

Container-Shuttle
Mit dem Zug
am Stau vorbei
Seite 04



Neue Schiffstechnik
„Hedy Jaegers“
spart mit Hybrid
Seite 06



Terminal Köln-Nord
Mehr Güter
auf die Bahn
Seite 08



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 7 | Nummer 3 | September 2015 | www.hgk.de



Die neuen Auszubildenden der HGK und RheinCargo beim Besuch der Lokwerkstatt in Brühl.

Bilder: Fuchs

Beste Chancen für junge Leute

Die Berufsausbildung bei HGK und RheinCargo bietet hervorragende Zukunftsperspektiven

Eine gute Ausbildung ist die Basis für Erfolg im Berufsleben. Denn qualifizierte Fachkräfte sind gefragte Leute! Bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der RheinCargo erhalten junge Menschen nicht nur die Möglichkeit, eine ausgezeichnete Ausbildung zu absolvieren. Sie genießen auch hervorragende Zukunftsperspektiven in der boomenden Logistikbranche.

Neuer Jahrgang. Anfang September haben wieder 15 junge Frauen und Männer ihre Ausbildung bei der HGK und RheinCargo begonnen, darunter angehende Lokführer, Industriemechaniker, Gleisbauer, Elektroniker für Betriebstechnik und Kaufleute. Am ersten Tag stand für „die Neuen“ erst einmal die traditionelle Rundfahrt zu den verschiedenen Betriebsstätten auf dem Programm. Von der Verwaltung in Braunsfeld ging es mit dem Bus zum Niehler Hafen, zur HGK-Netzleitzentrale in Hürth-Kendenich, zur Bahnmeisterei in Wesseling und zur Lokwerkstatt in Brühl-Vochem (Foto). Dort konnten die Azubis hautnah miterleben, wie

tonnenschwere Lokomotiven in ihre Einzelteile zerlegt und in Stand gesetzt werden.

Ein guter Start. „Das war schon beeindruckend und sehr interessant zu sehen, welche vielfältigen Aufgabenbereiche es bei HGK und RheinCargo gibt“, fasst Nadine Stöhr-Maaß (20) die Eindrücke des ersten Tages zusammen. Als „sehr hilfreich“ empfand die kaufmännische Auszubildende zudem die Einführungsveranstaltung am zweiten Tag. In Workshops erfuhren die jungen Leute alles Wichtige über die beiden Unternehmen sowie über ihre Rechte und Pflichten als Azubis. „Wir haben viel über Verhaltensregeln und den richtigen Umgang mit Kunden gelernt“, so Nadine Stöhr-Maaß. Auch der Spaß kam nicht zu kurz – bei lockeren Spielen standen das gegenseitige Kennenlernen und der Team-Gedanke im Mittelpunkt.

Nachhaltige Entwicklung. Seit Jahren investieren HGK und RheinCargo konsequent in den eigenen Nachwuchs, um den Bedarf an qualifi-

zierten Fachkräften zu decken. Aus- und Weiterbildung stehen bei beiden Unternehmen hoch im Kurs – und sichern langfristig den Erfolg. „Unsere Leistungen können immer nur so gut sein wie die Menschen bei uns“, betont HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Breites Angebot. Insgesamt sind bei HGK und RheinCargo zurzeit 44 Auszubildende und Duale Studenten beschäftigt. Die Lokführer-Azubis stellen mit 22 das größte Kontingent. Weitere Ausbildungsberufe sind Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, Mechatroniker, Industriekaufleute sowie Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Auch ein Duales Studium im Bereich Logistikmanagement, General Management oder Wirtschaftsinformatik wird nach Bedarf angeboten. Wer sich bewährt, hat gute Chancen übernommen zu werden. „Denn wir wollen weiter wachsen, und dafür benötigen wir gute Mitarbeiter“, so Leonhardt. Lesen Sie mehr über die Ausbildungsberufe bei HGK und RheinCargo auf Seite 2 und 3. Michael Fuchs



Auf dem Weg zur qualifizierten Fachkraft: Die Auszubildenden David Hart (l.) und Yasin Zengin.

Editorial

Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
Häfen und Güterverkehr Köln AG



Liebe Kölnerinnen und Kölner,

auf diese „Auszeichnung“ hätte unsere Stadt sicher gerne verzichtet. Köln ist „Stau-Hauptstadt“. Eine aktuelle Studie kommt zu dem Ergebnis: In keiner anderen deutschen Stadt gibt es mehr Stillstand als hier. Demnach hat im Jahr 2014 jeder Autofahrer in Köln im Schnitt 65 Stunden lang im Stau gestanden. Das sind fast drei volle Tage!

Die Stau-Misere bedeutet nicht nur viel Ärger und verlorene Zeit für die Betroffenen. Sie stellt auch eine erhebliche Umweltbelastung und Energieverschwendung dar. Auch die Wirtschaft leidet darunter. Und der Verkehr in Köln und der Region – darin sind sich alle Prognosen einig – wird weiter zunehmen. Wenn wir nicht wollen, dass sich das Wachstum im Güterverkehr ausschließlich auf der Straße abspielt, brauchen wir leistungsfähige Alternativen zum Lkw.

Mit dem im Juni eröffneten Terminal Nord in Köln-Niehl leistet die HGK einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf die Bahn. Hier wurden neue Umschlagkapazitäten geschaffen mit dem Ziel, Straßen und Umwelt zu entlasten. Dasselbe Ziel verfolgt die HGK auch mit anderen Aktivitäten, die die klimaschonenden Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn stärken.

Auf dem Rhein lassen sich Güter günstig und umweltfreundlich transportieren. Und im Gegensatz zum Straßen- und Schienennetz verfügt die Wasserstraße noch über große Kapazitätsreserven. Nutzen wir diese Vorteile. Damit Köln nicht auf Dauer Stau-Hauptstadt bleibt.

Freundliche Grüße

Ihr Horst Leonhardt

Neues Führungsduo bei RheinCargo

Wolfgang Birlin und Dr. Christian Kuhn sind ausgewiesene Logistik-Experten

Der Logistikdienstleister RheinCargo ist einer der größten Binnenhafenbetreiber Europas und Deutschlands größte private Güterbahn. Drei Jahre nach dem Start des Gemeinschaftsunternehmens der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen erfolgt nun ein Wechsel an der Spitze. Die Gründungsgeschäftsführer Horst Leonhardt (HGK) und Rainer Schäfer (NDH) übergeben die Leitung in neue, be-

währte Hände. Zum 1. Juli 2015 wurde HGK-Vorstand Wolfgang Birlin (51) als Nachfolger von Horst Leonhardt (60) zum Geschäftsführer der RheinCargo bestellt. Zudem wird am 1. Oktober Dr. Christian Kuhn (50) die Nachfolge von Rainer Schäfer (60) antreten, der sich künftig auf seine Tätigkeit als NDH-Geschäftsführer und Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) konzentriert.

Mit Dr. Christian Kuhn gewinnt RheinCargo einen Logistik-Experten mit mehr als 20 Jahren Berufserfahrung in Führungspositionen bei großen Bahn-Unternehmen wie der Connex-Gruppe und der Deutschen Bahn AG, wo er Geschäftsführer und Vorstand war. Er hat Bauingenieurwesen studiert und danach umfangreiches Praxiswissen in allen Facetten des Eisenbahnbetriebs gesammelt.

Der Diplom-Kaufmann Wolfgang Birlin hat verschiedene berufliche Stationen in der Finanz- und Papierindustrie absolviert und ist seit mehr als zehn Jahren in der Logistik tätig. Vor seinem Wechsel zur HGK und RheinCargo war er Vorstandsvorsitzender der Osthannoverschen Eisenbahnen AG und Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH. (mf)



Wolfgang Birlin, seit dem 1. Juli 2015 Geschäftsführer.



Dr. Christian Kuhn, ab dem 1. Oktober 2015 Geschäftsführer.

Bilder: RheinCargo

Bahnberuf Gleisbauer

Hier wird kräftig angepackt



Gleisbauer-Azubi Yasin Zengin hat bei der HGK die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt.

Bilder: Fuchs



Bilder: Fuchs

Yasin Zengin (19) und seine Kollegen vom Gleisbau geben der Eisenbahn ein sicheres Fundament

Ohne ein solides Fundament kann man kein Haus bauen. Das Gleiche gilt auch für die Eisenbahn. Gleise und Untergrund, auf denen Züge rollen, die oft mehr als 1.000 Tonnen auf die Waage bringen, müssen stabil und tragfähig sein. Das ist unabdingbar für die Sicherheit, und die wird bei der Eisenbahn nun mal groß geschrieben. Die Basis muss stimmen – und dafür sorgen Menschen wie Yasin Zengin. Der 19-Jährige aus Brühl macht bei der HGK eine Ausbildung zum Gleisbauer. Ein Beruf, in dem kräftig angepackt wird. Gleisbauer bauen, erneuern und unterhalten Schienennetze. Sie kontrollieren Gleisanlagen, verlegen Gleise und Weichen und erneuern Gleisbetten. Ihre Ausbildung dauert drei Jahre, dabei erwerben sie in den ersten beiden Jahren die Qualifikation eines Tiefbaufacharbeiters.

Teamwork. „Die Arbeit ist anstrengend. Aber wir arbeiten immer im Team, verstehen uns gut untereinander“, erzählt Yasin Zengin bei einem Orts-termin in Godorfer Hafen. Gemeinsam mit seinen Kollegen Sebastian Schneider (28), Orhan Öztürk (48) und Stephan Rest (44) beseitigt er so genannte Schleuderstellen an einem Gleis. „Eine Lok hat mit den Rädern Riefen in die Schienen geschnitten. Die Unebenheiten müssen wir jetzt heraus schleifen“, erklärt Schweißer Orhan Öztürk. Dann fliegen die Funken, während die Diamantscheibe über den Stahl gleitet. Der Trennschleifer, der dabei zum Einsatz kommt, ist deutlicher wuchtiger als ein Baumarktmodell, aber längst nicht das größte Gerät im Werkzeugkasten der Gleisbauer. „Die Riffelschleifmaschine, mit der wir

größere Unebenheiten aus dem Schienenkopf entfernen, kann man nur mit einem Kran anheben“, erläutert Industriemeister Stephan Rest. Ein Kran gehört daher auch zur Grundausstattung der Fahrzeuge, mit denen die Männer zu ihrem Arbeitseinsatz fahren. Das gilt sowohl für den Pritschen-Lkw als auch für den so genannten SKL, den „Schienen-Schwerkleinwagen“. Das ist ein dieselbetriebenes Schienenfahrzeug, das Baumaschinen, Material und Mitarbeiter zum Einsatzort bringt. Mit dem Kran wird dort das schwere Gerät ein- und ausgeladen.

Konzentration. Während die Männer an dem gesperrten Gleis arbeiten, werden sie durch einen Posten gesichert. Der beobachtet permanent die Lage in den Nachbargleisen und gibt Signal, wenn sich ein Zug oder eine Lok nähert. „Bei der Arbeit im Gleis muss man immer den Kopf zusammenhalten. Da ist Konzentration gefragt“, betont Stephan Rest. Was man noch braucht in diesem Beruf? „Man muss zuverlässig, teamfähig und engagiert sein, technisches Verständnis haben. Mathe und Physik sind wichtig. Und man muss wetterfest sein.“

Übernahme winkt. Er sei eher zufällig zu diesem Beruf gekommen, erzählt Yasin Zengin. „Ich habe in der Schule davon gehört, mich beworben und den Einstellungstest bestanden.“ Jetzt ist er schon im dritten Lehrjahr und hat sein Ziel fest vor Augen. „Ich will einen guten Abschluss machen und dann hier eine Festanstellung bekommen.“ Die Aussichten für motivierte Gleisbauer, bei der HGK übernommen zu werden, sind gut, weiß Zengin. „Bei uns geht die Arbeit nie aus. Hier gibt es immer etwas zu tun.“

Michael Fuchs

Bahnberuf Fahrdienstleiter

Mit Sicherheit ein guter Job

Für David Hart (25) ist die Ausbildung bei der HGK auch eine Herzensangelegenheit

Die Eisenbahn hat ihn seit Kindertagen fasziniert. „Schon als kleiner Junge habe ich mich für alles interessiert, was mit Lokomotiven und Zügen zu tun hat. Mir war früh klar, dass Eisenbahner mein Traumberuf ist“, erzählt David Hart. Diesen Traum setzt der 25-Jährige aus Dormagen jetzt in die Tat um. Bei der HGK absolviert er seit 2014 eine dreijährige Ausbildung zum Fahrdienstleiter. Oder wie es offiziell heißt: „Eisenbahner im Betriebsdienst der Fachrichtung Fahrweg“. Ein Beruf, der längst nicht so bekannt ist wie der des Lokführers. Aber ohne den bei der Bahn nichts läuft. Fahrdienstleiter sorgen für Sicherheit im Eisenbahnbetrieb – genau wie die Fluglotsen in der Luftfahrt.

Vielseitig. Die Bundesagentur für Arbeit definiert das Berufsbild so: „Eisenbahner/-innen im Betriebsdienst der Fachrichtung Fahrweg sorgen für den reibungslosen Ablauf des Personen- und Güterverkehrs im Schienenverkehr. Hauptsächlich haben sie als Fahrdienstleiter/-innen im Stellwerk die Übersicht und Aufsicht über die Fahrstrecken.“ Was das konkret in der Praxis heißt, ist in der Netzleitzentrale der HGK in Hürth-Kendich tagtäglich zu erleben. Ferngesteuert wird von hier aus der Zugverkehr im Bereich Niehl, Bickendorf, Frechen, Hürth, Godorf, Wesseling und Brühl geleitet und überwacht. Außerdem der Betrieb der Stadtbahnlinien 16 und 18 zwischen Köln und Bonn sowie der Linie 7 zwischen Köln und Frechen.

Gewissenhaft. In der Leitwarte bilden zahlreiche Monitore die aktuelle Lage auf den verschiedenen Gleisstrecken grafisch ab und zeigen Live-Videobilder von Bahnübergängen. Weitere typische Arbeitsmittel der Fahrdienstleiter sind Funkgeräte für den Kontakt zu Lokführern und Rangierern, Mikrofone für Durchsagen an die Fahrgäste, akustische Alarmgeber und Telefone mit unzähligen Kurzwahltafeln. „Sicherheit steht bei uns an oberster Stelle“, betont

Lars Kretschmer. Der 30-jährige Fahrdienstleiter ist seit zehn Jahren bei der HGK beschäftigt. „Ich bin nach der Ausbildung übernommen worden.“

Von ihm und anderen Kollegen lernt David Hart, worauf es ankommt. „Man muss sehr verantwortungsbewusst sein, die Betriebslage schnell erfassen und bei Störungen die Ruhe bewahren“, fasst Kretschmer zusammen. „Und Freundlichkeit bei Durchsagen an die Fahrgäste schadet natürlich auch nicht.“

Krisenfest. Warum sich David Hart ausgerechnet für diesen Beruf entschieden hat? „Ein Freund

hat mir den Tipp gegeben. Und als Eisenbahn-Fan habe ich nicht lange gezögert, mich zu bewerben.“ Ihn begeistert die Vielseitigkeit der Ausbildung. „Ich lerne hier die Eisenbahn in allen Facetten kennen, war zum Beispiel schon in der Cargo-Leitstelle, im Rangierdienst, beim Fahrleitungsbau und in der Signaltechnik im Einsatz.“ Dass die HGK viel in ihre Auszubildenden investiert, ist zum Beispiel auf Fachseminare schickt, empfindet David Hart als sehr positiv. Ein weiterer Pluspunkt: „Fahrdienstleiter ist ein krisenfester Beruf mit Zukunft. Also mit Sicherheit ein guter Job.“

Michael Fuchs



Als angehende Fahrdienstleiter erhält David Hart bei der HGK eine umfassende Berufsausbildung als Eisenbahner. Seine Aufgaben erfordern viel Verantwortungsbewusstsein.

Bilder: Fuchs



In der Netzleitzentrale der HGK erklärt Fahrdienstleiter Lars Kretschmer dem jungen Kollegen die Abläufe.



Weitere Ausbildungsberufe bei HGK und RheinCargo

Die Logistikbranche ist einer der größten Arbeitgeber im Rheinland. Sie beschäftigt mehr als 130.000 Menschen und bietet viele interessante Berufe mit guten Aufstiegschancen. Jedes Jahr suchen die Häfen und Güterverkehr Köln AG und die RheinCargo GmbH & Co. KG motivierte Nachwuchskräfte, die die Logistik von morgen aktiv mitgestalten wollen. Das bedarfsorientierte Angebot umfasst verschiedene Ausbildungsberufe, darunter:

EISENBÄHNER IM BETRIEBSDIENST (W/M) DER FACHRICHTUNG LOKFÜHRER UND TRANSPORT

Eisenbahner/-innen im Betriebsdienst der Fachrichtung Lokführer und Transport steuern Lokomotiven und Triebfahrzeuge im Nah- und Fernverkehr und transportieren dabei Personen und Güter. Sie sorgen in der Regel als Lokführer/-innen, aber auch als S- und U-Bahn-Fahrer/-innen für einen reibungslosen Ablauf im Schienenverkehr.

Als eines der größten Eisenbahnverkehrsunternehmen Deutschlands bildet RheinCargo jedes Jahr Lokführer für den eigenen Bedarf aus. Die Ausbildungszeit beträgt drei Jahre. Nach erfolgreich absolvierter Ausbildung besteht bei entsprechender Eignung die Möglichkeit, eine unbefristete Festanstellung zu erhalten. Bei RheinCargo beschäftigt Lokführer werden im bundesweiten Güterfernverkehr und an verschiedenen Rangierknoten eingesetzt sowie im regionalen Güterverkehr im Rheinland.

ELEKTRONIKER FÜR BETRIEBS-TECHNIK (W/M)

Elektroniker/-innen für Betriebstechnik installieren, warten und reparieren elektrische Betriebs-, Produktions- und Verfahrensanlagen, von Schalt- und Steueranlagen über Anlagen der Energieversorgung bis zu Einrichtungen der Kommunikations- und Beleuchtungstechnik. Elektroniker/-innen für

Betriebstechnik finden Beschäftigung überall dort, wo Produktions- und Betriebsanlagen eingesetzt und instand gehalten werden. Bei der HGK und RheinCargo sind dies z. B. Krananlagen oder Triebfahrzeuge. Die Ausbildung dauert 3,5 Jahre.

INDUSTRIEMECHANIKER (W/M)

Industriemechaniker/-innen stellen Geräte- und Baugruppen für Maschinen und Produktionsanlagen her, richten sie ein oder bauen sie um. Sie überwachen und optimieren Fertigungsprozesse und übernehmen Reparatur- und Wartungsaufgaben. Industriemechaniker/-innen finden Beschäftigung in Unternehmen nahezu aller industriellen Wirtschaftsbereiche. Bei der HGK sind sie zum Beispiel im Bereich Schienenfahrzeugtechnik tätig. Zu ihren vielseitigen Aufgaben zählen Reparaturen und Instandsetzungen an Lokomotiven und Güterwagen. Die Ausbildung dauert 3,5 Jahre.

KAUFFRAU / -MANN FÜR SPEDITION UND LOGISTIKDIENSTLEISTUNG Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung organisieren den Versand, den Umschlag sowie die Lagerung von Gütern im nationalen und internationalen Warenverkehr. Sie beraten Kunden, kalkulieren Angebote und verkaufen logistische

Dienstleistungen. Die Ausbildung dauert drei Jahre.

Zum Start des nächsten Ausbildungsjahres am 1. September 2016 werden HGK und RheinCargo wieder Ausbildungsplätze anbieten. Infos unter: www.hgk.de www.rheincargo.com



RheinCargo bildet vor allem Lokführer aus.

Bild: Dennis Söckel

Tipps für Deine erfolgreiche Bewerbung

Für das Ausbildungsjahr 2016 suchen HGK und RheinCargo wieder motivierte Bewerber. Worauf Du bei Deiner Bewerbung achten solltest, erklärt Thomas Schmitz, Leiter Personalwesen bei der HGK.

! Tipp 1

Im Vorfeld recherchieren: Welcher Beruf passt zu mir? Hierfür gibt es viele Möglichkeiten. Die Agentur für Arbeit kann dabei eine Anlaufstelle sein. Auch Internetplattformen wie „azubyo.de“ oder „ausbildung.de“ bieten Hilfen, über eine Analyse von Vorlieben und Abneigungen seinen Traumberuf zu finden. Außerdem kann man durch ein Schulpraktikum Einblicke in das Berufsfeld erhalten oder einfach durch Gespräche mit Freunden.



! Tipp 2

Eine vollständige Bewerbung umfasst neben einem Anschreiben einen tabellarischen Lebenslauf sowie mindestens die beiden letzten Schulzeugnisse. Auch Praktikumsbescheinigungen können beigefügt werden. Gerne können Hobbys oder Lieblingsfächer in der Schule angegeben werden. Bei dem Bewerbungsanschreiben und dem Lebenslauf sollte auf Rechtschreibung und Form geachtet werden. Kaffeelecken, Ekelsohren etc. hinterlassen dabei ebenso keinen guten Eindruck wie ein Urlaubsbild als Bewerbungsfoto. Dies gilt auch für Online-Bewerbungen. Hier empfiehlt es sich außerdem zu überprüfen, ob die Dokumente leserlich eingescannt wurden, und man sollte ein gängiges Dateiformat (z. B. pdf) verwenden.

! Tipp 3

Wird man zum Vorstellungsgespräch eingeladen, hat man bereits eine erste große Hürde erfolgreich genommen. Nun ist es wichtig, sich auch entsprechend vorzubereiten. Dies beginnt mit der Einholung von Informationen über das Unternehmen über die Homepage oder eine Online-Enzyklopädie. Auch die Recherche zur Anfahrt (Weg/Dauer) gehört dazu, da zu spätes Erscheinen keinen guten ersten Eindruck hinterlässt. Auf typische Fragen wie z. B. „Warum haben Sie sich bei uns beworben?“ oder „Warum haben Sie sich ausgerechnet für diesen Ausbildungsberuf entschieden?“ sollte man vorbereitet sein und antworten können.



Thomas Schmitz, Leiter Personalwesen bei der HGK.

! Tipp 4

Nervosität und Aufregung im Vorstellungsgespräch sind übrigens kein Minuspunkt sondern völlig normal. Schließlich hat jeder einmal sein Berufsleben mit einem ersten Vorstellungsgespräch begonnen! (ts)

Hafen news

EU fördert Studie

Kölner Häfen
intelligent vernetzen

Bild: Großmann

Der Rhein soll stärker für den Gütertransport genutzt werden.

Die Europäische Union will die wasserseitige Anbindung der Kölner Häfen an die Alpenregion, die Nordsee und das Baltikum fördern. An geplanten Maßnahmen sowie einer Studie zur Sicherung und Anpassung des „nassen“ Verkehrsweges will sich die EU mit zwei Millionen Euro beteiligen. So hat es das Komitee „Connecting Europe Facility“ (CEF) am 10. Juli beschlossen. Die Gesamtmaßnahme soll 9,5 Millionen Euro kosten. Die Projekte dienen der Stärkung der Transeuropäischen Transportkorridore (TEN), die den Warenaustausch innerhalb der Gemeinschaft erleichtern sollen. Binnenschiff und Güterbahn gelten dabei als besonders umweltschonend. Weitere Punkte auf der EU-Förderliste sind ein Hafenprojekt der Oberrheinhäfen sowie Baumaßnahmen an Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal oder Donau. (cg)

Hafen Antwerpen

Container-Umschlag
wächst um 9,5 Prozent

Im ersten Halbjahr 2015 hat der Hafen Antwerpen 6,4 Prozent mehr Güter umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum. Laut Hafenbehörde stieg das Gesamtvolumen auf 104,5 Millionen Tonnen an. Besonders stark nahm der Containerumschlag zu – um 9,5 Prozent auf 4,8 Millionen Standard-container-einheiten (TEU). Während der Umschlag von Flüssigkeiten um 7,4 und Schüttgut um 3,2 Prozent wuchs, blieb das Stückgut mit einem Minus von 3,9 Prozent hinter den Erwartungen zurück. (cg)

Crowdfunding

Kleinanleger
finanzieren Schiff

Bild: privat

Volle Fahrt voraus für die neuen Schiffsseigner Hans und Natascha.

Erstmals ist in den Niederlanden ein Binnenschiff mittels Crowdfunding finanziert worden. Wie der Branchendienst Bonapart meldete, hatten die Binnenschiffer Hans Oosse und Natascha van Neijenhoff, beide 26, zunächst keine Bank gefunden, die einen Kredit für den Kauf vergeben wollte. Sie versuchten es mit Crowdfunding und hatten Erfolg: Binnen eines Monats hatten Kleinanleger die nötigen 130.000 Euro aufgebracht. Die Investoren sollen 6,5 Prozent Zinsen erhalten. Als Sicherheit ist eine Vorrang-Hypothek eingerichtet, die von einer Stiftung verwaltet wird. Das kleine Schiff – ein so genannter Kempenaar mit 604 Tonnen Ladekapazität – fährt nun unter dem Namen „Cuore“ (italienisch für „Herz“). (cg)

Bild: Fuchs

Mit dem Zug
am Stau vorbei

Im KCG-Terminal in Hürth werden Container vom Lkw auf die Bahn verladen.

Der Chemiepark Knapsack ist
per Bahn direkt mit dem
Hafen verbunden

Köln ist Stau-Hauptstadt in Deutschland. Und der Verkehr nimmt weiter zu. Da sind clevere Alternativen zum Lkw gefragt. Zwischen Hürth und Köln-Niehl gibt es längst eine – den Knapsack Cargo Shuttle. Dieser Zug pendelt täglich zwischen dem Niehler Hafen und dem öffentlichen Container-Terminal im Chemiepark Knapsack. Mit jeder Fahrt transportiert er bis zu 60 Standard-Container (TEU) zuverlässig und pünktlich ans Ziel – ohne Verzögerungen durch Staus, Baustellen oder lange Umwegfahrten. Das Angebot wird nicht nur von den Produktionsbetrieben im Chemiepark für den Im- und Export genutzt, sondern dient auch anderen Kunden aus der Region für den Empfang und Versand von Containerfracht.

Halb so viel CO₂. Die direkte Schienenverbindung zwischen dem Kölner Südwesten und dem Hafen Niehl ersetzt bis zu 120 Lkw-Fahrten pro Tag und entlastet so den Kölner Autobahnring und die Straßen der Stadt. Sie leistet aber auch einen nachhaltigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz – weil weniger Energie verbraucht wird und weniger Emissionen produziert werden. Von Niehl aus werden die Güter dann klimafreundlich per Binnenschiff und Bahn zu

den Seehäfen weiterbefördert. Diese Kombination der Verkehrsträger produziert auf dem Weg vom Kunden zum Seehafen nur rund halb so viel Kohlendioxid wie der Transport per Direkt-Lkw. Pro Container werden so bis zu 200 Kilo-gramm CO₂ eingespart.

Pro Container lassen
sich bis zu 200 Kilo CO₂
einsparen

Offen für alle Kunden. „Der Shuttle-Zug ist nicht nur eine umweltfreundliche Alternative zum Lkw. Er zeichnet sich auch durch seine Wirtschaftlichkeit und Termintreue aus“, erläutert Wolfgang Urmetzer. Er ist Geschäftsführer der Knapsack Cargo GmbH (KCG), die das Container-Terminal in Knapsack seit 2002 erfolgreich betreibt. Umgeschlagen werden hier Chemieprodukte und Rohstoffe für die Betriebe im Chemiepark, aber auch zum Beispiel Elektrogeräte oder Gartenmöbel für die Baumärkte der Region. „Unser Terminal steht allen Kunden offen. Etwa die Hälfte des Frachtaufkommens stammt von außerhalb des Chemieparks“, erklärt Urmetzer. Der Umschlag zwischen Lkw, Bahn und Lagerflä-



KCG-Geschäftsführer Wolfgang Urmetzer vor der Baustelle des neuen Flüssiggut-Lagers.



Der Shuttle-Zug transportiert pro Fahrt bis zu 60 Container.

che erfolgt mit einem speziellen Stapler, einem so genannten Reachstacker.

Neues Depot. Am Terminalbetreiber KCG sind die CTS, die HGK und der Industriedienstleister Infracore Knapsack beteiligt. Den operativen Betrieb der Shuttle-Züge übernimmt die HGK-Tochter RheinCargo mit eigenem Personal und Lokomotiven. Momentan wird im Terminal kräftig investiert. Für zwei Millionen Euro entsteht ein besonders gesichertes Lager für

150 Tankcontainer. Hintergrund sind gesetzliche Vorschriften, wonach flüssige Chemikalien ohne eine besondere Auffangvorrichtung nicht mehr länger als 24 Stunden gelagert werden dürfen. Deshalb werden zurzeit riesige Betonwannen errichtet. Sie sorgen dafür, dass keine Flüssigkeit ins Erdreich oder die Kanalisation gelangt, falls einmal ein Chemikalienbehälter undicht werden sollte. Ende des Jahres soll alles fertig sein. Michael Fuchs

www.knapsack-cargo.de

Kurz Infos

Chemie-Standort mit langer Tradition

Seit 1907 ist Knapsack ein bedeutender Standort inmitten der führenden Chemie-Region Deutschlands, dem Rheinland. Die Deutsche Carbid AG revolutionierte von hier aus mit dem ersten chemisch erzeugten Düngemittel die Landwirtschaft weltweit. In seiner über 100-jährigen Geschichte hat sich Knapsack zu einem modernen Chemiepark entwickelt, in dem Konzerne wie Bayer CropScience, CAB, Clariant, Lyondell-Basell und Vinnolit hochwertige Produkte herstellen. Betreiber des Standorts ist der

Industriedienstleister Infracore Knapsack. Im Chemiepark wird weiter kräftig investiert. Bayer CropScience errichtet hier eine neue Anlage für Pflanzenschutzmittel, die 2017 in Betrieb gehen soll. (mf)

www.chemiepark-knapsack.de



Teil 1

Jetzt mitmachen!

Schiffsquartett
der RheinCargo

Von Beginn an ist die Stadt Köln mit der Binnenschifffahrt eng verbunden. Schon die Römer nutzten den Grenzfluss für den Waren- und Truppentransport. Auch heute spielt der Rhein eine wichtige Rolle. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 2014 insgesamt 228,5 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Auch Rund- und Flusskreuzfahrten erfreuen sich großer Beliebtheit. Das Schiffsquartett zeigt moderne und alte Schiffe 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: Service → Download)

5a	Tankmotorschiffe
Betriebszeit:	seit 2015
Bauwerft:	Brodogradiliste, Kladovo
Länge:	85 m
Breite:	9,60 m
Tiefgang:	3,28 m
Zuladung:	1.680 t
Antriebsleistung:	470 kW (D) + 200 kW (E)
Geschwindigkeit:	22 km/h
Umwelt:	Dieselelektrischer Antrieb, ZKR II

Hedy Jaegers

Bild: Großmann

4a	Einsatz-/Arbeitsschiffe
Betriebszeit:	seit 2015
Bauwerft:	Barthel, Derben
Länge:	20,23 m
Breite:	4,84 m
Tiefgang:	1,10 m
Zuladung:	k.A.
Antriebsleistung:	2x 243 kW
Geschwindigkeit:	20 km/h
Umwelt:	ZKR II

Gereon

Bild: Großmann

1a	Fahrgastschiffe
Betriebszeit:	seit 2011
Bauwerft:	De Hoop, Tolkamer
Länge:	85,13 m
Breite:	13,50 m
Tiefgang:	1,20 m
Passagiere:	1.000
Antriebsleistung:	2x634 kW
Geschwindigkeit:	25 km/h
Umwelt:	ZKR II

Rhein Fantasie

Bild: Großmann

2a	Flusskreuzfahrtschiffe
Betriebszeit:	seit 2009
Bauwerft:	SET, Tangermünde
Länge:	135 m
Breite:	11,40 m
Tiefgang:	2,20 m
Passagiere:	189
Antriebsleistung:	4x300 kW
Geschwindigkeit:	22 km/h
Umwelt:	Dieselelektrischer Antrieb, ZKR II

Viking Legend

Bild: Viking



Bild: Großmann

Moderne Technik macht Schiffsmotoren sauberer – Vater Staat hilft dabei.

Umwelttechnik

Höhere Förderung
für Schiffsmotoren

Binnenschiffer und Reeder, die ein Schiff mit einem emissionsärmeren Motor beziehungsweise einer lärm- oder schadstoffmindernden Anlage ausstatten möchten, erhalten jetzt mehr staatliche Unterstützung: Rückwirkend zum 21. Juli hat das Bundesverkehrsministerium die Förderquote von 30 auf 40 Prozent angehoben. Kleine und mittlere Unternehmer insbesondere aus wirtschaftlich schwachen Regionen profitieren darüber hinaus: In Kombination spendiert Vater Staat bis zu 70 Prozent. Damit sind auch Kleinunternehmen schneller in der Lage, die meist teure Umwelttechnik zu bezahlen. Für das Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen sieht der Haushaltsentwurf 2016 drei Millionen Euro vor. (cg)



Bild: Großmann

Moderne Technik macht Schiffsmotoren sauberer – Vater Staat hilft dabei.

Studie zum „Gigaliner“

Mehr Lkw-Verkehr
durch Riesen-Laster

Seit Jahren wird in Deutschland über die Zulassung von Lang-Lkw gestritten. Im Feldversuch sind die über 25 Meter langen Riesen-Laster bereits auf deutschen Straßen unterwegs. Ihre Befürworter argumentieren, mit den „Gigaliner“ werde der Lkw-Verkehr reduziert, da sie mehr Ladung transportieren. Doch eine neue Studie der Verkehrswissenschaftler Prof. Herbert Sonntag (TH Wildau) und Prof. Gernot Liedtke (TU Berlin) sagt genau das Gegenteil voraus. Nach ihren Berechnungen würden durch die Riesen-Lkw Transporte im Umfang von mehr als acht Milliarden Tonnenkilometern von der Bahn auf den Lkw verlagert – das sind 7,6 Prozent des Schienengüterverkehrs. Die Menge entspricht 7000 zusätzlichen Lkw-Fahrten pro Tag in Deutschland. (mf)



Bilder: Grohmann

Die „Hedy Jaegers“ ist das erste deutsche Tankschiff mit Hybrid-Antrieb.

Sauber unterwegs dank Hybrid

Neues Tankmotorschiff spart Kraftstoff und reduziert den Schadstoffausstoß

Äußerlich unterscheidet sich der am 26. Juni in Duisburg getaufte Neubau kaum von den anderen Schiffen der Reederei Jaegers, die regelmäßig im Godorfer Hafen anzutreffen sind. Doch ein Blick in den Maschinenraum macht stutzig: Selbst für ein nur 85 Meter langes Schiff fällt der Hauptmotor deutlich kleiner aus als erwartet. Seine Leistung beträgt gerade einmal 470 Kilowatt. Des Rätsels Lösung versteckt sich unter den Bodenplatten: Dort wickelt sich ein Elektromotor um die Propellerwelle, der weitere 200 Kilowatt leistet. Die „Hedy Jaegers“ ist das erste Tankmotorschiff unter deutscher Flagge mit einem Hybrid-Antrieb. Von der Kombination aus Diesel- und Elektromotor erwarten die Konstrukteure eine Kraftstoffersparnis von bis zu 15 Prozent.

„Der sparsame Antrieb fährt die Mehrkosten rasch wieder ein

Saubere Verbrennung. Zwar lässt sich das Schiff, dessen Kasko (Rumpf) von der Kladovo-Schiffswerft am serbischen Donauufer kommt, ganz konventionell mit der Hauptmaschine antreiben. Mit bis zu 1.680 Tonnen Flüssigut in den Doppelhüllentanks rheinwärts fahren? Für den Mitsubishi-Diesel kein Problem. Kämpft der computeroptimierte Schiffsrumpf etwa im schmalen Mittelrheintal gegen Hochwasser an, kann der Schiffsführer den Elektromotor einschalten. Ist rheinabwärts oder auf den Kanälen im Ruhrgebiet wenig Leistung gefragt, dreht der elektrische Langsamläufer die Propellerwelle auch allein. Den nötigen Strom bezieht er dann aus einem oder beiden der 192 Kilowatt starken Aggregate, die im Bug untergebracht sind. „Mit dieser Anlage kann der Schiffsführer für jedes Fahrgebiet den verbrauchsgünstigsten Antriebsmodus wählen“, erklärt Norbert Kuhlmann, technischer Leiter der Reederei Jaegers. „Ein weiterer Vorteil: Die Motoren laufen immer im optimalen Drehzahlbereich. Dadurch entstehen weniger Rußpartikel und Stickoxide.“

Günstig im Betrieb. Für den Reeder ergeben sich auch finanzielle Vorteile: Die kleinen Motoren sind günstiger in der Wartung, verbrauchen weniger Kraftstoff und weniger Schmiermittel. Die Wartungsintervalle des Hauptmotors werden gestreckt, da er weniger läuft. Einen separaten Generator für das Bordnetz braucht es bei laufendem Betrieb nicht: Strom produzieren die beiden Aggregate genug. Und läuft nur die Hauptmaschine, arbeitet der E-Motor im Generatorbetrieb. So kommt der kleine Hafendiesel im achteren Maschinenraum nur zum Einsatz, wenn am Liegeplatz kein Landstromanschluss zur Verfügung steht. Reederei-Chef Gunther Jaegers ist überzeugt, dass die Kraftstoffersparnis die Mehrkosten des neuen Antriebssystems von rund 150.000 Euro in zwei bis drei Jahren wieder herausfährt. „Das ist eine Größenordnung, die auch für Partikuliere interessant ist“, betont Jaegers mit Blick auf die vielen selbstständigen Unternehmer der Branche, die nur ein Schiff betreiben, auf dem sie selbst wohnen und arbeiten. Häufig haben sie kaum Mittel für eine Modernisierung – was es nicht einfacher macht, von der Bank einen Kredit zu bekommen.

Durchdachte Profile. Jaegers dagegen vertritt den Standpunkt, man müsse einfach ab und zu neue Technologien erproben, um die Entwicklung voran zu treiben. So ist das Schiff zusätzlich mit einem modernen Typ von Ruderblättern ausgestattet. Deren Profile ähneln denen von Flugzeugflügeln. Und da das Wasser auf den Innenseiten schneller vorbeiströmt als außen, sorgt der entstehende Unterdruck für zusätzliche Schubkraft, ohne die Manövrierfähigkeit einzuschränken. Kuhlmann ist von der Technik überzeugt: Er hat bereits einige Schiffe der Jaegers-Flotte auf diesen Rudertyp umrüsten lassen.

Neues erproben. „Hedy Jaegers“ ist nicht der erste Versuchsträger der Reederei: Seit 2014 ist für

das Tochterunternehmen Chemgas der dual-fuel-betriebene Tanker „Sirocco“ unterwegs. Er fährt hauptsächlich mit dem sauber verbrennenden LNG. Weil das flüssige Erdgas aber nicht überall verfügbar ist, kann er auch das in der Binnenschifffahrt übliche Gasöl tanken, das in seiner Qualität etwa dem Lkw-Diesel entspricht.

Christian Grohmann



Vergleichsweise klein: Die Hauptmaschine leistet 470 Kilowatt.



Die Schiffsglocke der „Hedy Jaegers“.



Geschäftsführer Dr. Gunther Jaegers (r.) zeigt seinen Eltern die Besonderheiten des neuen Schiffs.

Bilder: Christian Grohmann

Nanu? Am Kölner Rheinufer wachsen plötzlich Tomaten

Bild: Braunfisch



Prächtige Tomatenpflanzen am Rhein in Köln.

Die Pflanzen gedeihen dank einer langen Niedrigwasser-Phase

Wer in Köln am Rhein spazieren geht, kann in diesen Tagen eine überraschende Entdeckung machen. In Sichtweite des Doms sprießen Tomatenpflanzen aus der Uferbefestigung. Hier und da ließe sich sogar schon eine – freilich noch grüne – Tomate ernten. Wie kommt es, dass Tomaten hier so üppig gedeihen? Das liegt am niedrigen Rheinpegel in diesem Sommer, erklärt der Botanik-Experte und Bestseller-Autor Jürgen Feder. Mit dem Rheinwasser würden allerlei Samen am Ufer angeschwemmt, darunter auch

Tomatenkerne. Aufgrund der langen Niedrigwasser-Phase hätten die Pflanzen Zeit genug, sich zu entwickeln.

Weniger Ladung. Geringe Niederschläge sorgen bereits seit Juli für niedrige Wasserstände. In Köln fiel der Pegel zeitweise unter 1,30 Meter. Die Schifffahrt wird dadurch eingeschränkt. Güterschiffe transportieren zurzeit deutlich weniger Ladung, damit sie nicht auf Grund laufen. Die Versorgung der Industrie bleibt jedoch gesichert. Die Schiffe fahren häufiger, teilweise wird die Fracht auf die Bahn verlagert.

Untiefe in Deutz. Das Niedrigwasser erschwert derzeit in Köln Baggerarbeiten im Rhein. Zwischen Deutzer und Severinsbrücke lässt das Wasser- und Schifffahrtsamt die Fahrtrinne auf die vorgeschriebene Mindesttiefe von 2,50 Meter sowie 150 Meter Mindestbreite ausbaggern. Hier, an der „Deutzer Platte“, lädt der Rhein ständig Kies und Geröll ab. Grund: Die Fließgeschwindigkeit sinkt wegen der beiden Hafenbecken links und rechts, in die sich das Wasser verteilt. Alle zwei, drei Jahre muss hier gebaggert werden.

Michael Fuchs

Neues Kraftwerk 2016 am Netz

RheinEnergie investiert am Standort Niehl in modernste Kraft-Wärme-Kopplung

Im Niehler Hafen entsteht zurzeit eines der modernsten und effektivsten Kraftwerke Europas. Auf einem eigenen Grundstück am Hafenbecken 4a investiert die RheinEnergie AG rund 350 Millionen Euro in ihr neues Gas- und Dampfturbinenheizkraftwerk „Niehl 3“, das 2016 ans Netz gehen wird. Die Anlage, die unmittelbar neben dem Heizkraftwerk „Niehl 2“ entsteht, versorgt in Kraft-Wärme-Kopplung bis zu einer Million Haushalte mit Strom und liefert zusätzlich klimafreundliche Fernwärme für rund 30.000 Haushalte. Dank eines Wirkungsgrads von 86 Prozent lassen sich

jährlich im Vergleich zu älteren Anlagen rund 400.000 Tonnen CO₂ einsparen. „Niehl 3“ leistet damit einen doppelten Beitrag zur Energiewende: Einerseits zum Klimaschutz mit dem hohen Einsparpotenzial an Kohlendioxid. Andererseits zur Versorgungssicherheit durch die Bereitstellung von Reserveleistung, um die Lücken zu schließen, die bei erneuerbaren Energien zwangsläufig auftreten. Herzstück des Kraftwerks ist eine 12,5 Meter lange, 385 Tonnen schwere Gasturbine. Das riesige Aggregat ist vom Grundprinzip her wie ein Flugzeugtriebwerk aufgebaut. Nur, dass sie keinen Schub liefert,

sondern Dampf erzeugt, und damit sowohl einen Generator zur Stromerzeugung antreibt als auch Fernwärme produziert. Der Clou dabei. „Die Anlage ist hochflexibel. Je nach Bedarf kann sie mehr Wärme oder mehr Elektrizität liefern“, erläutert Andreas Müggenburg, Leiter Kraftwerksplanung bei der RheinEnergie. Die größten Bauteile des neuen Kraftwerks, darunter die Turbine, der Generator und der Transformator wurden per Binnenschiff im Hafen angeliefert. „Nur auf dem Wasser lassen sich Schwertransporte dieser Größenordnung problemlos über weite Strecken durchführen“, weiß Müggenburg. (mf)



Bild: RheinEnergie

Großbaustelle im Hafen: Hier entsteht das neue Kraftwerk „Niehl 3“.

Drei Boxen für alle Fälle

In Spezial-Containern der Neska lassen sich Schüttgüter bestens transportieren

Das Unternehmen Neska INTERMODAL, zu dem das Containerterminal im Niehler Hafen gehört, ist Spezialist für verkehrsträgerübergreifende Containerlogistik mit Schiff, Bahn und Lkw. Für den Transport von Schüttgütern in Europa wurde ein ausgeklügeltes Containersystem entwickelt, das auf einem wachsenden Streckennetz per Bahn und Schiff zum Einsatz kommt. Container werden in der Logistik immer wichtiger: Sie ermöglichen den schnellen Umschlag auf verschiedene Verkehrsträger – ob von der Straße auf die Schiene, aufs Wasser oder andersherum. Sie gewährleisten effizientes Handling durch standardisierte Abmessungen und kurze Laufzeiten sowie günstigere Transportkosten als direkte Lkw-Verkehre. Doch Container ist nicht gleich Container.

um bei empfindlichen Schüttgütern wie etwa Gießerei-Koks, dessen Qualität bei jedem Umschlagvorgang leidet. Für eine sichere Entladung sind die Container mit Türverschlussmechanismen ausgestattet. Anfang 2015 wurde das Netz der „black-boxX“-Züge für den Kunden ThyssenKrupp Metallurgical Products GmbH weiter ausgebaut. Seit Februar fährt ein Ganzzug aus Polen zum Container-Terminal der Puhl GmbH in Saarbrücken und im Wechsel zum Terminal der TSG GmbH in Singen. Damit können nun auch Kunden im Saarland, in Frankreich und Süddeutschland bedient werden. Seit April fährt ein weiterer Zug mit Koks aus Polen zu einer Großgießerei nach Brühl, dessen Waggongruppen von der RheinCargo auf einem Anschlussgleis direkt am Werk zugestellt werden. Für den Verbindungsausbau

hatte Neska INTERMODAL eigens in 180 weitere „black-boxX“-Container investiert. Die blaue Box. Analog zur „black-boxX“ ist auch bei der „blue-boxX“ eine Beladung wie beim Kipp-Lkw möglich. In ihr sind nassempfindliche Güter oder Abfälle gut aufgehoben. Eine seewasserdichte Plane schützt die Ladung während des Transports vor allen Wetterwidrigkeiten und sorgt so dafür, dass das Schüttgut in einwandfreiem Zustand beim Kunden ankommt – und zwar egal, ob über Straßen, Schienen, Wasserstraßen oder via Kurzstrecken-Seeverkehr.

Die graue Box. Speziell für die Schiene, als Alternative für konventionelle Bahnwagen, wurde hingegen die „grey-boxX“ entwickelt. Der Bahn-Container hat

Seitentüren und lässt sich auch auf Bahnwagen be- und entladen. Er steht als Open-Top mit und ohne Plane zur Verfügung.

Quer durch Europa. Das boxX-Containersystem wird im Küstenschiffsverkehr unter anderem auf den Relationen Nordspanien – Großbritannien sowie Nordspanien – Oslofjord/Norwegen eingesetzt. Auf der Schiene existieren Verbindungen mit Ganzzügen etwa zwischen dem polnischen Walbrzych bzw. Ostrava in Tschechien und Duisburg, Haldensleben, Nieder-Olfen in Hessen, Saarbrücken, Singen und Brühl im Rheinland. In Summe setzt Neska INTERMODAL über 800 boxX-Container mit einem Volumen von bis zu 56 Kubikmetern ein.

Hans-Wilhelm Dünner
www.neska-intermodal.eu



Schwarz, blau, grau: Die innovative „boxX“-Containerfamilie ist über die Farben einfach zu identifizieren.

Bilder: Neska INTERMODAL



Ganzzug mit „black-boxX“-Containern im Hafen Köln-Niehl.

Hafen news

Teilbetrieb Nord-Süd-Stadtbahn
HGK baut Wendeanlage in Rodenkirchen



Bild: Fuchs

Das Gleis im Vordergrund wird zur Wendeanlage umgebaut.

Die HGK beginnt Ende September mit dem Bau einer Wendeanlage am Bahnhof Rodenkirchen. Diese ist eine zentrale Voraussetzung für die im Dezember geplante Teilbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn im südlichen Abschnitt zwischen Severinsstraße und Rodenkirchen bzw. Sürth (Linie 17). Dafür wird die vorhandene Gleisanlage so umgebaut, dass aus der Kölner Innenstadt kommende Bahnen in Rodenkirchen kehrtrassen können. Der Gleisbau und die Anpassung der Fahrleitungen finden in den Herbstferien vom 5. bis zum 10. Oktober statt. In dieser Zeit wird der Betrieb der Linie 16 zwischen den Haltepunkten Heinrich-Lübke-Ufer und Sürth eingestellt. Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) richten einen Schienenersatzverkehr ein (Ersatzbuslinie 116). Für vorbereitende Arbeiten müssen bereits ab 28. September auf dem Park & Ride-Parkplatz am Bahnhof Rodenkirchen auf einer Länge von rund 100 Metern die Parkplätze gesperrt werden. Auch in der Bahnhofstraße fallen während des Umbaus Parkplätze weg. Die Bauarbeiten erfolgen werktags in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr. Für nicht zu vermeidende Lärmbelästigungen und Einschränkungen bittet die HGK Anwohner und Fahrgäste um Verständnis. (mf)

„Fritz Middelanis“

Rheinfähre im Internet und bei Twitter



Bild: Fuchs

Als Alternative zur Leverkusener Brücke bietet die Fähre „Fritz Middelanis“ seit 1962 eine schnelle und zuverlässige Verbindung über den Rhein zwischen Köln-Langel und Leverkusen-Hitdorf. Alle wichtigen Informationen wie Fahrplan, Preise und Beförderungsbedingungen sind seit kurzem im Internet zu finden. Aktuelle Nachrichten versichert das Team der Fähre über Twitter. Folgen Sie der Fähre unter @FaehreHitdorf. (mf)
www.faehre-koeln

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:

Das neu gebaute Tankschiff „Hedy Jaegers“ fährt mit einem besonders kraftstoffsparenden und umweltfreundlichen Antrieb. Wie nennt man die Antriebstechnik, bei der zwei unterschiedliche Kraftquellen kombiniert werden?

- a) Turbo
b) Kompressor
c) Hybrid

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK

z. Hd. Herrn Michael Fuchs
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:

☛ hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:

31. Oktober 2015

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Grohmann

Die „Hedy Jaegers“ kann 1.680 Tonnen Flüssiggut laden.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Renate Lehnen (Köln),
Mark de Groot (Bornheim).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Täglich

Impressum

Kölner Hafenzeitung

Herausgeber:

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

Redaktion:

Michael Fuchs (mf) [verantwortlich]
Thomas Schmitz (ts)
Christian Grohmann (cg)
Hans-Wilhelm Dünner (dü)

E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen:

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

E-Mail: khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Konzeption, Layout und Produktion:

mdsCreative GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung
Klaus Bartels

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

HGK eröffnet neues Bahnterminal

Im Kölner Norden werden Güter vom Lkw auf die Schiene verladen

Mit intelligenter Logistik Straßen entlasten und CO₂ sparen – diesem Ziel dient das neue Bahnterminal der HGK an der Industriestraße in Köln-Niehl. Das am 22. Juni eröffnete Terminal Köln-Nord für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße dient dem Umschlag von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern vom Lkw auf die Bahn und umgekehrt. „Ich freue mich, dass wir mit dieser wichtigen Investition in die Verkehrsinfrastruktur einen erheblichen Beitrag dazu leisten können, Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern. Das hält die Region mobil und stärkt den Wirtschaftsstandort Köln“, betont HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Neue Kapazitäten. Die erste Baustufe umfasst auf 34.000 Quadratmetern fünf Gleise mit einer Nutzlänge von rund 300 Metern, vier Abstellspuren, einen Portalkran und Abstellflächen für 488 Container. Aktuell können hier pro Jahr rund 67.000 Standardcontainereinheiten (TEU) umgeschla-

gen werden. Die erste Baustufe wurde mit Bundesmitteln in Höhe von rund 17 Millionen Euro gefördert, insgesamt wurden ca. 22 Millionen Euro investiert. Das sei „sehr gut angelegtes Geld“ angesichts des erwarteten Verkehrswachstums, sagte Regierungsdirektor Norbert Tiedemann vom Bundesverkehrsministerium bei der Eröffnung. „Hier wird moderne Logistik erlebbar.“ Kölns Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes erklärte, das neue Terminal schaffe zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr, „die dringend benötigt werden in einer wachsenden Stadt wie Köln“.

Ausbaufähig. Die zweite Baustufe, die bis Ende 2017 realisiert werden soll, sieht eine Verlängerung der Gleise auf 700 Meter und einen zweiten Kran vor. Die Kapazität wird auf 150.000 TEU erhöht. Das Terminal Köln-Nord liegt verkehrsgünstig in der Nähe der Autobahn-Anschlussstelle

Köln-Niehl (A1/A57) und ist Teil des Industrieparks Nord, der auf dem Gelände der ehemaligen Esso-Raffinerie entsteht. Das Areal ist über die Industriestraße direkt mit der Autobahn und dem Niehler Hafen verbunden, so dass die Lkw-Fahrten ins Terminal fernab von Wohngebieten erfolgen können. Auf einer Gesamtfläche von 150.000 Quadratmetern kann die Anlage künftig je nach Bedarf bis zu einer Umschlagkapazität von 400.000 TEU ausgebaut werden. „Das modulare Konzept ermöglicht es, die weiteren Ausbaustufen entsprechend der Verkehrsentwicklung zu realisieren“, unterstreicht Leonhardt.

Innovativ. Als erster Kunde der HGK wickelt die CargoBeamer AG im Terminal Nord Zugverkehre von Köln nach Melzo bei Mailand ab. Die dabei zum Einsatz kommende Technik (siehe unten) ermöglicht erstmals den Transport vier Meter hoher Lkw-Sattelaufleger im Alpentransit auf der Gotthard-Achse. Weitere Zugverbindungen von Köln-Nord zu Zielen in Deutschland, Italien, der Schweiz und BeNeLux sind in Planung.

Michael Fuchs



1

Der leistungsfähige Containerkran der HGK im Terminal Nord garantiert kurze Umschlagzeiten.

Mit CargoBeamer von Köln nach Mailand

Es ist ein cleveres Konzept mit viel Potenzial: Die Firma CargoBeamer AG aus Leipzig hat ein spezielles System entwickelt, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Spezialwaggons mit herausnehmbarer Stahlwanne ermöglichen es, Lkw-Sattelaufleger, die normalerweise nicht per Kran angehoben werden dürfen, auf die Bahn zu verfrachten. Die Waggons sind so flach

konstruiert, dass auf ihnen erstmals bis zu vier Meter hohe Lkw-Aufleger die Alpentunnel auf der Gotthard-Achse passieren können. Viele Tausend Lkw-Fahrten quer durch Deutschland und die Alpen können dadurch eingespart werden – ein Riesen-Plus für die Umwelt. Wie das System genau funktioniert, sehen Sie hier.

☛ www.cargobeamer.com

(mf)



Bilder: Fuchs

3

Im Terminal fährt der Lkw-Fahrer den Sattelaufleger in eine spezielle Stahlwanne, die Teil des Güterwagens ist. Das Rangieren ist Zentimeterarbeit.

4

Alternativ können die Aufleger auch mit einer kleinen Terminalzugmaschine in die Wannen gezogen werden.

2

Für die kurzen Wege vom Kunden zum Terminal kommen Lastwagen zum Einsatz.



5

Anschließend hebt der Kranführer die Stahlwanne mitsamt dem Aufleger an und setzt sie in den Waggon.



6

Die Waggons mit der herausnehmbaren Wanne sind besonders flach konstruiert und passen samt vier Meter hohem Aufleger durch die Alpentunnel.

