



KÖLNER

# HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 6 | Nummer 4 | Dezember 2014 | [www.hgk.de](http://www.hgk.de)

## NRW will Häfen im Rheinland stärken



Bilder: Fuchs

Das trimodale Terminal Westkai im Niehler Hafen.

Landesverkehrsminister Michael Groschek bekennt sich zum Ausbau der Infrastruktur und fordert von den Bürgern mehr Akzeptanz für notwendige Projekte

Die Häfen im Rheinland sollen bei der Entwicklung des Güterverkehrs in Nordrhein-Westfalen künftig eine deutlich stärkere Rolle spielen. Zu diesem Ziel hat sich die Landesregierung klar bekannt. Angesichts der zu erwartenden Steigerung des Frachtaufkommens zwischen NRW und den Seehäfen, insbesondere im Containerverkehr, müsse der Anteil von Binnenschifffahrt und Bahntransport erhöht werden, um die verstopften Straßen zu entlasten, erklärte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek Ende Oktober beim „1. Rheincargo-Hafentag“ in Neuss. Dazu sei es unabdingbar, in Bahnstrecken und Häfen zu investieren, betonte der Minister. „Wir müssen die Infrastruktur ertüchtigen und ausbauen.“

**Zukunftsaufgaben.** In seiner Rede stellte Groschek die Eckpfeiler des geplanten neuen „Hafenkonzepts NRW“ vor,

in dem auch der Flächenbedarf benannt wird. In den nächsten zehn bis 15 Jahren benötige man in NRW rund 300 Hektar zusätzliche Flächen für intelligente Hafenlogistik, die Hälfte davon im Rheinland. Mit Blick auf marode Brücken und verfallende Infrastruktur einerseits sowie Bürgerproteste gegen Bauvorhaben andererseits rief er zu einem Umdenken auf. „Wir brauchen eine andere gesellschaftliche Grundstimmung gegenüber den notwendigen Zukunftsinvestitionen, als das im Moment gang und gäbe ist.“ Heutzutage sei es bei wichtigen Verkehrs- und Infrastrukturprojekten leider an der Tagesordnung, dass die Bürgerinitiative dagegen schon gegründet sei, bevor die Planung losgehe, unterstrich der Minister. Man dürfe aber nicht vergessen, dass eine funktionierende Infrastruktur eine zentrale Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg und Wohlstand unseres Landes sei. „Wenn wir auch

in den nächsten 20, 30 Jahren Wachstum und Arbeitsplätze schaffen wollen, müssen wir zusehen, dass unsere Industrie wettbewerbsfähig bleibt, und dazu brauchen wir auch eine Top-Logistik.“



NRW-Verkehrsminister Michael Groschek beim Hafentag.

**Schlüsselposition.** Auf dem Hafentag diskutierten Experten aus dem In- und Ausland über die Herausforderungen der Globalisierung für

die Logistikbranche. Vertreter der Seehäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen stellten ihre Ausbaupläne vor. Dabei wurde deutlich, dass der Import und Export über die Seehäfen für die Wirtschaft in NRW von zentraler Bedeutung ist und dass dem Rheinland künftig mehr denn je eine Schlüsselfunktion bei der Bewältigung der Warenströme aus und zu den Seehäfen zukommt. Alle Beteiligten waren sich einig: Ohne leistungsfähige Binnenhäfen und Bahnstrecken droht der Lkw-Verkehr in Zukunft drastisch zuzunehmen. Eine solche Steigerung der Verkehrsbelastung werde das Straßennetz nicht verkraften, betonte Groschek. „Deshalb müssen wir die Häfen zu effektiven Logistikzentren für den Güterverkehr der Zukunft ausbauen. Unser Anspruch ist es, die modernste Logistikregion in Europa zu werden.“

**Lesen Sie mehr auf Seite 2 und 3.**

Michael Fuchs

### Editorial

Horst Leonhardt, Vorstandssprecher  
Häfen und Güterverkehr Köln AG



## Liebe Kölnerinnen und Kölner,

das Beispiel der Leverkusener Brücke zeigt, welche schlimmen Folgen es hat, wenn wichtige Verkehrsadern über die Grenzen ihrer Belastbarkeit hinaus strapaziert werden. Die Infrastruktur in unserem Land befindet sich heute vielerorts in einem bedenklichen Zustand. Sie zu modernisieren und auszubauen erfordert große Anstrengungen, ist aber unumgänglich, wenn wir nicht eine der zentralen Grundlagen unserer Wirtschaft verlieren wollen. Industrie und Handel, Handwerk und Logistikbranche – sie alle sind auf funktionierende Verkehrswege angewiesen. Um die Arbeitsplätze von morgen zu schaffen und zu erhalten, brauchen wir die effiziente Vernetzung aller Verkehrsträger. Bereits jetzt ist klar, dass das Straßennetz die zusätzlichen Belastungen durch den weiter wachsenden Güterverkehr auf Dauer nicht verkraften wird. Hier bieten Eisenbahn und Binnenschiff leistungsfähige und umweltfreundliche Alternativen, die es zu stärken gilt. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek hat sich beim Hafentag der RheinCargo klar zum Ausbau der Schiene und der Häfen im Rheinland bekannt. Es wird Zeit, dass man auch in Berlin erkennt, dass die enorme wirtschaftliche Bedeutung unserer Region keinen Aufschub bei den erforderlichen Investitionen in die Zukunft duldet.

Frohe Festtage und ein gutes neues Jahr wünscht Ihnen

Ihr Horst Leonhardt

### Zugausfälle

## GDL-Streik traf auch die RheinCargo-Häfen

Mit mehrtägigen Streiks bei der Deutschen Bahn hat die Lokführergewerkschaft GDL in diesem Herbst wiederholt für Behinderungen im Personen- und Güterverkehr gesorgt. Die Auswirkungen waren auch in den RheinCargo-Häfen Köln, Neuss und Düsseldorf zu spüren. Zahlreiche Zugverbindungen der DB fielen aus, darunter Containerzüge vom Hafen Niehl nach Hamburg, Berlin, Spanien und in die Türkei. Die Folge war, dass mehr Transporte per Lkw erfolgen mussten. Der Eisenbahngüterverkehr der RheinCargo war vom Streik bei der DB kaum betroffen, im regionalen Schienenverkehr im Rheinland fuhren die Züge der RheinCargo nach Plan. Im Fernverkehr konnte das Unternehmen sogar Aufträge dazugewinnen und unter Beweis stellen, dass RheinCargo auch in schwierigen Situationen neue Eisenbahnverkehre von heute auf morgen aufnehmen und zur vollsten Zufriedenheit der Kunden abwickeln kann. (mf)

## Beste Chancen für den Nachwuchs

### Berufsausbildung bei RheinCargo und HGK

Qualifizierte Mitarbeiter sind das A und O für den Erfolg eines Unternehmens. Die Ausbildung von Nachwuchskräften spielt daher bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG, den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) und der gemeinsamen Tochtergesellschaft RheinCargo eine große Rolle. Zum Start des neuen Ausbildungsjahres haben dreizehn junge Menschen eine Berufsausbildung in dem Unternehmensverbund begonnen. Insgesamt beschäftigen HGK, NDH und RheinCargo aktuell 47 Auszubildende in verschiedensten

Berufen der Logistikbranche, darunter Lokführer, Eisenbahner, Industriemechaniker, Gleisbauer, Informatiker und Kaufleute. Für das kommende Ausbildungsjahr, das im September 2015 beginnt, hat das Bewerbungsverfahren vor kurzem begonnen. Besondere Chancen bietet das duale Studium, das die Unternehmen engagierten Nachwuchstalente in Zusammenarbeit mit der Europäischen Fachhochschule (EUFH) ermöglichen. (mf)  
Informationen zur Ausbildung finden Sie unter: [www.hgk.de](http://www.hgk.de) und [www.rheincargo.com](http://www.rheincargo.com)



Bild: RheinCargo

Die neuen Lokführer-Azubis der RheinCargo mit ihren Ausbildern.

Binnenschifffahrt wächst

## Containerverkehr legt stark zu



Bild: Fuchs

Containerschiff auf dem Rhein bei Godorf.

Erfreulicher Trend: Die Güterbeförderung per Binnenschiff hat weiter zugenommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden im ersten Halbjahr 2014 insgesamt 112,8 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Das waren 1,3 Millionen Tonnen oder 1,1 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum 2013. Am stärksten entwickelte sich der Containerverkehr. Hier stieg die Zahl der beförderten Standardcontainer (TEU) von Januar bis Juni auf 1,2 Millionen – ein Anstieg um 7,3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2013. Deutlich zugenommen hat der Versand ins Ausland mit einem Plus von 4,3 Prozent. Der Verkehr innerhalb Deutschlands stieg um 3,9 Prozent und der Empfang aus dem Ausland um 0,3 Prozent. Rückläufig war dagegen der Durchgangsverkehr, der in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres um 9,2 Prozent abnahm. (mf)

Tour durch Köln

## Hannelore Kraft im Deutzer Hafen



Bild: Fuchs

HGK-Vorstand Horst Leonhardt (l.) mit Ministerpräsidentin Hannelore Kraft und OB Jürgen Roters.

Auf Einladung von Oberbürgermeister Jürgen Roters hat NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft Ende Oktober in Köln verschiedene städtebauliche Projekte besucht. Ihre Tour führte sie unter anderem zur Archäologischen Zone am Rathaus, zur Großbaustelle von Oper und Schauspielhaus und nach Mülheim Süd. Von HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt ließ sich Kraft den Deutzer Hafen zeigen. Das heute noch dem Güterumschlag dienende Areal könnte in Zukunft zu einem neuen Wohn- und Bürostandort entwickelt werden. Roters hatte Anfang Oktober erklärt, dass die Probleme mit dem Hochwasserschutz auf dem Gelände inzwischen gelöst seien. Ein Gutachten habe bestätigt, dass eine Umnutzung möglich sei. Wann das Projekt konkret entwickelt werden soll, steht noch nicht fest. (mf)

Trimodale Logistikzentren wie der Niehler Hafen ermöglichen den Umschlag zwischen Schiff, Bahn und Lkw.



# Häfen rüsten sich für die Zukunft

Beim 1. RheinCargo-Hafentag in Neuss diskutierten Logistik-Experten über die Herausforderungen der Globalisierung im Rheinland

Zusammen ist man stärker als allein – dieser Gedanke spielte auch bei der Gründung der RheinCargo eine wichtige Rolle. Das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) startete 2012 mit dem Ziel, den Hafenbetrieb und die Gütereisenbahn der drei rheinischen Nachbarstädte fit zu machen für die Herausforderungen der Globalisierung. „Als Logistikdienstleister mit sieben Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf, der pro Jahr mehr als 50 Millionen Tonnen Fracht bewegt, ist RheinCargo heute eine feste Größe am Markt“, unterstreicht Geschäftsführer Horst Leonhardt. Gleichwohl gelte es, sich für künftige Entwicklungen zu wappnen, um langfristig erfolgreich zu bleiben.

**Boom im Containerverkehr.** Welchen Herausforderungen sich die Logistikbranche im Rheinland in den nächsten Jahren stellen muss, darüber wurde beim ersten RheinCargo-Hafentag am 27. und 28. Oktober im Zeughaus Neuss eifrig diskutiert.

Auf dem Forum richteten mehr als 200 Experten aus Politik, Wirtschaft, Industrie und Logistik den Blick vor allem auf die Verbindungen zwischen den rheinischen Binnenhäfen und den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg. Denn hier bahnen sich bedeutende Veränderungen an. Durch den weltweiten Warenaustausch nimmt der Containerverkehr immer mehr zu. Gleichzeitig setzen die Reeder auf See immer größere Schiffe ein, um den Transport effizienter zu machen. So hat die jüngste Generation „Triple-E“ der dänischen Reederei „Maersk Line“ bereits eine Kapazität von mehr als 18.000 Standardcontainern (TEU).

**Seehäfen wachsen.** Um solche Ozeanriesen abfertigen zu können, bauen die Seehäfen ihre Umschlagskapazitäten seit Jahren massiv aus, wie Dr. Dieter Lindenblatt vom Hafen Antwerpen und Andrea Vollebregt-Terpstra vom Rotterdamer Hafen in ihren Vorträgen erläuterten. In Rotterdam, wo man bis zu eine Verdreifachung des Con-

tainerumschlags in den nächsten 20 Jahren erwartet, nehmen 2015 im neu geschaffenen Hafengebiet „Maasvlakte 2“ zwei riesige Containerterminals den Betrieb auf. Mehr als 2000 Hektar zusätzliche Fläche wurden dafür dem Meer abgetrotzt. Zum Vergleich: Die geplante Erweiterung des Godorfer Hafens umfasst 21 Hektar.

**Hinterland-Anbindung.** Ob Kleidung, Schuhe, Möbel oder Fernseher: Ein Großteil der Waren, die in den Seehäfen ankommen, ist für Empfänger in Deutschland bestimmt, viele davon in NRW. In den internationalen Logistikketten nehmen die Binnenhäfen im Rheinland eine immer wichtigere Funktion ein. Denn sie liegen im direkten „Hinterland“ der Seehäfen und sind über die Wasserstraße bestens angebunden. Anders als die überlasteten Autobahnen verfügt die Binnenschifffahrt noch über Kapazitätsreserven, die eine Verdoppelung der Transporte ermöglichen. Außerdem haben sich die Seehäfen verpflichtet, den Lkw-Anteil zu verringern. So sollen die Containerterminals auf der

## Binnenschiffer tagen in Köln

Umwelttechnik aus Troisdorf mit Innovationspreis ausgezeichnet

Am 25. September hat zum zweiten Mal das Europäische Forum Binnenschifffahrt stattgefunden. Knapp 100 Teilnehmer beschäftigten sich an Bord der MS „RheinEnergie“ vor dem Kölner Altstadtufer mit den Zukunftsperspektiven des „nassen“ Verkehrsträgers. Die Herausforderung: Seit der Wirtschaftskrise sind die Margen aufgrund niedriger Frachtraten nicht nennenswert gestiegen. Gleichzeitig nehmen die Kosten für den

Schiffsbetrieb nicht ab, und die Umweltauflagen werden schärfer.

Die Branche setzt deshalb auf nachrüstbare Umwelttechnologien, die gleichzeitig auch Kosten reduzieren helfen. Dazu zählt etwa die von Exomission entwickelte Kraftstoff-Wasser-Emulsionseinspritzung: Sie reduziert den Schadstoffausstoß und senkt gleichzeitig den Verbrauch. Dafür erhielt das Troisdorfer Unternehmen den Innovationspreis

des Schiffsversicherers esa, der zur Allianz-Gruppe gehört. „Die Binnenschifffahrt braucht Technologien wie diese. Nur so kann sie den Anspruch, der umweltfreundlichste Verkehrsträger zu sein, halten“, lobte esa-Prokurist Stefan Franke.

Thema war selbstverständlich auch die Finanzierung derartiger Neuerungen. Die Schifffahrtsbanken sagten zu, solide aufgestellte Unternehmen nach eingehender

Prüfung auch weiterhin zu unterstützen. Ausgerichtet wurde das Forum von den Fachmagazinen „Binnenschifffahrt“ sowie „Schifffahrt und Technik“, die als Schirmherr und Redner den NRW-Verkehrsminister Michael Groschek gewinnen konnten. Vor und nach den Vorträgen hatten die Teilnehmer ausreichend Gelegenheit zum Netzwerken – zum Beispiel am Vorabend während einer Hafenrundfahrt mit der MS „RheinCargo“. (cg)



Bild: SUT-Archiv

Auf der MS „RheinEnergie“ wurde die Zukunft der Binnenschifffahrt diskutiert.



Bilder: Fuchs, Berns



Setzen sich für Häfen ein (v. l.) Ulrich Gross (NDH), Horst Leonhardt (RheinCargo), Minister Michael Groschek und Dr. Ulrich Soénius (IHK).



„Maasvlakte 2“ die Anbindung an das Hinterland künftig zu 45 Prozent per Binnenschiff und zu 20 Prozent per Bahn realisieren. Um die ehrgeizigen Ziele umzusetzen und einen Verkehrskollaps auf den Straßen zu verhindern, müssen die Umschlagskapazitäten der Rheinhäfen und das Schienennetz ausgebaut werden. Das stellte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek auf dem Hafentag unmissverständlich klar. NRW bilde gemeinsam mit den Seehäfen in Belgien, Holland und Norddeutschland „das europäische Kraftwerk“ in Sachen Industrie und Logistik. Das Rheinland sei eine Metropolregion, die so „hungrig, erfolgsorientiert und leistungsstark“ sei wie die asiatischen Tigerstaaten, sich aber noch unter Wert verkaufe. Die Region müsse selbstbewusster auftreten und ihre regionalen Interessen auf nationaler Ebene stärker durchsetzen.

**Trimodale Logistikzentren.** Mit Blick auf das geplante neue Hafenkonzept der NRW-Landesregierung betonte der Minister, es sei wichtig, die Häfen zu trimodalen Logistiknoten auszubauen, in denen Umschlag zwischen Schiff,

Bahn und Lkw möglich ist. „Da gibt es großen Nachholbedarf.“ So würden 80 Prozent der Verkehre vom Hamburger Hafen nach NRW heute über die Straße abgewickelt und nicht über Binnenschiff oder Bahn. Das sei ein großes Defizit. Am Beispiel Kölns erläuterte Dr. Ulrich Soénius, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Köln, welche

**„Das Rheinland ist hungrig, erfolgsorientiert und leistungsstark“**

große Bedeutung die Binnenhäfen für die Wirtschaft haben. So lasse Ford, einer der größten Arbeitgeber der Region, 40 Prozent der in Köln produzierten Fahrzeuge per Binnenschiff abtransportieren. Pro Jahr werden rund 100.000 Kfz über den Hafen Niehl II verschifft.

**IHK bekennt sich zu Godorf.** „Auch für die chemische Industrie und viele an-

dere Unternehmen in Köln und Umgebung sind die Häfen ein elementarer Bestandteil ihrer Logistikketten“, unterstrich Soénius. Dabei nehme der Containerverkehr eine immer wichtigere Rolle ein. Die IHK Köln bekenne sich daher klar zur geplanten Erweiterung des Godorfer Hafens. „Ein neues trimodales Containerterminal in unmittelbarer Nähe zum Industriegürtel im Kölner Süden würde die Wirtschaftskraft der Region stärken, die Straßen entlasten und Zehntausende Lkw-Fahrten pro Jahr quer durch die Kölner Innenstadt einsparen.“ Angesichts von Kritik aus der Bevölkerung am Hafenausbau betonte Soénius, er sei fest davon überzeugt, dass man die Belastung der Anwohner durch geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen sehr gering halten könne. Zugleich nehme man mit der Verlagerung von Güterverkehren auf Schiff und Bahn Druck vom überlasteten Straßen- und Autobahnnetz. „Der Standort Köln würde nachhaltig vom Ausbau des Godorfer Hafens profitieren.“

Michael Fuchs

## Hafen news

Neues Design

## Landebrücke wirbt für RheinCargo

Bild: RheinCargo



An der Landebrücke legen Kreuzfahrtschiffe an.

Frische Farben, neue Botschaft: Die Landebrücke der HGK am Altstadtufer erstrahlt seit Oktober im RheinCargo-Design. An dem so genannten Steiger zwischen Deutzer Brücke und Malakoffturm legen jedes Jahr mehr als 250 Flusskreuzfahrtschiffe an, die auf ihren Touren über den Rhein Zehntausende Touristen nach Köln bringen. Damit die Passagiere sicher von Bord kommen, wurde die Landebrücke vor kurzem mit einem neuen rutschhemmenden Belag versehen. Sie erhielt außerdem einen neuen Anstrich und wurde mit Informationstafeln ausgestattet. Jetzt empfängt die „RheinCargo Landebrücke 1“ die Besucher aus dem In- und Ausland mit Fotos und Texten über den Verbund der sieben Rheinhäfen Köln, Neuss und Düsseldorf, die sich 2012 im neuen Logistikdienstleister RheinCargo zusammengeschlossen haben. RheinCargo betreibt nicht nur diese Häfen sowie eine eigene Gütereisenbahn, sondern organisiert auch die Vermietung diverser Liegeplätze am Kölner Rheinufer. (mf)

Miniatur-Version

## RheinCargo-Lok jetzt als Modell

Bild: Hersteller



Täuschend echt: die DE 805 der RheinCargo im Maßstab H0.

Vor einem Jahr hat RheinCargo fünf nagelneue Diesellokomotiven des Typs Bombardier TRAXX F 140 DE in Dienst gestellt. Im harten täglichen Einsatz haben sich die Loks bestens bewährt, nun können sie ihre Qualitäten auch im heimischen Wohnzimmer beweisen. Pünktlich zur Internationalen Modelleisenbahnausstellung in Köln Ende November ist die silberfarbene DE 805 der RheinCargo als Modell im Maßstab H0 erschienen. Nachdem in der Vergangenheit bereits diverse Loks der HGK die Modellbahnfreunde begeistert haben, setzt das erste genuine RheinCargo-Modell diese Tradition fort. Die mit viel Liebe zum Detail gestaltete Lok ist im gut sortierten Fachhandel erhältlich. (mf)

## Der Niehler Hafen als Miniatur-Wunderland

Nanu, hat hier jemand den Niehler Hafen für die heimische Modelleisenbahnanlage nachgebaut? Obwohl das doch sicherlich den Rahmen jedes Hobbykellers sprengen würde. Oder haben sich die Profis vom Miniatur-Wunderland in Hamburg daran gewagt, einen der größten Binnenhäfen Deutschlands maßstabsgetreu in Szene zu setzen? Nein, was Sie hier sehen, ist ein Foto des Hafens, das am Computer so verändert wurde, dass die

Szene wie aus einer Miniaturwelt aussieht. Um das Ausgangsbild für den verblüffenden Effekt zu erhalten, wurden mit Hilfe einer ferngesteuerten Drohne Luftaufnahmen des Containerterminals im Niehler Hafen gemacht. Nach der gleichen Methode wurden auch die Kranhäuser im Rheinauhafen in Szene gesetzt. Beide Motive sind Teil des neuen Jahreskalenders für 2015, den die RheinEnergie an ihre Geschäftspartner verschickt. (mf)



Bilder: RheinEnergie



## Hafen news

MS RheinCargo

Hafenrundfahrt  
sehr beliebt


Bild: wg-fotograf.de

Die MS RheinCargo vor der Kölner Altstadt.

Zu einer echten Institution hat sich die Kölner Hafenrundfahrt entwickelt. In diesem Jahr haben erneut mehr als 15.000 Menschen die dreistündige Tour mit dem modernen Ausflugsschiff „MS RheinCargo“ genossen. „Wir freuen uns sehr über das große Interesse. Neben den regulären Fahrten haben wir immer mehr Anfragen von Hochzeitsgesellschaften und anderen Gruppen, die Sonderfahrten wünschen“, berichtet Schiffseigner Mario Schmitz.

An Bord gibt es jede Menge Wissenswertes über die Geschichte der Stadt Köln und die Bedeutung der Rheinhäfen zu erfahren, fachkundig und charmant erläutert von versierten Stadtführern. Die abwechslungsreiche Rundfahrt führt von der Altstadt über den Rheinauhafen, den Deutzer und Mülheimer Hafen bis nach Niehl, wo man den Umschlag von Containern, Kohle oder Schrott aus nächster Nähe beobachten kann. Für das Team der MS RheinCargo geht die erfolgreiche Saison am 19. Dezember zu Ende, bis dahin finden jeweils freitags und sonntags um 12 Uhr Hafenrundfahrten statt. Danach ist Winterpause. „Am Freitag, 6. März 2015, starten wir dann in die neue Saison“, kündigt Mario Schmitz an. (mf)

Infos unter: [www.ms-rheincargo.de](http://www.ms-rheincargo.de)

## Neuer Bildband

Köln wie es  
früher war


Bild: Greven Verlag

Eine Hafenszene um 1955 zierte die Titelseite des Buchs.

Die Rheinschiffe liegen in Viererreihe an der Kaimauer vertäut. Der Wein in großen Holzfässern wird per Gabelstapler verladen: So sah Hafenlogistik in Köln Mitte der 1950er-Jahre aus. Damals wurden am Rheinufer in Deutz noch große Mengen an Waren umgeschlagen. Das Foto, das um 1955 aufgenommen wurde, zierte die Titelseite des neu erschienenen Bildbands „Köln nach dem Krieg“ (Greven Verlag). Das Buch schildert die Geschichte der Domstadt zwischen 1950 und 1990 anhand hunderter, oft wenig bekannter Farb- und Schwarzweißaufnahmen. Neben dem zentralen Thema Architektur und Stadtentwicklung wirft der Band immer wieder spannende Blicke auf die Menschen in der Stadt. Auch der Rhein und die Häfen sind aus ungewöhnlicher Perspektive zu sehen. Die historischen Aufnahmen lassen die Zeit wieder lebendig werden, als die zerstörten Rheinbrücken wieder aufgebaut wurden und die Binnenschifffahrt einen gewaltigen Boom erlebte. Bilder von der Kirmes am Mülheimer Hafen und der Bundesgartenschau im Rheinpark zeigen auch, dass sich die Kölner in den Wirtschaftswunderjahren durchaus zu amüsieren wussten. (mf)

Bilder: Alpha Calcit, Grohmann



Das Werksgelände von Alpha Calcit schmiegt sich an die Hafengleisanlagen in Godorf.

Auf die  
Korngröße  
kommt  
es an

Alpha Calcit verarbeitet  
natürliche Rohstoffe für die  
chemische Industrie

Ein geschlossener Metallzylinder als Laderaum, Schlauchanschlüsse, Rundinstrumente. Für den Laien ist ein Silowaggon kaum von einem Tankwagen zu unterscheiden. Doch tatsächlich werden in Godorf nicht nur Flüssiggüter umgeschlagen und verarbeitet: Allein die Alpha Calcit Füllstoff Gesellschaft ordert jährlich rund 100.000 Tonnen feste Rohstoffe für ihr Werk, das sich zwischen Hafengelände und den Produktionsanlagen der Basell an die Gleisanlagen hinter dem Godorfer Bahnhof schmiegt. Während der Name des Unternehmens im Alltag vieler Menschen nicht auftaucht, sind seine Produkte beinahe allgegenwärtig: In der Wandfarbe, im Teppichboden, im Papier, im Kunststofffenster, in der Sonnencreme oder in der Zahnpasta. Zu den Kunden gehören etwa Henkel oder Unilever.

**Weißes Ware.** Zwischen weißen und blauen Silotürmen verarbeitet Alpha Calcit Marmorgestein zu Füllstoffen und Pigmenten sowie Aluminiumhydroxid aus Bauxiterde zu Flammenschutzmitteln. Seit 1922 laufen in Godorf die Mahlwerke des Unternehmens, das europaweit rund 150 Mitarbeiter beschäftigt, 60 davon im Godorfer Werk und in der nahe gelegenen Hauptverwaltung. Einer von ihnen ist Andreas Vignold. Der Logistik-Leiter kennt nicht nur die Wege der Rohstoffe und Produkte, sondern auch etliche der Anwendungsgebiete. „Die weiße Wandfarbe besteht je nach Qualität zu 40 bis 50 Prozent aus Pigmenten, wie sie bei uns hergestellt werden“, erklärt der gelernte Speditionskaufmann. Füllstoffe dagegen erhöhen das Volumen eines Stoffgemischs, ohne die wesentlichen Eigenschaften zu verändern. Beide Produktgruppen sind ebenso wie die natürlichen Rohstoffe in ihrer Handhabung ungefährlich, die Aufbereitung erfolgt rein mechanisch: Die Rohstoffe werden zunächst zu einem feinen Mehl gemahlen. Im An-

schluss trennt eine Sichter-Apparatur unter Nutzung der Fliehkraft die unterschiedlichen Korngrößen voneinander. Während die groben Partikel von einigen Millimetern Durchmesser etwa für Außenputz verwendet werden, sind in der Papier-, Kunststoff- oder Lackindustrie feine Teilchengrößen von wenigen Mikrometern gefragt. „Mit dem bloßen Auge lassen sich die Produkte im Mikrometerbereich nicht mehr voneinander unterscheiden“, berichtet Vignold. „Hierin steckt das Know-how unseres Unternehmens: Man muss die richtige Korngrößenverteilung erreichen – und voneinander trennen können.“

**Schiff und Schiene.** Den Marmor bezieht Alpha Calcit von seinen Steinbrüchen etwa auf der türkischen Marmara-Insel oder aus der Region um die italienische Stadt Carrara. Während es Künstler und Baugewerbe auf die großen Marmorblöcke abgesehen haben, interessiert sich der Füllstoff-Hersteller für den Bruch – nichts wird weggeworfen. Die vorgebrochenen Steine mit einer Kantenlänge von rund 15 Zentimetern werden mit dem Seeschiff in den Raum Rotterdam transportiert und dort auf Binnenschiffe umgeladen. In Godorf löscht dann ein Kran der HGK mit dem Greifer das strahlend weiße Ladegut. Nach der Zwischenlagerung auf dem Kai und dem Werksgelände befördert ein Radlader die Steine in den Mühltrichter. Die Bauxit-Transporte, die aus Richtung der norddeutschen Seehäfen kommen, hat Vignold 2011 von der Straße auf die Schiene verlagert. Sie werden mit dem Einzelwagenverkehr an den Güterbahnhof Köln-Kalk gebracht. Die Zustellung nach Godorf übernehmen dann Loks der RheinCargo.

**Neue Verladeanlage.** Die fertigen Produkte werden entweder in Säcke abgepackt und mit dem Roboter auf Paletten gestapelt. Oder es er-

## Teil 6

Jetzt mitmachen!

## Lok-Quartett der RheinCargo

Die meisten Lokomotiven sind in den Unternehmensfarben angestrichen. Das sind bei der HGK klassischerweise „rut und wies“, bei der Neusser Eisenbahn sind es rot und gelb. Miet- und Sonderfahrzeuge dagegen fahren nicht unbedingt im Corporate Design: So erhielt die Lok NE I 2010 eine Speziallackierung. Mit der Darstellung eines liegenden Zebras fällt sie besonders auf. 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:

[www.hgk.de](http://www.hgk.de) (unter: Service → Download)

## 4b Leichte Rangierloks



|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| Betriebszeit:    | seit 1975         |
| Hersteller:      | Krauss-Maffei     |
| Modell:          | M 700 C           |
| Antrieb:         | Dieselhydraulisch |
| Länge ü.P.:      | 9,86 m            |
| Gewicht:         | 66 t              |
| Leistung:        | 522 kW            |
| Anzugskraft:     | 190 kN            |
| Geschwindigkeit: | 38 km/h           |





Der Marmorbruch wird per Binnenschiff angeliefert. Fertige Produkte werden per Silowaggon abtransportiert.



folgt eine Abfüllung in Bigbags. Diese übergroßen Kunststofftragetaschen, die ebenfalls auf Paletten in Waggonen oder Lkw verladen werden, sind standardmäßig mit 1.000 Kilogramm Pulver gefüllt. „Für längere Strecken lassen wir die Lkw-Auflieger auf die Bahn verladen, anstatt den ganzen Weg auf der Straße zurücklegen“, so Vignold. Das gilt etwa für einen Kunden in Italien. Für diesen so genannten kombinierten Verkehr erlaubt der Gesetzgeber eine höhere Zuladung, um diese umweltfreundliche Transportlösung zu fördern. Sind auch die Bigbags für 1.200 Kilogramm zugelassen und akzeptiert der Empfänger die größere Verpackungseinheit, passen in einen Trailer anstelle der üblichen 24 Tonnen 27,6 Tonnen. Damit reduziert sich auch die Anzahl der nötigen Fahrten. „Ökologische und ökonomische Vorteile gehen so Hand in Hand“, unterstreicht Vignold. Seit Mai steht auf dem Werksgelände auch eine neue Verladeanlage für Silowaggonen zur Verfügung. „Wenn Kunden über einen eigenen Gleisanschluss verfügen, gibt es keine bessere Transportvariante“, erklärt Vignold. Weiterhin nutzt Alpha Calcit auch Silocontainer im kombinierten Verkehr. „Wenn ein zukünftiges Godorfer Containerterminal über interessante Verbindungen verfügt, werden wir bestimmt über zusätzlichen Containerversand nachdenken“, so der Logistikleiter.

Christian Grohmann



### Chemie in der Region

RheinCargo ist ein führender Logistikdienstleister, der Hafenlogistik und Schienengüterverkehr aus einer Hand bietet. Dank jahrzehntelanger Erfahrung verfügt das Unternehmen über ein umfassendes Know-how, das die chemische Industrie für ihre Logistik nutzt. In einer Serie stellt die Hafenzeitung wichtige Chemiebetriebe der Region vor und berichtet über die Herausforderungen der Branche.

Mehr zum Thema:  
[www.chemcologne.de](http://www.chemcologne.de)



Andreas Vignold, Logistikleiter bei Alpha Calcit, ist ein Freund des kombinierten Verkehrs.

### Hafen news

Marode Infrastruktur

### IHK warnt vor Verkehrskollaps



Bild: Fuchs

Symbol maroder Infrastruktur: die Leverkusener Brücke.

Ohne massive Investitionen in die Infrastruktur droht dem Rheinland in naher Zukunft der Verkehrskollaps auf Straßen und Schienen. Zu diesem alarmierenden Ergebnis kommt eine Studie der „Initiative Rheinland“ der Industrie- und Handelskammern, die Ende September vorgestellt wurde. Demnach müssen in den nächsten zehn Jahren rund 9,5 Milliarden Euro in den Erhalt und Ausbau von Straßen, Brücken und Bahnstrecken gesteckt werden. Ansonsten werde die Region das erwartete Verkehrswachstum nicht bewältigen können.

Die Studie sagt voraus, dass der Güterverkehr im Rheinland bis 2025 um rund 60 Prozent zunehmen wird. Vor allem der Transitverkehr auf der Straße werde überproportional wachsen und sich bis 2025 mehr als verdoppeln. Dabei ist das Rheinland schon jetzt die Stau-region Nr. 1 in Deutschland. Um dies zu ändern, müsse man schnellstmöglich Lücken im Verkehrsnetz schließen und Engpässe beseitigen, so die rheinischen Kammern. Sie fordern mehr Geld von Bund und Land für zentrale Verkehrsprojekte wie die Bahnverbindungen „Eiserner Rhein“ und „Betuwe-Linie“ oder den Bau einer neuen Autobahnbrücke über den Rhein bei Godorf. Die herausragende Bedeutung des Rheinlands als Wirtschaftsstandort und Transitregion müsse bei der Mittelverteilung des Bundes und beim Investitionsanteil des Landes NRW künftig stärker als bisher berücksichtigt werden. Ausdrücklich spricht sich die IHK-Initiative für eine Stärkung der Binnenschifffahrt aus. Dies sei der einzige Verkehrsträger, der noch über Kapazitätsreserven für den Güterverkehr verfüge. (mf)

Drehbrücke in Deutz

### Neue Technik fürs alte Schätzchen



Bild: Fuchs

Ein Industriedenkmal im Alltagseinsatz: die Drehbrücke.

Sie ist ein Industriedenkmal und eine der schönsten Brücken Kölns. Und jetzt sogar hochmodern. Die Rede ist von der Drehbrücke am Deutzer Hafen. Ein Bauwerk von 1908 mit grundsolider Technik, das 100 Jahre klaglos seinen Dienst verrichtete, bis es 2008 von einem holländischen Frachtschiff gerammt wurde. Danach häuften sich die Probleme. Der Antrieb streikte, mehrfach musste die Brücke für Reparaturen gesperrt werden. Doch jetzt ist alles gut. Für 255.000 Euro hat die Stadt Köln Motor und Steuerungstechnik erneuern lassen. Jetzt können die Mitarbeiter der RheinCargo die Brücke mühelos per Touchscreen bedienen. Eine Hydraulik hebt das 177 Tonnen schwere Stahlbauwerk an, und ein Elektromotor schwenkt es um 90 Grad, um Schiffen die Zufahrt ins Hafenbecken zu ermöglichen. Nur für die Entriegelung des Antriebs muss aus Denkmalschutzgründen weiterhin eine schwere gusseiserne Kurbel betätigt werden. Während Motor und Elektronik nagelneu sind, wird die Kraft weiterhin über das unverwundliche Originalgetriebe von 1908 übertragen. Eine perfekte Verbindung aus Vergangenheit und Gegenwart. (mf)

#### 7a Rangierroboter



TT 14

|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| Betriebszeit:    | seit 1991         |
| Hersteller:      | Windhoff          |
| Modell:          | RW 110 DH         |
| Antrieb:         | Dieselhydraulisch |
| Länge ü.P.:      | 6,5 m             |
| Gewicht:         | 44 t              |
| Leistung:        | 146 kW            |
| Anzugskraft:     | 110 kN            |
| Geschwindigkeit: | 7,2 km/h          |

#### 7b Rangierroboter



TT 12

|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| Betriebszeit:    | seit 1991         |
| Hersteller:      | Windhoff          |
| Modell:          | RW 90 DH          |
| Antrieb:         | Dieselhydraulisch |
| Länge ü.P.:      | 6,84 m            |
| Gewicht:         | 42 t              |
| Leistung:        | 120 kW            |
| Anzugskraft:     | 90 kN             |
| Geschwindigkeit: | 4,8 km/h          |

#### 7d Rangierroboter



TT 16

|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| Betriebszeit:    | seit 1980         |
| Hersteller:      | Vollert           |
| Modell:          | DR 8000           |
| Antrieb:         | Dieselhydraulisch |
| Länge ü.P.:      | 6,24 m            |
| Gewicht:         | 40 t              |
| Leistung:        | 118 kW            |
| Anzugskraft:     | 80 kN             |
| Geschwindigkeit: | 15 km/h           |

Hafen news

Rheinfahrt unter Dampf

Buchvorstellung



Bild: Sutton Verlag

Ab Köln war der Rhein stromaufwärts für die Schleppzüge besonders anspruchsvoll.

Das neueste Buch der Reihe „Bilder der Schifffahrt“ aus dem Sutton Verlag heißt „Schleppdampfer auf dem Mittelrhein“. Auf 128 Seiten beschreibt Autor Gerd Schuth eine Zeit, in der PS-strotzende Schleppschiffe mit Schaufelrädern bis zu acht unmotorisierte Lastkähne den Strom hinauf zogen. Trotz Maschineneinsatz eine Knochenarbeit für die Schiffer: So mussten beispielsweise die Ruder der Kähne ohne hydraulische Unterstützung von mehreren Männern bedient werden. Außerdem galt es, vor der Passage der kurvigen Gebirgstrecke zwischen Bad Salzg und Bingen die Schleppzüge zu trennen und anschließend neu zu verbinden. Das für 19,99 Euro erhältliche Buch ist mit 150 Bildern in Schwarz-Weiß und 50 Farbbildern aus dem Archiv des Koblenzer Journalisten sowie aus Sammlungen anderer Schifffahrts-Enthusiasten illustriert. (cg)

Eisenbahngeschichte

175 Jahre Bahnhof Belvedere in Köln



Bild: Fuchs

Der Bahnhof Belvedere in Müngersdorf wurde 1839 eröffnet.

Der älteste noch erhaltene Bahnhof Deutschlands steht in Köln. Vor 175 Jahren, am 2. August 1839, wurde der Bahnhof Belvedere in Müngersdorf eingeweiht – als Endpunkt einer sieben Kilometer langen Eisenbahnstrecke der „Rheinischen Eisenbahngesellschaft“, die vom Kölner Bahnhof „Am Thürmchen“ in die ländlichen Gebiete westlich der Stadt führte. Nur vier Jahre nach der Jungfernfahrt der berühmten Lokomotive „Adler“ zwischen Nürnberg und Fürth verkehrten hier regelmäßig Züge. Bemerkenswert ist auch, dass die Strecke von vornherein als Teil einer Bahnlinie von Köln nach Antwerpen geplant war. Die damals „Eiserner Rhein“ genannte Verbindung ging 1843 in Betrieb und war die erste internationale Eisenbahnstrecke der Welt. Seit 2010 kümmert sich der gemeinnützige „Förderkreis Bahnhof Belvedere e. V.“ unter der Schirmherrschaft von Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters um den Erhalt und die Sanierung dieses einmaligen architektonischen und industriegeschichtlichen Denkmals. Das im klassizistischen Stil erbaute Gebäude soll für eine kulturelle Nutzung hergerichtet werden. Bei einer Jubiläumsveranstaltung im September warb der Förderkreis um weitere Spenden. (mf)

www.bahnhof-belvedere.de



Bilder: Grohmann, Bach

Der Koppelverband „El Niño/La Niña“ ist dank mobiler Trennwände flexibler einsetzbar.

# Effizienter Transport dank mobiler Schottenwände

## Clevere Schiffstechnik: Trennsystem im Laderaum verbessert die Auslastung

Ein großes Schiff voll mit Kohle, Erz, Getreide oder Schrott: Auf dem Rhein keine Seltenheit. Doch manchmal müssen die Schiffer länger warten, bis passende Ladungsmengen verfügbar sind. Zwar ist schon das Warten teuer genug, doch einen 4.000-Tonnen-Koppelverband mit nur 1.000 Tonnen Ladegut auf die Reise zu schicken, lohnt einfach nicht. Das dachte sich auch Rolf Bach, der mit seinem Motorschiff „El Niño“ und dem davor gespannten Schubleichter „La Niña“ auf den Wasserstraßen zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer unterwegs ist. Um die Effizienz seiner Transporte zu verbessern, hat Bach ein altes Konzept wieder aufgegriffen: Anfang des Jahres ließ er sich vier mobile Schottenwände fertigen und dafür insgesamt 19 Stellmöglichkeiten in seine Laderäume einbauen. Mit dem Lukenwagen, der sonst die Laderaumabdeckungen bewegt, versetzt die Besatzung bei Bedarf nun die mobilen Stahlwände und hievt sie bei Nichtgebrauch in eine Parkpo-

sition. Fixiert werden die Schotten mit je drei Verriegelungsmechanismen an den Laderaumwänden und am Boden.

**Beiladungen kombinieren.** Mit dem neuen Trennsystem kann Bach die großen Laderäume so unterteilen, wie es die Dispositionsabteilungen vorschlagen. Beispielsweise transportierte er im Juli 800 Tonnen Masseisen von Rotterdam über den Rhein, den Main, den Main-Donau-Kanal und die Donau in den österreichischen Ennshafen und zugleich 2.400 Tonnen Erz nach Linz. Ein andermal beförderte er 1.900 Tonnen Stahl in die Gegenrichtung und konnte am Obermain zusätzliche 1.000 Tonnen Getreide mit dem Zielhafen Duisburg aufnehmen.

**Nachhaltige Investition.** „Früher war es üblich, dass ein Schiff mit mehreren Laderäumen auf seiner Reise verschiedene Lade- und Löschplätze anfuhr, um kleinere Partien abzuliefern oder

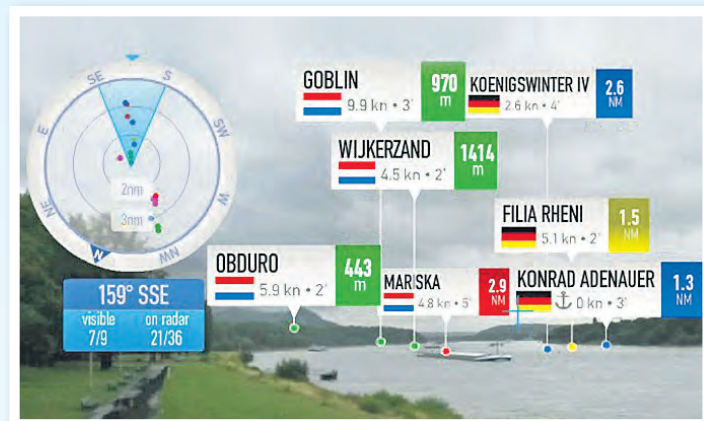
aufzunehmen“, berichtet Bach. „Doch dann wurden die Schiffe immer größer, und geteilte Laderäume kamen aus der Mode.“ Diese Entwicklung hatte hauptsächlich wirtschaftliche Gründe: Einerseits verlangten die Verlader häufiger nach Schiffsraum für große Ladungsmengen, zum anderen eigneten sich die durchgehenden Laderäume besser für den wachsenden Schwergut-Transportmarkt, denn Industrieanlagen oder Windkraft-Flügel passten oft nicht in die kleinen Laderäume. Gleichzeitig wurden kleine Schiffe immer unrentabler, so dass viele verkauft oder verschrottet wurden. Diese fehlen nun im Markt. „Diese Lücke können die mobilen Schotten zum Teil schließen“, so Bach, der die Umweltbilanz seines Schiffes in den letzten Jahren stetig verbessert hat. Zu den Maßnahmen gehörte etwa der Bau des Schubleichters im Jahr 2007 oder der Einbau einer sparsamen Antriebsanlage Anfang 2012. Bach ist davon überzeugt, dass sich auch die mobilen Schotten langfristig bezahlt machen.

Christian Grohmann

## Angetestet: Neue App für „Seh“-Leute

### Marinetraffic-Netzwerk startet Augmented Reality Modul

Bild: Grohmann



Die App stellt dar, welche Schiffe gerade vorbeifahren – leider mit Zeitverzögerung.

Wie heißt das Schiff dort hinten? Wohin fährt es und wo kommt es her? Fragen, die mit bloßer Beobachtung vom Rheinufer aus nicht zu beantworten sind. Abhilfe schafft seit längerem die App des Marinetraffic-Netzwerks, die auf das Automatic Identification System (AIS) zurückgreift. Neben der kostenlosen Version mit Kartendarstellung ist seit Juli auch eine „Augmented-Reality“-Erweiterung für Android-Telefone erhältlich. Für 2,98 Euro im Google Play Store verfügbar, blendet sie Schiffsdaten direkt in das von der Handy-Kamera aufgenommene Bild ein. Allerdings ist das Modul für die Binnenschifffahrt nur bedingt geeignet. Nachdem Lagesensor und Kompass des Smartphones mit ein paar Schwenkbewegungen kalibriert sind, legt sich eine Informations-Ebene über das Videobild. Sie statet jedes Schiff mit einer Art Sprechblase aus, die einige Basisdaten enthält und beim Antippen die Detailseite des Fahrzeugs öffnet. In der Praxis ist das nicht ganz so einfach, denn die Daten werden nicht direkt von den Schiffstranspondern auf das Handy übertragen. Sie nehmen den Umweg über das Antennen-Netzwerk von Marinetraffic und werden etwa minütlich aktualisiert.

Deshalb hinken die Sprechblasen den beweglichen Zielen meist hinterher, wie der Screenshot vom Bonner Rheinufer zeigt. Lediglich festgemachte Schiffe lassen sich schnell zuordnen. Auch sind Screenshots von Kamerabild und Daten-Ebene mit 920x502 Pixel nicht gerade riesig. Das Potential von Kamera oder Display des im Test verwendeten Samsung Galaxy S4 mini schöpfen die Fotos bei weitem nicht aus. Will man die Bilder speichern, scheint auf den ersten Blick der Umweg über Internet-Dienste wie Google Drive, Evernote, Picasa, E-Mail-Programm oder andere unumgänglich. Allerdings legt die App die Bilddateien still und heimlich in dem Ordner MarineTraffic/captures an.

Das Fazit des Kurztests fällt nicht sehr überzeugt aus: Mit der „langen Leitung“ ist die Augmented Reality Ebene allenfalls bei liegenden Schiffen zuverlässig und vielleicht für die nächste Hafenrundfahrt interessant. Wer dagegen den Verkehr auf dem Strom betrachten will, wird sich schnell an der geringen Foto-Auflösung und der Ungenauigkeit stören. Zum Ausprobieren reicht die kostenlose Version mit Kartendarstellung allemal. (cg)

# Container hinter Schloss und Riegel

Elektronische Zugangskontrolle sichert Terminal im Hafen Niehl

Er ist 270 Meter lang, aus solidem Metallgitter gefertigt, grün angestrichen und oben mit Stacheldraht bewehrt. Seit dem Sommer erschwert ein Zaun Unbefugten den Zugang auf das Gelände des CTS Container-Terminals im Hafen Niehl. Die Ein- und Ausfahrten sind nun videoüberwacht und mit Falttoren verschlossen. Vor jedem Portal steht ein metallener Wächter. Die schlanke, übermannshohe Säule lässt ohne die korrekte Losung keinen Lkw passieren. Terminalmanager Dirk Blohsfeld ist zufrieden. „Mit dieser Anlage haben wir die Zugangskontrolle deutlich verbessert. Mehr Sicherheit wissen auch unsere Kunden zu schätzen.“ Rund neun Monate haben Projektierung und Installation der kompletten Anlage gedauert.

**Kaum Mehraufwand.** Will nun ein Lkw-Fahrer einen Container anliefern oder abholen, muss er sich wie üblich am Schalter anmelden. Wird der ankommende Container bereits erwartet oder ist der eingelagerte Container abholbereit, erhält der Fahrer eine Zufahrtsgenehmigung, genannt Interchange. Sie ist mit einem QR-Code versehen, wie er Fluggästen von der Passagierabfertigung am Gate oder Bahnreisenden von den Online-Fahrkarten bekannt ist. Eine ähnliche Funktion erfüllt das maschinenlesbare Kästchenmuster nun auf dem Stapelkai: Mit seinem Fahrzeug bis kurz vor das Tor gefahren, braucht der Lkw-Fahrer ohne auszusteigen nur noch den Code in den Leseschlitz zu schieben. Sind

die Daten abgeglichen und in Ordnung, öffnet sich das Tor. Bei der Ausfahrt wartet die gleiche Prozedur. „So wissen wir auch, wie lange die Abfertigung gedauert hat“, erklärt Blohsfeld. Ist der Code abgelaufen oder gibt es Probleme, hilft ein Mitarbeiter über die Gegensprechanlage. Schiffspersonal, das den Terminal von der Wasserseite her betritt, meldet sich am Leitstand an und bekommt dort einen Besucherausweis mit RFID-Chip für den Personeneingang. Auch die Ein- und Ausfahrt mit dem Auto ist damit möglich. Das eigene Fahrzeug ist für die Schiffer wichtig für Einkaufsfahrten oder Personalwechsel und wird immer mit an Bord genommen.

**Sicher ist sicher.** Mit der neuen Zugangskontrolle erfüllt die Betriebsgesellschaft CTS ohne Personalmehraufwand den International Ship and Port Facility Security Code (ISPS). Dieser wurde nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 von den USA ins Leben gerufen. Ursprünglich soll der ISPS-Standard erschweren, dass Schiffe und Hafenanlagen als Anschlagziel oder als Transportweg für Sprengstoffe oder Waffen missbraucht werden. Als Nebeneffekt dient die Sicherheitsrichtlinie aber auch der Diebstahlprävention, denn in den Containern verbergen sich immer wieder auch hochpreisige Waren wie etwa Elektrogeräte. Außerdem dürfen mit der ISPS-Zertifizierung nun auch wieder Küstenmotorschiffe direkt am Containerterminal

Ohne Zufahrtsgenehmigung kommt kein Fahrzeug ins Terminal.



abgefertigt werden. Das war seit der Einführung von ISPS nur noch an dem kleinen Terminal-Ableger am Molenkopf möglich. „CTS ist das erste Terminal der neska-Gruppe mit einer elektronischen Zugangs- und Ausgangssteuerung“, berichtet Blohsfeld. „Wenn sich die Technik in Köln bewährt, werden wir das System in anderen Terminals nachrüsten.“

Christian Grohmann



Bild: Grohmann

Bilder: Grohmann



Klammerstapler heben die Papierrollen aus den Waggons. Siegfried Friedrich (kl. Foto) leitet die Pohl-Niederlassung.

## Pohl lagert Leipa-Papier

Mit der Bahn geliefert – mit dem Lkw verteilt

**B**itte keine Werbung. Was den Einen lästig ist, erwarten die Anderen sehnsüchtig: die aktuellen Wochenangebote aus dem Supermarkt. Geliefert von einem Austräger direkt in den Briefkasten, sind die Hochglanz-Prospekte nur wenige Dutzend Gramm schwer. Seit Mai haben die Mitarbeiter der Pohl-Gruppe im Hafen Niehl zweimal wöchentlich mit dem gleichen Papier zu tun. Jedoch mit ein paar Gramm mehr. Geliefert von einem Zug in durchschnittlich 13 Wagen mit je vier Achsen.

**Lager im Hafen.** „65 Tonnen pro Waggon, 900 Tonnen pro Zug.“ Niederlassungsleiter Siegfried Friedrich hat den vollen Überblick über jede eintreffende Lieferung. „Damit sind unsere Klammerstaplerfahrer ein paar Stunden beschäftigt.“ Beladen wurden die Wagen in Schwedt an der Oder. Dort produziert der Papierhersteller Leipa Magazinpapier, wie es bei vielen Druckereien in Nordrhein-Westfalen, Belgien, Niederlande und Luxemburg für die Herstellung von Hochglanzprospekten, Katalogen und Magazinen gefragt ist. Entladen wird bei jedem Wetter, denn Rampe und Gleis sind überdacht. Bis zu 15.000 Tonnen Papier können Friedrichs Mitarbeiter in der Halle auf dem Hansekai einlagern. „Das ist gleichzeitig der Puffer für die Druckereien. Denn ein eigenes Lager leistet sich heute kaum noch jemand“, so Friedrich. „Ganze Waggons könnten die Druckereien gar nicht mehr abfertigen, selbst wenn sie ein

Anschlussgleis hätten. Aber die ganze Strecke mit dem Lkw zu fahren, macht wirtschaftlich und ökologisch keinen Sinn.“

**Anspruchsvolle Feinverteilung.** Entsprechend kommt der Lkw nur im so genannten Nachlauf zum Einsatz. Allerdings sind die Zeitfenster oft eng bemessen: Damit die Druckmaschinen nicht still stehen, muss die Anlieferung stundengenau erfolgen. Um diese Just-in-time-Versorgung zu gewährleisten, hat Leipa Logistik zwei Mitarbeiter nach Köln entsandt. Sie haben bei Pohl ein eigenes Büro bezogen und koordinieren die Lkw-Transporte auf der letzten Meile. Dabei greifen sie je nach Verfügbarkeit und Preis sowohl auf eigene Fahrzeuge zurück, als auch auf Lkw von Pohl und anderen Speditionen.

**Freie Kapazitäten.** Montagmittag, der Zug ist entladen. Für die Waggons geht es zunächst nach Gütersloh, wo weitere Leerwagen angekoppelt werden. Anschließend rollen die Wagen mit Zwischenstopp in Berlin zurück nach Schwedt. „In dieser Fahrtrichtung haben wir noch Kapazitäten frei und sind auf der Suche nach einer passenden Ladung“, berichtet Friedrich. Am Donnerstagmorgen steht der Zug wieder mit Nachschub vor der Rampe. So ist gewährleistet, dass auch in der kommenden Woche die Hochglanzprospekte wieder im Briefkasten stecken. (cg)

## Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen  
und gewinnen!

Frage:

Die Firma Alpha Calcit aus Godorf liefert Pigmente nach Italien. Die Ware wird in Lkw-Auflieger verladen und mit der Bahn nach Süden transportiert. Dort legt sie nur die letzten Kilometer auf der Straße zurück. Wie nennen Logistiker diese umweltfreundliche Transportmethode?

- a) Kombinierte Verkehr  
b) Konzentrierter Verkehr  
c) Autoreisezug

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](mailto:hafenzeitung@hgk.de)

Absender nicht vergessen!

**Einsendeschluss:**  
**31. Januar 2015**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Ulusoy

Verladung von Lkw-Aufliegern  
im Niehler Hafen

**Die Gewinner des vorigen  
Rätsels sind:**

Marianne Miller, Achim und Birgit  
Schröder (alle Köln).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

**Die richtige Antwort** lautete:  
RheinCargo



Bilder: Grohmann, Riebe

## Konserviert für die Ewigkeit

Dennis Riebe baut Binnenschiffe als digitale 3D-Modelle nach

Einst galt die „Piz La Margna“ als der Stolz des Rheins. Heute rostet der 1957 in Mainz gebaute Binnentanker im belgischen Albertkanal bei Schoten vor sich hin. Gleichzeitig umrundet er wieder den Loreleyfelsen. Frisch gestrichen. Beinahe im Originalzustand. Unkaputtbar und unsinkbar. Als virtuelles Modell.

**Faszination Simulator.** Mit dem Erscheinungsbild eines zeitgenössischen Ozeantankers hat die „Piz La Margna“ einige Menschen auf und am Wasser inspiriert. So auch Dennis Riebe (43), der als Sohn einer Schifferfamilie auf dem Gütermotorschiff „Stadt Neckarsteinach“ groß geworden ist. Jahre später arbeitete der Mannheimer als Verkaufsleiter in einer Softwareabteilung, als ihm der eher mittelmäßige Binnenschiffahrt-Simulator 2012 in die Finger geriet. „Fahrphysik, Spieltiefe und die vorhandenen Schiffsmodelle lassen zu wünschen übrig“, meint Riebe. „Aber das Mittelrheintal ist ganz gut gelungen. Und die Möglichkeit, eigene Schiffe zu bauen und in den Simulator zu integrieren, hat mich fasziniert.“

**Einfach ist anders.** Das Jonglieren mit Linien, geometrischen Körpern, Farbflächen, Schattierungen und Texturen hatte sich Riebe einfacher vorgestellt: „Ich ging von einer Art Baukasten aus. Aber man muss sich von Grund auf in das Thema 3D-Modellierung einarbeiten.“ Mittlerweile hat er 14 Modelle kreiert, die sich sehen lassen können. Darunter die „Stadt Neckarsteinach“, das französische Schubschiff „Gaston Haelling“, das Schleppschiff „Unterwalden“ und natürlich die „Piz La Margna“. Rund 200 Arbeitsstunden hat Riebe in sein Lieblingsmodell gesteckt. „Immer wenn sich meine Fertigkeiten verbessert hatten, habe ich mir dieses Modell wieder vorgenommen.“ Bis ihm ein Schiff gefällt, braucht der

Digitalmodellbauer heute rund 80 bis 100 Stunden, je nach Genauigkeit der Vorlage.

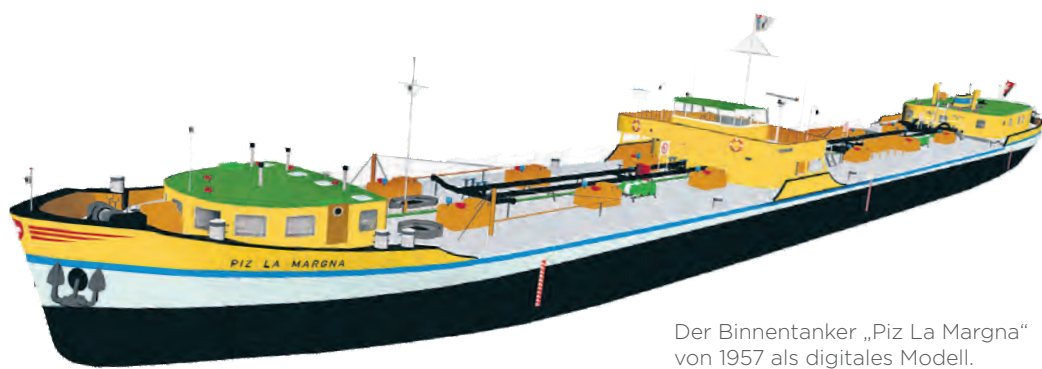
**Optische Täuschung.** Verglichen mit 800 Stunden für eine hölzerne HMS „Victory“ im Maßstab 1:100 ist das noch wenig. „Ich habe großen Respekt vor den handwerklichen Fähigkeiten der ‚echten‘ Modellbauer“, betont Riebe. „Aber als Schaukasten für die Binnenschiffahrt ist der Simulator schon fast sensationell.“ Zwar könnte er – die nötige Zeit vorausgesetzt – jeden Anker, jede Pumpe oder auch das Schiffsinnere detailliert nachbauen. Doch für den Einsatz im 2012er-Simulator darf das Schiff nicht über eine bestimmte Datenmenge hinauswachsen. „Man muss sich also überlegen, welche Schwerpunkte man im Design setzt – und sehr genau an der optischen Täuschung feilen.“

**Ohne Pinzette und Klebstoff.** Riebes Werkzeug heißt Blender. Mit der freien 3D-Grafiksoftware modelliert er zunächst Linienrisse anhand von Fotos und Originalplänen, soweit verfügbar. Schwierigster Teil ist dabei der Rumpf inklusive Tunnel „Da kann man häufig nur Vermutungen anstellen. Denn leider entsorgen viele Werften alte

Schiffspläne, anstatt sie Museen oder Modellbauern zur Verfügung zu stellen. So geht Technikgeschichte verloren.“ Für Benutzer am Bildschirm zähle dagegen in erster Linie die Wirkung. Die testet Riebe in der Voransicht ausgiebig. Aus verschiedenen Blickwinkeln und Entfernungen. Manche Details holt er sich von eingescannten Fotos, baut sie als Texturen ein. „Abgenutzte Oberflächen erzeugen oft ein realistischeres Bild.“

**Digitales Museumsschiff.** Bisher hat sich Riebe hauptsächlich historischen und fahrenden Schiffen gewidmet. „Einerseits möchte ich den Originalzustand eines Schiffes bewahren und erfahrbar machen. Andererseits schwingt bei mir da auch die Romantisierung einer Zeit mit, in der ich Schifffahrt als deutlich entschleunigter erlebt habe“, so Riebe. In Fachkreisen stößt seine Arbeit auf positive Resonanz. Einen weiteren Vorteil der virtuellen Modelle sieht er in der Möglichkeit zur Vervielfältigung – und damit zur Konservierung für die Ewigkeit. Das gilt nicht allein für die Datenkopie. „Mit der sich gerade entwickelnden 3D-Druckertechnik finden die digitalen Modelle in die reale Welt zurück“, ist Riebe überzeugt.

Christian Grohmann



Der Binnentanker „Piz La Margna“ von 1957 als digitales Modell.

## 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)

E-Mail: [hafenzeitung@hgk.de](mailto:hafenzeitung@hgk.de)

Anzeigen:  
Manfred Keweloh, SUT Verlags GmbH  
Tel.: 0221/5693-3512

E-Mail: [khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de](mailto: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

## Kölner Köpfe



Bilder: Naumann, BVL

MARKUS KRÄMER AUSGEZEICHNET

## Erfolgreich unterwegs in der Logistik

Aus- und Weiterbildung stehen bei HGK und RheinCargo hoch im Kurs! Talentierten Nachwuchskräften wird die Möglichkeit zum dualen Studium geboten. RheinCargo-Mitarbeiter Markus Krämer (27), der als Marktbereichsleiter in der Eisenbahnlogistik tätig ist, ging wie einige seiner Kollegen noch einen Schritt weiter. Nachdem er seinen Bachelor-Abschluss erworben hatte, studierte er an der Hochschule für Oekonomie und Management (FOM) und schrieb eine Master-

Arbeit zum Thema „Vertriebsexcellence in der Logistik“. Darin ermittelte er anhand empirischer Untersuchungen, welche Erfolgsfaktoren im Vertrieb maßgebend sind und somit erfolgreiche von weniger erfolgreichen Logistikunternehmen unterscheiden. Seine Thesen fanden Anerkennung in der Fachwelt – die Bundesvereinigung Logistik (BVL) zeichnete ihn mit dem „Thesis Award“ für herausragende Master-Arbeiten aus. Die Ehrung fand Ende Oktober im Rahmen des 31. Deutschen Logistik-Kongresses in Berlin statt.

(mf)

Schwimmkran im Hafen Niehl  
248 Tonnen am Haken

Bild: RheinEnergie

Spezialist für schwere Lasten:  
das Kranponton „Atlas“.

Mitte November wurde im Niehler Hafen per Binnenschiff ein 248 Tonnen schwerer Transformator für das neue Kraftwerk der RheinEnergie angeliefert. Um die kostbare Fracht sicher an Land zu heben, kam das Kranponton „Atlas“ zum Einsatz – ein Kran, der auf einem 42 Meter langen Ponton montiert ist, das vom Schubschiff „Büffel“ bewegt wird. Der Kranausleger hat eine Länge von 48 Metern, bei 15 Meter Ausladung kann „Atlas“ 300 Tonnen tragen. Vom Schiff wurde der Transformator auf einen Schwertransporter gehoben, zur Baustelle gebracht und dort über Transportschienen auf das Fundament gezogen. Das neue Gas- und Dampfturbinenkraftwerk Niehl 3 soll 2016 ans Netz gehen und wird dann mit einem Wirkungsgrad von 86 Prozent eine der effizientesten Anlagen in Europa sein. (mf)