Fahrgastschiff „Alsterwasser“. Seine rund 150 Gäste hatte Buchloh zu einer Spendenaktion zugunsten der Welthungerhilfe aufgerufen. (cg)

Schwertransport

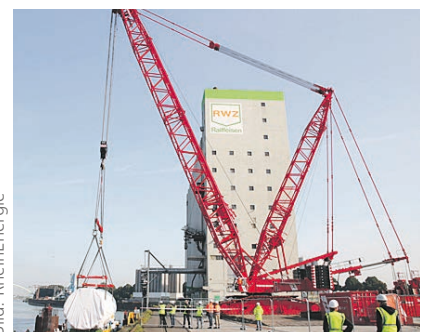
Kraftwerksherz
kam per Schiff


Bild: RheinEnergie

Mit einem Raupenkran wurde die Turbine
aus dem Schiff gehoben.

So eine Fracht käme ohne Binnenschiffahrt nicht ans Ziel: 12,5 Meter lang, 5 Meter breit, 5,5 Meter hoch und 385 Tonnen schwer ist die Gasturbine, die Ende August mit einem Ponton-Schubschiff aus Mannheim im Niehler Hafen angeliefert wurde. Um das kostbare Herzstück des neuen RheinEnergie-Kraftwerks sicher ans Ziel zu bringen, waren wochenlange Vorbereitungen erforderlich. Mit einem riesigen Raupenkran wurde die Turbine am Lagerhauskai vorsichtig an Land gehoben und auf einen Spezialtransporter gesetzt. Dann ging es im Schrittempo auf die rund drei Kilometer lange Strecke zur Kraftwerksbaustelle am Molenkopf. Auch ein Generator wurde auf diese Weise angeliefert. Das 350 Millionen Euro teure Gas- und Dampfturbinenkraftwerk wird eine der modernsten Anlagen Europas und soll 2016 ans Netz gehen. (mf)

Impressum

Kölner Hafenzeitung

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

Redaktion:
Michael Fuchs (mf) [verantwortlich],
Christian Grohmann (cg)
Hans-Wilhelm Dünner (dü)
Cem Yalim (cy)
Margit Knott (mk)
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,
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

Die Bombe im
Schlepptau


Kölner Köpfe

Bild: Grohmann

Klaus Hecker mit einem alten Zeitungsbericht

VOR 50 JAHREN: KLAUS HECKER IM EINSATZ FÜR KÖLN

Menschenleere Rheinbrücken, am Ufer nur ein paar Polizeiwagen: Als Klaus Hecker am 8. September 1964 mit seinem Feuerwehrschnellboot von den Süner-Terrassen am Standort des heutigen Lanxess Towers in den Niehler Hafen fuhr, erlebte er Köln wie eine Geisterstadt. Der Grund für die großräumige Sperrung: Im Auftrag des Kampfmittelräumdienstes schleppte der Berufsfeuerwehrmann und erfahrene Binnenschiffer einen Blindgänger in ein abgelegenes Hafenbecken. Zu groß hatten Sprengmeister die Explosionsgefahr bei einer Entschärfung vor Ort eingeschätzt. Deshalb wurde die bei Ausbaggerungen im Rhein gefundene Flieger-

bombe auf Sandsäcken in einen Ruder Kahn gebettet. Ein Spreizgeschirr verhinderte das Auflaufen des Kahns auf das Schleppboot. Doch als ein entgegenkommendes Frachtschiff sich nicht an die Anweisung der Wasserschutzpolizei hielt und zu schnell fuhr, wurde die Situation brenzlig. Der Wellengang ließ den Bomben-Kahn beinahe auf das Wasser klatschen, Hecker musste für das richtige Verhältnis von Spannung und Spiel der Schleppvorrichtung sorgen. Das Unterfangen glückte ebenso wie die spätere Entschärfung. „Aber als wir im Hafenbecken ankamen, stand mir der Schweiß in den Schuhen“, erinnert sich Hecker 50 Jahre später. (cg)