



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 7 | Nummer 1 | März 2015 | www.hgk.de



Bilder: Fuchs, Boettcher

Alltäglicher Stau auf der A1 bei Lövenich

Wir brauchen Alternativen zur Straße

Köln ist Stauhochburg in Deutschland – und die Lage spitzt sich weiter zu. Mit dem Ausbau des Godorfer Hafens werden Verkehre auf den Rhein verlagert

Viele gute Gründe sprechen dafür, den Hafen in Köln-Godorf zu erweitern. Daran hat die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, die Planfeststellung aufzuheben, nichts geändert. Schließlich ging es vor Gericht auch nie um eine inhaltliche Bewertung des Projekts. Sondern stets nur um die Frage, welche Verfahren zur Genehmigung des Hafenausbaus erforderlich sind.

Stauland NRW. Ein zentrales Argument für den Hafen hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen: die Entlastung der Straßen. Das Verkehrschaos in und um Köln ist mittlerweile sprichwörtlich. Laut der Staubilanz des ADAC, die 2014 auf deutschen Autobahnen einen Negativrekord von 475.000 Staus mit einer Gesamtlänge von 960.000 Kilometern verzeichnete, ist Nordrhein-Westfalen am stärksten betroffen – und die Kölner sind besonders geplagt. Vier der zehn schlimmsten Staustrecken in Deutschland beginnen oder enden in Köln: die A3 von Köln nach

Oberhausen, die A1 von Euskirchen nach Köln, die A4 von Aachen nach Köln und die A1 von Köln nach Dortmund.

Verkehr nimmt zu. Verschärft wird die Misere in Köln durch 20.000 Baustellen pro Jahr sowie marode Brücken und Tunnel. Obwohl der Kölner Autobahnring weiter ausgebaut wird, erwarten Verkehrsexperten in den nächsten Jahren keine Besserung. Im Gegenteil. „Die Situation wird sich weiter zuspitzen“, betont Roman Suthold vom ADAC Nordrhein. Er verweist auf Prognosen der Bundesregierung, wonach der Pkw-Verkehr bis 2030 um zehn Prozent zunimmt, der Lkw-Verkehr sogar um 40 Prozent. Daher werde selbst der ausgebaut Autobahnring rasch an seine Kapazitätsgrenzen stoßen.

Rhein hat Potenzial. Auch in der staugeplagten Innenstadt gilt: Angesichts der geplanten Großbaustellen wird die Lage in Zukunft eher noch schlimmer. Kaputte Straßen, Brücken und Tunnel müssen repariert werden.

Höhere Kapazitäten für steigende Verkehrsmengen entstehen dadurch nicht. Und Grünflächen oder Wohnraum für neue Straßen zu opfern, ist keine Option. Umso wichtiger wird es, Alternativen zum Straßenverkehr zu schaffen. Und da hat Köln dank seiner Lage am Rhein enormes Potenzial. Europas wichtigste Wasserstraße bietet eine Direktverbindung zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Auch Süddeutschland, die Schweiz und Frankreich sind problemlos per Binnenschiff erreichbar. Auf dem Rhein gibt es keine Staus und noch reichlich Reserven – die transportierte Gütermenge ließe sich verdoppeln. Doch das geht nicht ohne entsprechende Umschlaganlagen, wie sie die HGK in Godorf plant. Ein Container-Terminal im Kölner Süden ermöglicht es, mehr Güter vom Lkw auf das Schiff zu verlagern. Gerade mit Blick auf die sich zuspitzende Verkehrslage hält die HGK an dem Ziel fest, den Entlastungshafen in Godorf zu bauen – zum Wohle der Bürger und der Wirtschaft in der Region. Über die Hintergründe und Fakten erfahren Sie mehr auf Seite 2 und 3.

Michael Fuchs

Gastkommentar



Dr. Ulrich S. Soénius, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Köln

Keine Verzögerung mehr – Hafenausbau vorantreiben!

Das Bundesverwaltungsgericht hat gesprochen und das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Godorfer Hafens für nichtig erklärt. Das kann man so machen, muss man aber nicht. Doch Richterscheit ist nicht effizient und bringt keinen Ausbau voran. Daher gilt noch mehr als je, die Argumente für den Hafen zu schärfen, zu überprüfen und dann öffentlich vorzutragen. Mehr aber auch nicht. Denn weder das Bundesverwaltungsgericht noch der Stadtrat haben den eigentlichen Ausbau in Frage gestellt. Dem Gericht ging es um das „Wie“, nicht um das „Ob“! Und auch der Kölner Stadtrat hat einen eindeutigen Beschluss für den Ausbau gefällt. Jetzt müssen die notwendigen Verfahren so schnell wie möglich und so vorrangig wie nötig abgeschlossen bzw. auf den Weg gebracht werden. Zeitgleich sind alle vorbereitenden Schritte zu unternehmen, die einen Ausbau unmittelbar nach dem letzten Beschluss ermöglichen.

Seit Mitte der 1980er Jahre wird der Ausbau des Hafens diskutiert, und nun muss endlich die Einsicht einkehren, dass neue Argumente nur schwerlich zu finden sind. Zwar kehren die wenigen Gegner des Hafens immer wieder neue Zahlen, Gutachten und Meinungen hervor, aber wo steht eigentlich, dass Contra das bessere Blatt hat? Warum sind Menschen mit guten Argumenten für einen Ausbau eigentlich in der „öffentlichen Meinung“ so schlecht gelitten? Jährlich 50.000 Lkw-Fahrten weniger durch die Stadt, die Nutzung des ökologischen Transportweges Wasserstraße, die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Sicherung von Unternehmen vor Ort etc. sind doch keine schlechten Argumente.

Damit es klar ist: Mir geht es nicht darum, den „Gutmenschen-Status“ zu erlangen, sondern die wirtschaftliche, logistische und gesellschaftliche Begründung zu liefern, warum der Ausbau des Godorfer Hafens ökologisch wie ökonomisch sinnvoll ist. Unter dem Ausbau soll und wird niemand leiden – dies muss sichergestellt werden. Aber auf Kosten der Allgemeinheit eine dringend erforderliche Verkehrsinfrastrukturmaßnahme zur vornehmlichen Sicherung des individuellen Status Quo abzulehnen, darf nicht länger von der Allgemeinheit gebilligt werden. Gerade weil der Straßenverkehr weiter wachsen wird, ist jede Lkw-Ladung weniger für die Menschen in der Stadt eine Wohltat. Weniger liefern geht auch nicht, weil niemand seinen Lebensstandard senken will. Also bleiben der Ausbau und die Schaffung neuer Hafenkapazitäten. Wer sich dagegen sträubt, scheint die Zeichen der Zukunft nicht erkannt zu haben.

RheinCargo stellt sich vor

Die internationale Logistik-Branche zu Gast in München

Hafen und Eisenbahn aus einer Hand: Das ist das Erfolgsrezept der RheinCargo. Das Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der Neuss-Düsseldorfer Häfen ist ein starker Logistik-Partner für die Wirtschaft im Rheinland und weit darüber hinaus. Ihr großes Leistungsspektrum stellt die RheinCargo auf der internationalen Leitmesse „Transport Logistic“ in München vor. Vom 5. bis



8. Mai 2015 präsentiert sich RheinCargo in Halle B3 an Stand Nr. 221/320. Neben befindet sich der Messestand der HGK-Tochter Häfen und Transport AG (HTAG). Logistik-Dienstleister aus dem Niehler Hafen sind auch auf der Messe vertreten. Die Spedition Karl Schmidt finden Sie in Halle B4, Stand 309, die Firmen CTS, neska und Pohl am Stand der Imperial Logistics in Halle B5, Stand Nr. 201/302. (mf)

Wolfgang Birlin wird neuer Vorstand der HGK

Der Aufsichtsrat der HGK hat Wolfgang Birlin (51) zum Vorstand bestellt. Birlin wird Nachfolger von Uwe Wedig (55), der das Unternehmen Ende 2014 verlassen hat und zur Imperial Shipping



Wolfgang Birlin wird neues Mitglied im Vorstand der HGK. Bild: Fuchs

Holding GmbH nach Duisburg gewechselt ist. „Wir freuen uns, dass wir mit Wolfgang Birlin einen erfahrenen Logistik-Manager für die HGK gewinnen konnten, der seit vielen Jahren in leitender Funktion im Eisenbahn-Bereich tätig ist und gut in das geforderte Bewerberprofil passt“, betont der HGK-Aufsichtsratsvorsitzende Michael Zimmermann. Wolfgang Birlin wird seinen Dienst im Laufe des Jahres 2015 antreten. In der Übergangszeit verantwortet HGK-Vorstandssprecher Horst

Leonhardt auch die zuvor von Uwe Wedig geführten Geschäftsbereiche. Der gebürtige Kölner Wolfgang Birlin wechselt von der Weser zurück an den Rhein. Der Diplom-Kaufmann war seit 2000 in Niedersachsen tätig. Sechs Jahre gehörte er dem Vorstand der Osthannoverschen Eisenbahnen AG in Celle an, den er schließlich als Vorstandsvorsitzender leitete. Im Oktober 2013 wurde er Alleingeschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH in Zeven. (mf)

Umschlag legt weiter zu Allzeit-Rekord im Hafen Antwerpen



In Antwerpen wurden 2014 knapp neun Millionen Container verladen.

Einen neuen Rekord meldete der für Köln bedeutende Seehafen Antwerpen: Mit rund 198,8 Millionen Tonnen wuchs der Jahresumschlag 2014 um 4,2 Prozent. Daran hatten der Containerumschlag mit plus 5,6 Prozent sowie der Flüssiggutumschlag mit plus 5,4 Prozent einen großen Anteil. Bemerkenswert: Über die Hälfte des Umschlags macht Belgiens größter Seehafen mit Containern: 108,1 Millionen Tonnen Güter steckten in den 8,96 Millionen verladenen Stahlboxen (TEU). Die Hafenbehörde erwartet, 2015 die 9-Millionen-TEU-Marke zu knacken. Zugleich schrumpften die umgeschlagenen Mengen von Stückgut um 3,3 Prozent, von trockenem Massengut um 4,9 Prozent, von Ro-Ro-Gütern um 1,2 Prozent. Der letzte Rekord datiert von 2013, als der Gesamtumschlag des Hafens 190,8 Millionen Tonnen betrug. (cg)

Container-Boom

Neues Terminal im Dreiländereck geplant



Ein neues Terminal vor den Toren von Basel soll die Straßen entlasten.

Basel ist der wichtigste Hafen der Schweiz. Allein der Containerumschlag nahm zwischen 1990 und 2013 von 22.000 auf über 100.000 Standardeinheiten (TEU) zu. Weil die Stadt den Westquai am Hafenbecken 1 schließen und ab 2029 als neues Wohnquartier entwickeln will, wird bereits eine Hafenerweiterung in Kleinhüningen mit einem dritten Hafenbecken geplant. Der Terminalbetreiberin Swissterminal und den Reedereien Ultra-Brag sowie Danser Switserland gehen die Pläne nicht weit genug: Zu gering seien die Kapazitäten. Deshalb planen sie nun ein eigenes Terminal auf deutscher Seite in Weil am Rhein. Es soll mit einer Umschlagsleistung von bis zu 100.000 TEU pro Jahr die wegfallende Umschlagskapazität des Hafenbeckens 1 in Basel ersetzen und den steigenden Containerverkehr bewältigen. Zur idealen Verknüpfung der Verkehrsträger soll es auch einen Bahnanschluss geben. Erweiterung nicht ausgeschlossen: „Der Standort des neuen Terminals ließe uns genügend Spielraum, die Größe der Terminalanlagen flexibel an die Marktbedürfnisse anpassen zu können“, erläutert der Schweizer Danser-Geschäftsführer Heinz Amacker. Aufgrund der signifikanten Erweiterung des Hafens Rotterdam erwarte die Branche in den nächsten Jahren einen starken Anstieg des Containerverkehrs auf dem Rhein. (cg)

Bild: Fuchs / Grafik: HGK



Hafen Godorf: Das sind die Fakten

Anbindung zum Schienennetz

verbindet das neue Hafenbecken mit den nationalen und europäischen Eisenbahnnetzen.

Die wichtigsten Fragen und Antworten zur geplanten Hafenerweiterung im Kölner Süden

Der Ausbau des Godorfer Hafens ist eine wichtige Investition in die Zukunft Kölns und der Region. Die Vorteile liegen auf der Hand: mehr Gütertransport auf dem Rhein, weniger Lkw-Verkehr, weniger Dieselverbrauch, weniger CO₂. Die Hafenzeitung erläutert die Fakten und Hintergründe.

Worum geht es?

Die HGK möchte den Godorfer Hafen um ein viertes Hafenbecken erweitern. Die Ausbaufäche umfasst rund 20 Hektar – etwa zwei Hektar für das Hafenbecken und 18 Hektar für die landseitigen Anlagen wie Kräne, Lager, Verwaltungsgebäude, Straßen und Gleisanlagen.

Wozu dient die Erweiterung?

Geplant ist ein Containerterminal mit Straßen- und Gleisanschluss, das den Umschlag von Gütern zwischen Wasserstraße, Schiene und Straße ermöglicht. Experten nennen diese Verbindung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw „trimodal“. Im Kölner Süden fehlt bislang ein solches trimodales Containerterminal. Die Hafenerweiterung erhöht außerdem die Umschlagkapazitäten für Massengut.

Hat das Bundesverwaltungsgericht den Ausbau abgelehnt?

Nein. Eine inhaltliche Betrachtung des Projekts war nicht Gegenstand der Gerichtsverfahren. Es ging einzig und allein um die Frage, ob das Genehmigungsverfahren rechtens war.

Was wurde entschieden?

Die Bezirksregierung Köln hatte der HGK 2006 eine Planfeststellung erteilt, die auf dem Wasserrecht basierte. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese am 19. Februar 2015 aufgehoben. Begründung: Die Planfeststellung ist rechtswidrig, weil auf der Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes die Planfeststellung eines Hafens als funktionale Gesamtheit von wasser- und landseitigen Betriebsanlagen nicht möglich ist.

Was bedeutet das Urteil?

Die schriftliche Urteilsbegründung bleibt abzuwarten. Klar ist aber: Für die Hafenerweiterung bedarf es neuer Genehmigungen. Dazu gehören Planfeststellungen nach dem Wasser- und Eisenbahnrecht sowie Genehmigungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und dem Baurecht.

Fangen die Planungen wieder bei null an?

Nein. Seit 2011 laufen bei der Stadt Köln auf Beschluss des Stadtrates zwei Bauleitverfahren zur

Aufstellung eines Bebauungsplans und zur Änderung des Flächennutzungsplans. Dafür werden Gutachten zu den Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Verkehr erstellt. Wenn diese vorliegen, können die nächsten Schritte erfolgen, darunter die Beteiligung der Öffentlichkeit.

Kritiker sind der Ansicht, der Ausbau sei überflüssig, weil es anderswo genug Kapazitäten gebe...

Diese Argumentation geht von falschen Vorstellungen aus. Ein Hauptgrund für die Hafenerweiterung ist, mehr Güter vom Lkw auf Binnenschiff und Bahn zu verlagern. Dieses von Bund und Land unterstützte Ziel lässt sich nur realisieren, wenn Schiff und Bahn für die verladende Wirtschaft zu einer attraktiven Alternative zum Lkw werden. Bedingung dafür sind kurze Wege vom Werkstor in den Hafen. Nur dann hat der kombinierte Verkehr aus Lkw und Schiff bzw. Bahn eine Chance im Preiswettbewerb gegen den Direkt-Lkw.

Welche Vorteile bietet die Hafenerweiterung in Godorf?

Diese Investition stärkt die Wirtschaft und sichert Arbeitsplätze. Die Industrie im Kölner Süden er-

Viele gute Gründe sprechen für die Hafenerweiterung

Andreas Kossiski

Vorsitzender
DGB Region Köln-Bonn



Mehr Güter aufs Schiff, Brücken entlasten

Aus Sicht des Deutschen Gewerkschaftsbundes ist der Ausbau des Godorfer Hafens weiterhin dringend erforderlich, denn er sichert Arbeitsplätze, stärkt den Standort und entlastet Straßen und Umwelt. Die Hafenerweiterung hat eine zentrale wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung für die gesamte Region Köln-Bonn. Mehr als 26.000 Logistik-Arbeitsplätze sind unmittelbar mit den Kölner Häfen verbunden. Wir brauchen in Godorf einen leistungsfähigen Containerhafen, damit mehr Güter über den Rhein transportiert werden. Das reduziert den Lkw-Verkehr in der Stadt, entlastet die maroden Brücken und senkt die Schadstoffbelastung. Die Hafenerweiterung muss jetzt zügig umgesetzt werden.

Dr. Ortwin Weltrich

Hauptgeschäftsführer der
Handwerkskammer zu Köln



Standort Köln wettbewerbsfähig halten

Als im Sommer 2011 die Einwohnerbefragung zum Godorfer Hafen stattfand, hatte die Vollversammlung der Handwerkskammer Stellung bezogen. „Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Köln im internationalen Güterverkehr ist der Ausbau des Godorfer Hafens unumgänglich“, so die einstimmig von den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern beschlossene Resolution. Das „Parlament“ der Handwerkskammer forderte seinerzeit, dass zur Entlastung der Straßen der Rhein als Verkehrsweg stärker genutzt werden solle. Diese Argumentation bleibt weiterhin stichhaltig und ist sogar aktueller denn je, da die Engpässe im Straßennetz in und um Köln den Wirtschaftsstandort Köln in zunehmendem Maße gefährden.

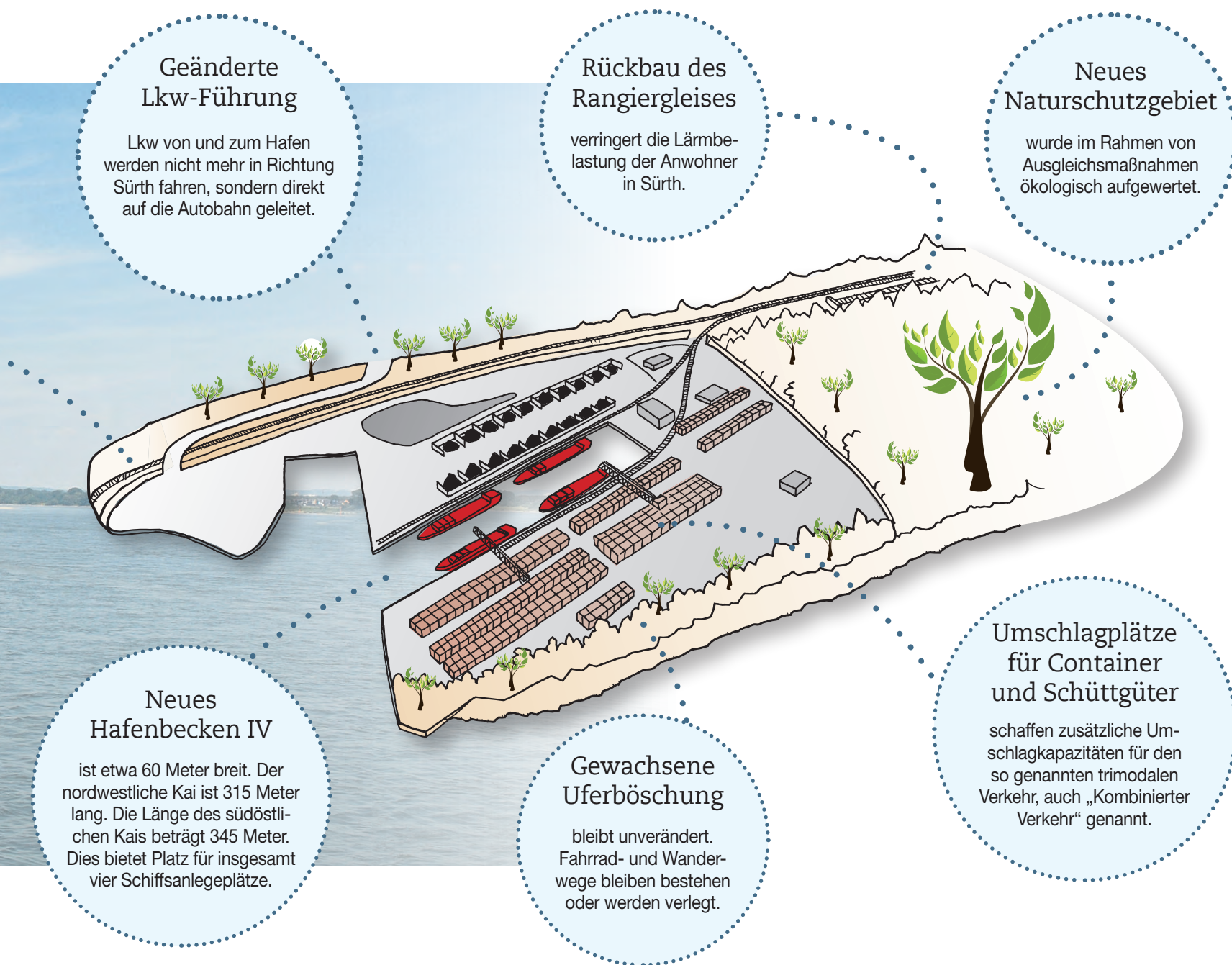
Michael Jäger

Vorsitzender des Verbands
ARBEITGEBER KÖLN e.V.



Zukunft der Industrie sichern

Der Ausbau des Godorfer Hafens darf nicht auf die lange Bank geschoben werden. Die Wirtschaft in der Metropolregion Köln ist auf eine gute Anbindung an die Seehäfen angewiesen. Während die Verkehrsträger Straße und Schiene schon jetzt an die Kapazitätsgrenzen stoßen, bietet der Güterverkehr auf dem Rhein noch Wachstumspotenzial – und dies auf äußerst umweltfreundliche Weise. Der seit langem geplante Ausbau des Godorfer Hafens für den Containerverkehr ist nicht – wie von Gegnern des Hafenausbaus gern behauptet wird – ein Selbstzweck, sondern für die Zukunft von Wirtschaft und Industrie im Rheinland dringend erforderlich. Die ARBEITGEBER KÖLN fordern die Politik auf, jetzt schnell zu handeln.



hält die Möglichkeit, Güter für den Im- und Export kostengünstig und umweltfreundlich per Schiff und Bahn statt per Lkw zu den Seehäfen und anderen Zielen zu senden. Ein Binnenschiff ersetzt im Schnitt 150 Lkw! Das entlastet Straßen und Umwelt.

Warum schlägt man nicht mehr Container im Niehler Hafen um, statt Godorf auszubauen?

Die Folge wäre, dass der Lkw-Verkehr quer durch die Stadt weiter zunehmen würde. Zudem ist der Weg nach Niehl für viele Kunden aus dem Einzugsgebiet des Godorfer Hafens zu weit und zu teuer, was den kombinierten Verkehr unwirtschaftlich macht. Umgekehrt wird ein Schuh draus: Mit einem Containerterminal in Godorf lassen sich jedes Jahr Zigtausende Container vom Direkt-Lkw auf Schiff und Bahn verlagern, und zusätzlich werden Zehntausende Lkw-Fahrten durch die Stadt eingespart.

Wie steht es um den wirtschaftlichen Nutzen?

Die Wirtschaftlichkeit der Hafenerweiterung wird neu untersucht. Der Aufsichtsrat der HGK hat dazu in seiner Sitzung am 19. März 2015 einen Gutachter ausgewählt, der den betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaft-

lichen Nutzen des Projekts anhand der aktuellen Rahmenbedingungen neu bewerten wird.

Frühere Wachstumsprognosen wurden inzwischen revidiert...

Fakt ist: Die Bundesregierung erwartet nur noch eine Verdoppelung statt eine Verdreifachung der Containerverkehre bis 2030. Das ändert aber nichts daran, dass es für Godorf genügend Potenzial gibt. Die erforderlichen Gütermengen sind schon heute vorhanden – doch sie werden über die Straße transportiert. Auch Kritik, die Hafenerweiterung belastet den städtischen Haushalt, trifft nicht zu. Im Gegenteil. Mit dem Ausbau kann die HGK dauerhaft zusätzliche Erträge erwirtschaften, die der Stadt und den Bürgern zu Gute kommen.

Was sieht die Umweltbilanz aus?

Die Erweiterungsfläche, die der HGK gehört, liegt in einem Naturschutzgebiet. Hier finden sich mager Kies- und Sandböden aus dem Aushub, der vor Jahrzehnten beim Bau des Hafenbeckens 3 abgelagert wurde und heute Lebensraum für seltene Arten bietet. Um den Hafen erweitern zu dürfen, hat die HGK umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. In der Sürther Aue wurden ökologisch

wertvolle Gehölz- und Wiesenflächen angelegt, schützenswerte Pflanzen und der wichtige Magerrasen umgesiedelt. Weil die verfügbaren Flächen vor Ort leider nicht ausreichten, um den Eingriff in die Natur vollständig zu kompensieren, wurde ein Teil des ökologischen Ausgleichs im Naturschutzgebiet „Rheinaue Worringen-Langel“ geleistet. Mit neun Hektar in Sürth und 18 Hektar in Worringen ist der Ausgleich für 20 Hektar Hafen überkompensiert. Alle Maßnahmen wurden 2009 abgeschlossen. Seitdem hat sich eine große Artenvielfalt entwickelt, von der Mensch und Natur profitieren.

Werden Anwohner durch mehr Verkehr, Lärm und Schmutz belastet?

Bei den Planungen wird großer Wert auf den Schutz der Anwohner gelegt. Zum Beispiel wird die Zufahrt zum Hafen so gestaltet, dass Lkw nicht mehr in Richtung Sürth fahren können, sondern direkt zur Autobahn geleitet werden. Das Rangiergleis am Ortsrand wird um 300 Meter gekürzt, um die Lärmbelastung zu verringern. Zudem wird eine Lärmschutzwand errichtet. Die Staubemissionen liegen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Optisch wird das neue Terminal durch die Pappeln am Rheinufer und weitere Bäume verdeckt.

Michael Fuchs

Hafen news

„MSC Oscar“

Größtes Container-Schiff der Welt in Rotterdam



Die „MSC Oscar“ wird bei der Ankunft am Hafen Rotterdam begrüßt.

Vergangenes Jahr passierten 12,3 Millionen Tonnen Container den Hafen Rotterdam – das ist gegenüber 2013 ein Zuwachs von 5,8 Prozent. Die steigenden Mengen werden mit immer größeren Schiffen bewältigt: So hat am 3. März 2015 der weltweit größte Containerfrachter „MSC Oscar“ erstmals in Rotterdam festgemacht, wie der für Köln bedeutende Rheinmündungshafen bekannt gab. Das im Dezember 2014 in Dienst gestellte Schiff ist 396 Meter lang und 59 Meter breit. Es kann 19.224 Standard-Containereinheiten (TEU) aufnehmen. Aus dem spanischen Algeciras kommend, blieb „MSC Oscar“ nur einen Tag in Rotterdam, um danach seine Reise nach Bremerhaven fortzusetzen. Den letzten Rekord hatte der Rotterdamer Terminalbetreiber ECT Mitte Januar gemeldet, als der Hafen die „CSCL Globe“ mit 19.100 TEU Ladekapazität willkommen hieß. Dank größerer Schiffe und effizienterer Krananlagen steigen die bei einem einzigen Hafenanlauf umgeschlagenen Containermengen immer weiter. Mitte Februar wurden in Rotterdam binnen weniger Tage 11.051 Stahlboxen (18.500 TEU) von der „Thalassa Hellas“ gelöscht bzw. auf das Schiff geladen – ein neuer Höchstwert für Europa. Der Seehafen Rotterdam ist Ziel etlicher Container, die im Hafen Köln-Niehl ihre Reise in die Welt antreten. Ebenso kommen viele Lieferungen aus Übersee im größten Hafen der Niederlande an, die für Unternehmen im Rheinland bestimmt sind. (cg)

BAG-Bericht

Lkw-Verkehr wächst am stärksten



Der Anteil des Lkw am Güterverkehr in Deutschland ist weiter gestiegen.

Der Güterverkehr in Deutschland hat von Januar bis Juni 2014 kräftig zugelegt. Laut Bundesamt für Güterverkehr (BAG) stieg die im Inland auf Straße, Schiene und Wasserstraße beförderte Gütermenge um 7,5 Prozent auf 1,7 Milliarden Tonnen. Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 3,3 Prozent auf 226 Milliarden Tonnenkilometer (wobei ausländische Lkw nicht mitgezählt werden). Am stärksten wuchs der Lkw-Verkehr (plus 8,9 %), während Bahn (plus 1,5 %) und Binnenschiff (plus 1,1 %) geringe Zuwächse verzeichneten. Besondere Bedeutung als Alternative zu Straße und Bahn hat die Binnenschifffahrt im Rheinkorridor. Hier entfielen laut einer BAG-Untersuchung in den vergangenen Jahren konstant 16 bis 18 Prozent der Transportleistung auf das Binnenschiff – deutlich mehr als im Bundesdurchschnitt von rund 12 Prozent. (mf)

☎ www.bag.bund.de

Ute Berg

Beigeordnete der Stadt Köln für Wirtschaft und Liegenschaften



Franz-Josef Höing

Beigeordneter der Stadt Köln für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr



Leo Hambloch

Gewerkschaftssekretär, ver.di Bezirk Köln



Potenzial der Wasserstraße Rhein nutzen

Die verkehrspolitischen Ziele, die mit den Planungen zum Godorfer Hafen verbunden sind, haben durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ihre Dringlichkeit nicht verloren. Transportwege zu verbessern, um innerstädtische Verkehre zu entschlacken, bleibt das Gebot der Stunde. Der Verkehr wächst, Köln braucht eine Infrastruktur, die da mithalten kann. Eine weitere Belastung des Kölner Straßennetzes – insbesondere in Nord-Süd-Richtung – müssen wir im Interesse der Wirtschaft, aber auch der Wohnbevölkerung dringend vermeiden. Die Wasserstraße Rhein bietet hier gute Möglichkeiten. Dieses Potenzial sollten wir umfassend nutzen. Nach einer genauen Prüfung der schriftlichen Urteilsbegründung muss überlegt werden, wie das Ziel, den Godorfer Hafen verstärkt in die Abwicklung der Verkehre einzubinden, erreicht werden kann.

Steigende Gütermengen bewältigen

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hat Klarheit zum Verfahren geschaffen und den rechtlichen Rahmen definiert. Die Stadt Köln wird nun gemeinsam mit der HGK und unter Einbindung der politischen Gremien das weitere Vorgehen erörtern. Klar ist allerdings auch: Der Wirtschaftsstandort Köln braucht, gerade vor dem Hintergrund der weiter wachsenden Verkehre, eine zukunftsweisende Infrastruktur, um die steigenden Gütermengen, insbesondere im Containerverkehr, bewältigen zu können. Über den Rhein ist Köln direkt mit den für unsere Wirtschaft bedeutenden niederländischen und belgischen Seehäfen verbunden. Das bietet beste Voraussetzungen, um das Potenzial des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff künftig stärker zu nutzen und damit die Straßen zu entlasten. Eine Voraussetzung dafür ist die Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur und der Hafenumschlagkapazitäten in Köln.

Mit der Erweiterung Arbeitsplätze sichern

Wenn Köln in der Vergangenheit seine Häfen nicht immer wieder erweitert hätte, wäre es nicht zu dem geworden, was es heute ist: die größte Industriestadt in NRW. Unsere Wirtschaft benötigt eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben zu können und Arbeitsplätze zu schaffen. Angesichts der überlasteten Straßen und maroden Brücken wird die Binnenschifffahrt als umweltfreundliche Alternative zum Lkw immer wichtiger. Daher ist eine rasche Erweiterung des Godorfer Hafens dringend notwendig. Sie hat doppelten Nutzen: Sie entlastet die Straßen vom Lkw-Verkehr und sichert gleichzeitig Tausende Arbeitsplätze. Gemeinsam mit den ver.di Vertrauensleuten und Betriebsräten fordern wir deshalb Politik und Verwaltung auf, das laufende Genehmigungsverfahren für die Hafenerweiterung schnellstmöglich umzusetzen.

MS RheinCargo

Große Tour durch die Kölner Häfen

Aus nächster Nähe erleben, wie mit Hilfe riesiger Kranbrücken Container auf Schiffe, Züge und Lkw verladen werden. Und dabei von kundigen Stadtführerinnen jede Menge Wissenswertes über den Hafenstandort Köln und seine Geschichte erfahren – das steht bei der großen Hafenrundfahrt mit der „MS RheinCargo“ auf dem Programm. Schiffseigner Mario Schmitz hat die Winterpause genutzt, um das moderne Fahrgastschiff mit einer neuen Multimediaanlage und weiteren Extras auszustatten. Die abwechslungsreiche dreistündige Tour zum Rheinauhafen, Deutzer Hafen, Mülheimer Hafen und Niehler Hafen wird seit Anfang März wieder freitags und sonntags ab 14 Uhr angeboten. Von Mai bis September finden die Hafenrundfahrten montags bis freitags um 14 Uhr, in den NRW-Sommerferien auch sonntags statt. Tickets kosten 18,50 Euro pro Person. Schüler und Studenten bis 27 Jahre zahlen 15 Euro, Kinder unter 6 Jahren in Begleitung der Familie 6 Euro. Gruppenpreise auf Anfrage. (mf)

www.ms-rheincargo.de



Mit der MS RheinCargo geht es auf Hafenrundfahrt.

Köln-Düsseldorfer

„Mister KD“ geht von Bord

Der langjährige Vorstand der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, Norbert Schmitz, wurde Ende 2014 mit einem Empfang auf der „MS RheinFantasie“ in den Ruhestand verabschiedet. KD-Aufsichtsratschef Dr. Matthias Cremer lobte die Verdienste des 63-jährigen: „Norbert Schmitz hat die Köln-Düsseldorfer vor dem Untergang bewahrt.“

Schmitz kam 1979 als Leiter der Bordgasstronomie zur KD, wurde 1992 Bereichsleiter Operation und 1999 Prokurist. Am 20. März 2000 übernahm die Premicon mit der Aktienmehrheit das Tagesausflugsgeschäft der KD und bestellte Schmitz zum Vorstand. Mit neuen Ideen und einer Vielzahl technischer und betriebswirtschaftlicher Projekte schaffte er die Wende. „Früher wurde die Flotte der KD über die Wintermonate im Hafen von Köln-Niehl eingemottet – heute gibt es Angebote im Advent, zu Silvester, Karneval und Ostern“, so Cremer.

Von einem Linienschiffahrtsunternehmen habe sich die KD zu einem Event-Veranstalter auf Schiffen entwickelt, mit vielfältigen Freizeit- und Erlebnisangeboten. Dazu brauchte es Schiffe wie die 2004 gebaute „MS RheinEnergie“ oder die „MS RheinFantasie“ von 2011. Norbert Schmitz war 36 Jahre im Unternehmen und wurde liebevoll „Mister KD“ genannt. Aufsichtsratschef Dr. Matthias Cremer würdigte seine große Leistung und Verdienste mit der Ernennung zum „Ehren-Schiffsführer“. (dü)



Norbert Schmitz (l.) mit seinem Nachfolger Dr. Achim Schloemer.

Bilder: Braskem, Thinkstock.de



Ein Braskem-Mitarbeiter kontrolliert im Lager versandfertige Paletten mit Polypropylen-Granulat. Der Grundstoff findet sich in vielen Kunststoffprodukten wieder.

Von Wesseling in jeden Haushalt

Braskem produziert Kunststoffe für Verpackungen und vieles mehr



Bild: Gohmann

Radim Bojanovsky leitet bei Braskem die Produktionsplanung in Wesseling und Schkopau.

Serie 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

Basell, Evonik, Shell – die großen Chemieunternehmen rund um den Godorfer Hafen sind hinreichend bekannt. Doch in unmittelbarer Nachbarschaft sind noch andere Unternehmen tätig. Zum Beispiel Braskem. Der aus dem Zusammenschluss verschiedener Polyolefin-Produzenten in Brasilien entstandene Konzern hat sich binnen zwölf Jahren zu einem führenden Kunststoffproduzenten auf dem amerikanischen Kontinent entwickelt. Das weltweit knapp 8.000 Mitarbeiter beschäftigende Unternehmen ist nach eigenen Angaben zudem der größte Hersteller von Biopolymeren. Diese werden aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen.

Trends und Entwicklungen. Den Sprung nach Europa wagte Braskem Ende 2011: Von der Dow Chemical Company übernahmen die Brasilianer die Polypropylen-Produktionsstätten in Wesseling sowie in Schkopau bei Halle. In beiden Werken sind jeweils rund 50 Mitarbeiter beschäftigt. Weitere 50 sind es im Verwaltungssitz zu Frankfurt am Main. Einer davon ist Radim Bojanovsky. „Biopolymere stellen wir in Europa nicht her“, erklärt der 34-Jährige, der als Supply Chain Leader Europe die Produktions- und Bedarfsplanung der beiden europäischen Werke führt.

Standort und Synergien. Im Dreischichtbetrieb produziert Braskem in Wesseling rund 240.000 Tonnen Polypropylen pro Jahr. Es ist als Grundstoff in etlichen Kunststoffprodukten zu finden. Zum Beispiel in Lebensmittelverpackungen, die dafür sorgen, dass der Inhalt lange frisch bleibt. Oder in Schraubverschlüssen, Schläuchen,

Teil 7

Jetzt mitmachen!

Lok-Quartett der RheinCargo

Leih- und Leasingfahrzeuge gibt es nicht nur auf der Straße. Auch Eisenbahnverkehrsunternehmen wissen schnelle Verfügbarkeit, fixe Kosten für eine überschaubare Mietzeit und das geringe Investitionsrisiko zu schätzen, wenn sich der Geschäftsgang schwer vorhersehen lässt oder lediglich Spitzen abzufangen sind. Auch die Neusser Eisenbahn innerhalb der RheinCargo hat immer wieder auf Lokomotiven aus Mietpools zurückgegriffen. 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)

6d Schwere Rangier- / leichte Streckenloks



Leihlok, NE

Bild: Torsten Bätge

Betriebszeit:	seit 1997
Hersteller:	MaK
Modell:	G 1206
Antrieb:	Dieselhydraulisch
Länge ü. P.:	14,7 m
Gewicht:	82 t
Leistung:	1.570 kW
Anzugskraft:	291 kN
Geschwindigkeit:	100 km/h





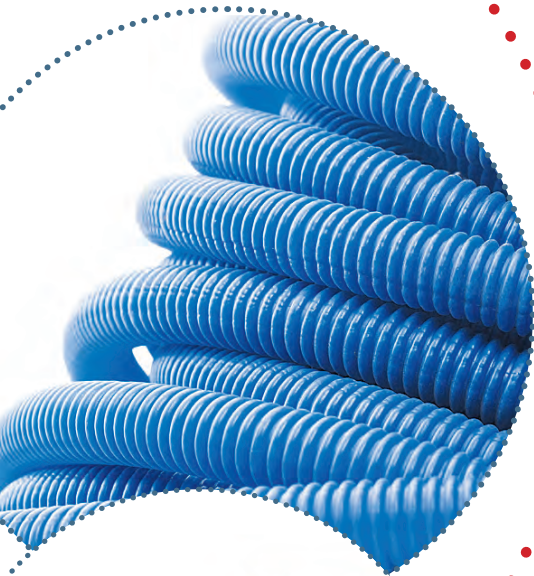
Trinkhalmen und Folien. Der Hauptrohstoff für die Produktion ist Propylen, das aus dem benachbarten Cracker der LyondellBasell stammt und via Pipeline geliefert wird. „Reicht die dortige Produktion nicht aus, bestellen wir auch schon mal eine Schiffsladung Propylen nach Godorf“, erklärt Bojanovsky. Über Lagerhaltung, das Rohrleitungsnetz zwischen den Chemieunternehmen sowie über die Transportwege und -möglichkeiten zum Kunden weiß er genauestens Bescheid. „Mit dem Godorfer Hafen und dem Güterbahnhof Eifeltor verfügt Wesseling über gute logistische Voraussetzungen.“ Doch wunschlos glücklich ist der studierte Reedereilogistiker mit dem Standort nicht: „Die Situation der Rheinbrücken ist ärgerlich. Und ein eigenes Container-Terminal in Godorf würde nicht nur der hiesigen Industrie nützen, sondern auch die Stadt vom Lkw-Verkehr entlasten.“

Regional und international. Anders als die gasförmigen und brennbaren Rohstoffe ist das fertige Produkt Polypropylen ungefährlich und leicht zu den Abnehmern zu transportieren. Die sind meist in Deutschland, insbesondere im Ruhrgebiet, oder in den Benelux-Ländern anzutreffen. Dorthin verschickt Braskem das weiße Granulat in Silo-Lkw, die direkt aus dem Siloturm befüllt werden. Je nach Kundenwunsch werden die etwa drei Millimeter großen Körner alternativ in Säcken zu je 25 Kilogramm abgefüllt und auf Paletten gestapelt. Mit je fünf Säcken in elf Lagen fasst eine Palette 1.375 Kilogramm Granulat. Davon passen wiederum 18 Stück in einen Container. „Wenn die Nachfrage bei unseren Kollegen groß ist, verschicken wir auf diese Weise auch gelegentlich in die

USA“, so Bojanovsky. „Spanien oder Griechenland stehen ebenfalls hin und wieder auf den Frachtpapieren.“ Häufiger kommt es vor, dass Container oder Trailer mit dem Zug nach Italien transportiert werden. Oder in die Schweiz. „Ladungseinheiten, die im Hauptlauf mit Bahn oder Schiff transportiert werden, dürfen wir nach den Regeln des kombinierten Verkehrs mit zwei Paletten mehr beladen“, erklärt der Logistiker. „So sind weniger Lkw-Fahrten nötig.“

Hygiene und Sicherheit. Tausende Lkw-Ladungen Granulat verlassen pro Jahr die Werkstore an der Rodenkirchener Straße. Die Braskem-Mitarbeiter achten genau auf den Zustand der Fahrzeuge und die Sicherheitsausrüstung. „Bei der Eingangskontrolle überprüfen wir einerseits den Reinigungszustand der Fahrzeuge, denn Verunreinigungen im Produkt gehen gar nicht. Niemand will schwarze Flecken in seinen Produkten finden“, unterstreicht Bojanovsky. „Auf der anderen Seite überprüfen wir die persönliche Schutzausrüstung der Fahrer oder das Vorhandensein von Ladungssicherungsmaterial.“ Dass Arbeitssicherheit bei Braskem groß geschrieben wird, belegt die elektronische Tafel an der Werkseinfahrt: Ende Februar zeigte sie über 4.700 unfallfreie Arbeitstage an. „Das dürfte meines Wissens nach ein Rekord in der Produktion sein“, so Bojanovsky. „Darauf dürfen die Kollegen stolz sein.“

Christian Grohmann



4a

Leichte Rangierloks

Leihlok, NE

Bild: Kailas98, CC-BY-3.0

Betriebszeit:	seit 1981
Hersteller:	Henschel
Modell:	DHG 700 C
Antrieb:	Dieselhydraulisch
Länge ü. P.:	9,84 m
Gewicht:	60 t
Leistung:	507 kW
Anzugskraft:	198 kN
Geschwindigkeit:	37 km/h

8c

Mittlere Streckenloks

Leihlok, NE

Bild: Chep87, CC-BY-SA

Betriebszeit:	seit 2003
Hersteller:	Siemens
Modell:	ER20
Antrieb:	Dieselelektrisch
Länge ü. P.:	19,28 m
Gewicht:	80 t
Leistung:	2.000 kW
Anzugskraft:	235 kN
Geschwindigkeit:	140 km/h

8d

Mittlere Streckenloks

Leihlok, NE

Bild: Fahrenkrog

Betriebszeit:	seit 1962
Hersteller:	Krauss-Maffei
Modell:	V 200.1
Antrieb:	Dieselhydraulisch
Länge ü. P.:	18,44 m
Gewicht:	78 t
Leistung:	1.986 kW
Anzugskraft:	235 kN
Geschwindigkeit:	140 km/h

Hafen news

Deutzer Hafen
Stadt plant neues Wohnquartier

Die Stadt Köln will den Deutzer Hafen zu einem neuen Stadtviertel entwickeln. Auf 26,4 Hektar Landfläche sollen Wohnungen für bis zu 4.500 Menschen sowie moderne Gewerbeflächen für bis zu 5.000 Arbeitsplätze entstehen. Köln biete sich hier „die einzigartige Chance, eine neue städtebauliche Landmarke als rechtsrheinisches Gegenstück zur gelungenen Bebauung des Rheinauhafens zu entwickeln“, so Oberbürgermeister Jürgen Roters. Die Stadtverwaltung bereitet zurzeit eine Beschlussvorlage für den Stadtrat vor. Die HGK, die sich lange für den Erhalt des Logistikstandorts eingesetzt hat, wird die Umwandlung akzeptieren. Der Grund ist, dass der Deutzer Hafen im Stadtzentrum inmitten einer verdichteten Wohnbebauung liegt. Um ihn auf Dauer wirtschaftlich betreiben zu können, müsste der Hafen umgebaut und erweitert werden. Dies würde jedoch erheblich mehr Verkehr im Stadtzentrum bedeuten und zu Konflikten führen, die nicht lösbar sind. (mf)



Bild: Astoc GmbH & Co. KG

So könnte das neue Quartier im Deutzer Hafen aussehen.

Werkshafen Wesseling modernisiert
Raffinerie investiert in Sicherheit

Nach rund einem Jahr Bauzeit hat die Rheinland Raffinerie Anfang März die Modernisierung ihres werkeigenen Hafens in Wesseling erfolgreich abgeschlossen. Drei Verladearme wurden komplett erneuert. Sie dienen dazu, Schiffe mit Flüssigprodukten wie Benzin oder Heizöl zu be- oder entladen. Emissionen, die dabei entstehen, werden künftig in einer dafür errichteten Anlage kontrolliert verbrannt. Durch ein Schallgutachten ist sichergestellt, dass keine zusätzliche Geräuschbelastung entsteht. Im Rahmen der Baumaßnahmen wurden auch 1.500 Meter Rohrleitungen erneuert, um die Produktverladung im Hafen flexibler und effizienter zu gestalten. Die Binnenschifffahrt hat eine große logistische Bedeutung für die Rheinland Raffinerie. Knapp 40 Prozent ihrer Produkte werden über die Hafenanlagen in Wesseling und Köln-Godorf verschifft. (mf)



Bild: Rheinland Raffinerie

Die Montage der neuen Verladearme war eine Herausforderung.



Im Niehler Hafen hebt „HEBO-Lift 8“ einen Transformator an Land.

Wenn 297 Tonnen am Haken schweben

Der Kranponton „HEBO-Lift 8“ ist ein gefragter Spezialist für Bergung und Schwergutumschlag. Im Niehler Hafen hat er Transformatoren für das neue Kraftwerk angeliefert

Er ist immer dann gefragt, wenn etwas schief geht. Als 2007 das Containerschiff „Excelsior“ bei einem Wendemanöver nahe Köln 32 Stahlboxen verlor, fischte er die verlorene Ladung aus dem Rhein. Auch bei der „Waldhof“-Havarie im Januar 2011 war er vor Ort, um das vor dem Loreleyfelsen gekenterte Tankmotorschiff zu stabilisieren und aufzurichten: Der Kranponton „HEBO-Lift 8“, der früher als „Atlas“ bekannt war. Sein voll drehbarer Gittermastkran hebt bis zu 200 Tonnen Gewicht am Haken. Oder bis zu 300 Tonnen, wenn er auf der 42 Meter langen und 22,80 Meter breiten Arbeitsplattform mit Stahlseilen fixiert wird.

Universeller Lastenträger. Bergungen machen aber nur einen geringen Teil des Auftragsvolumens aus, weiß Nico Frisch, der als Projektmanager bei Hebo Maritime die Einsätze des schwimmenden Arbeitsgeräts koordiniert. „Auf den Wasserstraßen passiert längst nicht so viel wie auf der Straße. Also sind wir meistens im Baugewerbe tätig.“ Zum Hauptgeschäft des in Mülheim an der Ruhr beheimateten Unternehmens gehören Brückenbau- oder Abbrucharbeiten, Schwergutumschlag oder -transport ebenso wie Ein- und Ausbauten von Wehrverschlüssen oder Sperrtoren an den Staustufen etwa in der Mosel oder dem Main. In Köln war „HEBO-Lift 8“ erst vorige Woche zu Gast. Im Hafen Niehl setzte er einen 297 Tonnen schweren Transformator für das neue Gaskraftwerk der RheinEnergie an Land. Im November 2014 hatte er bereits einen 248-Tonnen-Transformator geliefert.

„Überall, wo man nicht mit einem Autokran dran kommt, sind wir gefragt. Das kann im Donaudelta, in Basel oder an der polnischen Grenze sein“, erklärt Frisch. Entsprechend häufig sind der gelernte

Speditionskaufmann und sein Team auf den Binnenwasserstraßen Europas unterwegs. Nur an der Küste sowie in den Niederlanden gibt es ähnliche Kräne.

Kompakte Transportmaße. Die Abmessungen von Schleusenkammern und Brücken sorgen dafür, dass „HEBO-Lift 8“ nicht mit voller Arbeitsbreite verschifft werden kann. Daher wurde der Ponton als Dreiteiler konstruiert: Der Hauptponton beherbergt den Kran, dessen Ausleger sich horizontal auf das Deck legen lässt. Die stabilisierenden Seitenteile mit den ausfahrbaren Stützpfeilern werden für die Überfahrt davor gespannt, die Stützpfeiler herausgezogen und ebenfalls auf Deck gelegt. Mit 84 Metern Länge, 11,40 Metern Breite und einer Durchfahrthöhe von 3,60 Metern ist die Einheit dann kleiner als gängige Rheinschiffe und kann auch durch die Kanäle im Ruhrgebiet oder in Niedersachsen bugsiert werden.

„Wo man nicht mit dem Autokran drankommt, sind wir gefragt“

Mit Propeller und Winde. Für

das Bugsieren ist ein kompaktes Schubboot mit zwei Schottel-Ruderpropellern à 400 Kilowatt Leistung zuständig. „Catharina 10“ arbeitet fest mit „HEBO-Lift 8“ zusammen und dient nicht nur als Antriebseinheit, sondern auch als Unterkunft für die Besatzung von vier bis sechs Mann. Muss der Ponton am Einsatzort bewegt werden, hat „Catharina 10“ meist Pause: Soweit möglich, wird „HEBO-Lift 8“ dann an Land fixiert. Mit den großen Stahlseilwinden lassen sich die Bewegungen zentimetergenau steuern. „Zwar haben unsere Schiffsführer ein sehr ruhiges Händchen am Ruder, aber ein Schiffspropeller im Wasser kann einfach nicht so schnell für einen Full-Stop sorgen, wenn filigrane Arbeiten an Bauwerken gefragt sind.“ Das gilt auch, wenn millionenschweres Stückgut am Haken hängt – wie vorige Woche im Niehler Hafen.

Christian Grohmann



Der Schwergutumschlag ist Präzisionsarbeit.



Mit der Winde wird der Kran exakt manövriert.

Bilder: RheinEnergie, HEBO Maritime

Neue E-Loks für RheinCargo

Das „Zementtaxi“ sorgt nicht nur bei Eisenbahnfreunden für Diskussionen

Die Lokflotte der RheinCargo hat Zuwachs bekommen. Vier moderne Elektro-Lokomotiven vom Typ Bombardier Traxx BR 185 wurden Anfang des Jahres in Dienst gestellt. Sie werden benötigt, um neu gewonnene Aufträge abwickeln zu können. Als sichtbares Zeichen für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens sind sie nun bundesweit im Einsatz und tragen dazu bei, Deutschlands größte private Güterbahn in der Öffentlichkeit bekannter zu machen. Das Foto rechts oben zeigt die RheinCargo-Lok E2021 vor der HGK-Werkstatt in Brühl-Vochem, wo sie mit dem neuen Logo versehen wurde.

Bei Eisenbahnfreunden bereits bekannt wie ein bunter Hund ist die RheinCargo-Lokomotive mit der Nummer 145 089-9. Seit Anfang Februar ist sie mit einem auffälligen schwarz-gelben Design auf Deutschlands Schienen unterwegs.

In riesigen Lettern prangt das Wort „Zementtaxi“ auf den Seitenwänden der E-Lok vom Typ Bombardier Traxx BR 145. Dabei handelt es sich um eine Werbung der Geschäftspartner RheinCargo und Dyckerhoff. Die Lok bringt unter anderem Dyckerhoff-Zement und Zementklinker zum jeweiligen Bestimmungsort. Mit einer Dauerleistung von

4.200 Kilowatt, das entspricht 5.700 PS, kann die Lok mit einer Fahrt bis zu 1.400 Nettotonnen transportieren. Die Schreibweise „Zementtaxi“ (mit einem T) wurde bewusst gewählt, um aufzufallen und Diskussionsstoff zu bieten. Wie man an den lebhaften Reaktionen in diversen Online-Foren nachlesen kann, lässt die neu beklebte Lok niemanden kalt. Ob dafür oder dagegen – jeder hat sofort eine Meinung dazu, und alle reden darüber. Auch Eisenbahnfachmagazine wie „Rail Business“ haben das Thema längst entdeckt.

(mf)



Bilder: Ripka, Pickartz



Neu im Fuhrpark der RheinCargo: die E2021 (oben) und das „Zementtaxi“.



„Im Hafen pulsiert das Leben“

Auszubildende der neska-Gruppe lernen spannende Berufe. „Hier ist immer was los“, weiß Saskia Goy (kl. Foto).

Ausbildungsberufe vorgestellt: Kaufmann / Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen

Große Kranbrücken bewegen sich gemächlich über den Stapelkai. Unter ihnen wuseln Reachstacker und Stapler emsig zwischen den hoch aufgetürmten Stahlboxen hindurch. Dutzende Lastwagen rollen der Reihe nach vor, um Container in Empfang zu nehmen oder abzugeben. An der Kaikante, wo auch die Gleise liegen, kommen Binnenschiffe und Züge an oder fahren ab. Fahrer und Mitarbeiter in Leuchtwesten überprüfen Ladungsbälter oder eilen mit Frachtpapieren in der Hand zum Empfangsschalter. „Eine faszinierende Szenerie“, findet Saskia Goy (22). Heute ebenso wie vor knapp drei Jahren, als sie sich als angehende Abiturientin bei der zur neska-Gruppe gehörenden CTS Container-Terminal GmbH im Niehler Hafen vorstellte. „Das ist schon etwas anderes, als den ganzen Tag aus dem Büfenster nur die Straße zu sehen. Im Hafen pulsiert das Leben.“

Neue Aspekte. Ein einzelner könnte das Geschehen kaum im Überblick behalten. Deshalb arbeitet ein ganzes Team von Speditionskaufleuten in dem Verwaltungsgebäude direkt neben dem Terminal. Sie nehmen Transportaufträge entgegen und wickeln sie ab, kalkulieren Transportkosten, erstellen Angebote und beraten Kunden bei der Wahl des Verkehrsmittels. Anders als klassische Lkw-Speditionen greift das neska-Team auf ein Netzwerk von regelmäßig verkehrenden Bahn- und Binnenschiffverbindungen etwa zu den Nordseehäfen Antwerpen oder Rotterdam zurück. Mit diesen alternativen Verkehrsträgern lassen sich sowohl Kosten senken, als auch die Umweltbilanz der Transporte ver-

bessern. „Ein Aspekt, der mir erst während meiner Ausbildung richtig bewusst geworden ist“, berichtet Goy.

Praktische Erfahrung. Um den auszubildenden Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistungen ein breites Kenntnis-Spektrum zu vermitteln, setzt Ausbildungsbetreuerin Judith Fuhrmann viele Hebel in Bewegung. Zweimal die Woche zur Berufsschule in Zollstock – das ist Standard. Zusätzlich gibt es einmal pro Woche eine hausinterne Schulung. Darüber hinaus wechseln die Azubis der CTS während der dreijährigen Ausbildung nicht nur zwischen den Abteilungen Disposition, Customer Service,

Agentur, Barge Operations oder Trucking-Gate, sondern erhalten auch Einblicke in andere zur Firmengruppe gehörende Unternehmen wie neska oder Pohl. „Während wir uns bei CTS eher mit Containernummern und verschlossenen Boxen beschäftigen, kann man bei Pohl ganz andere Einblicke in das Logistikgeschehen gewinnen“, erklärt Goy. Dort werden beispielsweise Züge mit Papierrollen entladen, Ladegüter in der Halle zwischengelagert. Weitere Perspektiven eröffnen Touren mit den Lkw-Fahrern oder der Besuch bei einem Kranführer in rund 20 Metern Höhe. „Es ist beeindruckend, wie routiniert die Fahrer im Zubringerverkehr zwischen Terminal und Kunden unter dem ständigen Termindruck arbeiten“,

betont Goy. „Und das Klettern auf einen Kran lohnt sich schon allein wegen der Aussicht.“

Vorbereitung zählt. Bis zur Abschlussprüfung bei der Industrie- und Handelskammer Ende April sind es nur noch wenige Wochen. Dann müssen Saskia Goy und 21 Klassenkameradinnen und -kameraden zeigen, was sie können. Sie hat Respekt vor der Prüfung, fühlt sich jedoch gut vorbereitet. „Ausbilder und Kollegen unterstützen uns erstklassig“, unterstreicht die 22-Jährige. Für die zusammenfassenden Crash-Kurse zur Prüfungsvorbereitung hat der Ausbildungsbetrieb sie und die anderen Azubis freigestellt. „Und das angenehme Arbeitsklima in nahezu allen Abteilungen trägt sehr dazu bei, dass man sich nicht scheut, Fragen zu stellen.“

Übernahme wahrscheinlich. Wer die Prüfung besteht, wird in der neska-Gruppe mit hoher Wahrscheinlichkeit übernommen. „Im letzten Mitarbeitergespräch hat mir die Geschäftsführung eine Stelle in der Abteilung Barge Operations angeboten“, freut sich die Noch-Auszubildende. „Damit bin ich sehr glücklich – die Koordination der Frachtschiffe und der Kontakt mit deren Besatzungen hat mir schon in der Ausbildung am meisten Spaß gemacht.“ Eine Fortbildung oder weitere Spezialisierung will sie nicht sofort angehen. „Erst mal den Sprung in die 40-Stunden-Woche schaffen.“ Optionen gibt es jedoch einige. Etwa die Weiterbildung zum IHK-geprüften Betriebswirt oder berufsbegleitende Studiengänge, die den Weg in das Management ermöglichen. Aber alles der Reihe nach.

Christian Grohmann

Kurz Infos

Vielfalt im Job

Jedes Jahr suchen die Häfen und Güterverkehr Köln AG, die RheinCargo GmbH & Co. KG und die Mitgliedsunternehmen des Verbands Kölner Spediteure und Hafenanlieger (VKSH) Nachwuchskräfte, die die Logistik von morgen aktiv mitgestalten wollen. Angeboten wird eine Vielzahl von Berufen, darunter:

- Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung
- Bürokauffrau/-mann
- Fachkraft für Lagerlogistik (w/m)
- Fachlagerist (w/m)
- Eisenbahner (w/m) im Betriebsdienst (Lok und Transport)
- Eisenbahner (w/m) im Betriebsdienst (Fahrweg)
- Industriemechaniker (w/m)
- Elektroniker/ Betriebstechnik (w/m)

In einer Artikelserie stellt die Hafenzeitung einige dieser

Berufe vor. In zwei Informationsveranstaltungen am 11. sowie am 18. April stellt die CTS Container Terminal GmbH jeweils von 10 bis 13 Uhr die VKSH-Mitgliedsunternehmen und die Ausbildungsmöglichkeiten im Niehler Hafen vor. Die Anmeldung von Einzelpersonen oder Kleingruppen erfolgt bei Judith Fuhrmann, Tel. 0221/7520823 oder jufu@cts.container-terminal.de

Für Schulklassen bietet CTS auf Anfrage separate Termine an.

Logistik erleben und verstehen

Unternehmen laden zur Betriebsbesichtigung

Hinter der Automobilindustrie und dem Handel rangiert die Logistik in Deutschland auf Platz drei der umsatzstärksten Wirtschaftsbereiche. 2014 erwirtschaftete die Branche 240 Milliarden Euro Umsatz, so die Bundesvereinigung Logistik, BVL. Für 2015 wird eine weitere Zunahme der Umsätze zwischen einem und drei Prozent angenommen. Doch was genau ist Logistik? Hinter diesem abstrakten Begriff stehen Transport, Umschlag und Lagerung, aber auch Planung und Steuerung aller Informations- und Materialflüsse zwischen Kunden und Lieferanten oder innerhalb von Unternehmen. Der Montage-

steuerer aus der Automobilfabrik, der Versandleiter im Lebensmittelhandel, der Einkäufer eines chemischen Betriebs und der Disponent eines Spediteurs – sie alle sind mit Logistik befasst. Einblicke in die komplexen Prozesse bietet



TAG DER LOGISTIK
16. April 2015

der „Tag der Logistik“: Am 16. April öffnen Institute, Bildungseinrichtungen sowie Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung deutschlandweit ihre Pforten. Auch im Rheinland sind einige Veranstaltungen dabei: Zu den Highlights zählen mit Si-

cherheit die beiden dreistündigen Rundfahrten durch die Kölner Häfen. An Bord der „MS Rhein-Cargo“ erläutern professionelle Stadtführer das aktuelle Geschehen an den Kaimauern und liefern geschichtliche Hintergründe. Die Hafenrundfahrten sind wie viele der Angebote öffentlich, aber anmeldepflichtig. Andere Angebote sind auf bestimmte Zielgruppen wie Schüler, Studierende oder Fachpublikum beschränkt. Alle Veranstaltungen sind kostenlos und über die Internetplattform www.tag-der-logistik.de zu finden. Dort erfolgt auch die Anmeldung, sofern erforderlich.

Christian Grohmann

Beeindruckende Karriere

Gerhard Riemann blickt auf 50 erfolgreiche Jahre zurück

Rund 200 Wegbegleiter, Kollegen, Geschäftspartner und Freunde haben am 2. März in Duisburg-Ruhrort Gerhard Riemann (69) aus seinem fünfzigjährigen Berufsleben verabschiedet. Der Logistikmanager war Ende 2014 nach 15 Jahren an der Spitze der IMPERIAL Logistics International-Gruppe in den Ruhestand gewechselt und hatte die Verantwortung an seinen Nachfolger Carsten Taucke (49) übergeben.

Seine Karriere begann Riemann 1964 als Lehrling bei der Reederei Lehnkering in Duisburg. 1984 wechselte er in die Logistiksparte der Krupp Lönrho GmbH und wurde Geschäftsführer der 1925 in Köln gegründeten Krupp-Beteiligung neska Schiffs- und Speditionskontor. Die Entwicklung der Ende 1983 gegründeten Containerumschlagsgesellschaft CTS im Hafen Köln-Niehl hat Riemann von Beginn an aktiv mitgestaltet.

Auf dem Empfang in der Franz Haniel Akademie würdigte Mark Lamberti, CEO der südafrikanischen Muttergesellschaft IMPERIAL Holdings Ltd., Riemanns Verdienste und hob vier seiner Eigenschaften besonders hervor: Urteilsvermögen, Mut, Integrität und Vertrauenswürdigkeit. (dii)



Maritime Messinstrumente zum Abschied: Mark Lamberti (r.) ehrt Gerhard Riemann.

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:

Moderne Binnenhäfen zeichnen sich dadurch aus, dass sie den Umschlag von Gütern zwischen den drei verschiedenen Verkehrsträgern Wasserstraße, Schiene und Straße ermöglichen. Mit welchem Begriff bezeichnen Logistiker diese Eigenschaft?

- a) singular
b) bilingual
c) trimodal

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK
z. Hd. Herrn Michael Fuchs
Scheidweilerstraße 4
50933 Köln

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

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
15. Mai 2015

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Der Niehler Hafen verbindet Schiff, Bahn und Lkw.

Die Gewinner des vorigen
Rätsels sind:
Renate Schippling (Köln),
Willi Pelzer (Köln).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Kombinierter Verkehr



Bilder: WDR, Fuchs, SNK Architekten

Alfred Bioleks Show aus Frechen war legendär.



Der alte Bahnhof ist ein beliebtes Lokal.



Diesen Komplex bauen chinesische Investoren.

Seit „Bio's Bahnhof“ hat sich viel getan

Beispielhafte Entwicklung auf dem ehemaligen Eisenbahngelände in Frechen

Die Stadt Frechen und der Quarzsand – das ist eine lange Geschichte. Schon seit der Römerzeit wird der feine weiße Sand, der sich besonders gut für die Glasherstellung eignet, hier abgebaut. Auch die großen Ton- und Braunkohlevorkommen haben die wirtschaftliche Entwicklung Frechens entscheidend geprägt. Seit Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Güter mit der Eisenbahn befördert. Am 13. November 1893 fuhr der erste Zug von Frechen nach Köln. Die „Köln-Frechen-Benzelrather-Eisenbahn“ (KFBE), die Briketts, Tonröhren und Sand transportierte, wurde zum festen Bestandteil der aufstrebenden Stadt, die Schienen wurden für Frechen das Tor zur Welt. Und auch äußerlich prägte die Eisenbahn die Stadt. Unweit des ehemaligen Bahnhofs, in dem sich heute die Gaststätte „Alter Bahnhof“ befindet, war die Signalwerkstatt. Auf der Gegenseite des Gleises, das Frechen mit den Quarzwerken verbindet, standen die Ringlokhalle sowie die Werkstatt und die damit verbundene Depothalle. Das markante Gebäude wurde 1978 von Fernsehmoderator Alfred Biolek und seinem Team entdeckt, der hier fortan die ARD-Live-Sendung „Bio's Bahnhof“ produzierte. Vier Jahre lang gaben sich in Frechen Stars und Prominente die Klinke in die Hand. Man hatte an der damals leerstehenden Halle nur kleine Veränderungen vorgenommen, um die authentische Atmosphäre des Eisenbahndepots zu erhalten.

Legendäre Live-Show. Die KFBE-Halle erwies sich als das bis dato außergewöhnlichste Studio der deutschen Fernsehlandschaft. Wo früher Handwerker in Arbeitskleidung umherwuselten und der Geruch

von Öl und Stahl in der Luft lag, saß nun das feingeleidete Publikum, umgeben von weiß-rot-weiß gestreiften Mastschildern, gelben runden Scheiben und anderen Eisenbahnsignalen. Abgestellte Güterwagen, wie es sie auch zu Zeiten der KFBE im Depot gab, waren in der Livesendung keine Seltenheit. Hinzu kamen luxuriöse Personenwagen, mit denen die Gäste ins Studio gefahren wurden – darunter Künstler wie Sammy Davis jr. (Foto oben), Ray Charles und einer der wohl erfolgreichsten deutschen Sänger überhaupt, Udo Jürgens. Genauso wie Sting, der damals noch nicht zu den ganz Großen gehörte, es aber bald zu Weltruhm bringen sollte. Sie alle haben in „Bio's Bahnhof“ auf der Bühne gestanden.

„Etwas Vergleichbares gibt es in ganz Deutschland nicht“

Behutsame Entwicklung. Seitdem hat sich viel verändert. 1992 schloss sich die Köln-Frechen-Benzelrather-Eisenbahn mit der Häfen Köln GmbH und den Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) zur Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) zusammen. Während die Gleisanlagen bis heute zur HGK gehören, wird der Schienengüterverkehr seit 2012 von der neuen Gesellschaft RheinCargo betrieben. Weiterhin verlassen Güterwagen, beladen mit Quarzsand, Braunkohlestaub oder Briketts, die Stadt in Richtung Köln. Das Erbe der KFBE spiegelt sich aber auch in der kulturellen und städtebaulichen Entwicklung Fre-

chens wider. Seit 1994 wurden das ehemalige KFBE-Betriebsgelände und die denkmalgeschützten Gebäude sukzessive neuen Nutzungen zugeführt. Aus der ehemaligen Signalwerkstatt ist ein Atelierhaus für Künstler und Kreative geworden, das „Kunstzentrum Signalwerk“. Die Gaststätte „Alter Bahnhof“ lockt Besucher mit Hausbrauerei und Biergarten. Das einstige TV-Studio von Alfred Biolek ist heute ein Getränkemarkt und die Werkstatt eine Kletterhalle. In der Ringlokhalle findet sich ein buntes Gemisch aus Freizeitangeboten, Gastronomie und Einkauf. Die ehemalige Drehscheibe ist verschwunden. Ein Kreis aus Pflastersteinen und Schienen erinnert aber noch an die frühere Funktion.

Verbindung nach China. Den Schlussstein in der Entwicklung des Bahnhofsgeländes setzen nun chinesische Investoren. Der Immobilienentwickler BECO aus Peking hat Ende 2014 das letzte freie Grundstück, die brachliegende ehemalige Ladestraße, von der HGK gekauft und will hier auf 4.900 Quadratmetern ein chinesisches Businesscenter samt Apartments und Vier-Sterne-Hotel bauen. Geplant ist ein Gründerzentrum für chinesische Studenten und Geschäftsleute, die sich in Deutschland ansiedeln wollen. In Frechen will BECO ihnen ein „Rundum-sorglos-Paket“ anbieten mit allen Beratungsleistungen, die für den Aufbau einer deutschen Niederlassung oder Tochtergesellschaft erforderlich sind. Etwas Vergleichbares gibt es in ganz Deutschland noch nicht. Und so bleibt der ehemalige Bahnhof Frechen weiterhin seinem Ruf treu, für die Stadt ein Tor zur Welt zu sein.

Cem Yalim



Mit dem dualen Studium zum Erfolg

Kölner Köpfe



Bilder: Marvin Heß, privat

AUSZEICHNUNG FÜR THOMAS EGYPTIEN

Die Aus- und Weiterbildung junger, hochqualifizierter Talente nimmt bei RheinCargo und HGK einen hohen Stellenwert ein. Begabten Nachwuchskräften wird die Möglichkeit zum dualen Studium geboten. RheinCargo-Mitarbeiter Thomas EGYPTIEN (24), der in der Eisenbahnlogistik tätig ist, absolvierte sein Studium mit Bravour. Seine Bachelor-Thesis im Studiengang Logistikmanagement an der Europäischen Fachhochschule in Brühl schloss er mit Auszeichnung ab. In seiner Arbeit zum Thema „Analyse des Dienstleistungseinkaufes und der Lieferantenauswahl

im Bereich des Schienengüterverkehrs“ ermittelte er im partnerschaftlichen Umgang und in der Integration von Logistikdienstleistern in die eigene Transportkette sowohl Erfolgs- als auch Risikofaktoren moderner Logistikunternehmen. Feierlich wurde ihm Anfang des Jahres im Börsensaal der IHK Köln sein Hochschulzeugnis überreicht. Seit dem Abschluss seiner Ausbildung zum Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen Ende 2013 ist er bei RheinCargo beschäftigt und beendete parallel dazu sein Studium.

(vb)

„Fritz Middelanis“

Fähre stellt neuen Transportrekord auf

Seit 1962 bietet die „Fritz Middelanis“ eine Fährverbindung zwischen Köln-Langel und Leverkusen-Hitdorf. 2014 hat sie 372.905 Personen, 191.380 Pkw, 9.000 Lieferwagen und Lkw sowie 67.774 Fahrräder über den Rhein transportiert – ein Plus von 38 Prozent und neuer Rekordwert! Damit die Fähre zuverlässig ihren Dienst leisten kann, wird sie regelmäßig gewartet. Anfang Februar durchlief sie eine fünftägige Inspektion auf der Kölner Schiffswerft Deutz (KSD).

(mf)



Bild: Fuchs

Auf der Helling der KSD-Werft wurde die Fähre gründlich inspiziert.

Impressum

Kölner Hafenzeitung

Herausgeber:
Häfen und Güterverkehr Köln AG
Scheidweilerstraße 4, 50933 Köln
Tel.: 0221-390-00

Redaktion:
Michael Fuchs (mf) [verantwortlich],
Christian Grohmann (cg)
Hans-Wilhelm Dünner (dü)
Cem Yalim (cy)
Vera Bräutigam (vb)
E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen:
Manfred Kewelow, 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

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