

Mehr als Glitzer
Zu Besuch im
Hafen Düsseldorf
Seite 02



Schiffsquartett
Sammelkarten
zum Ausschneiden
Seite 04



MS Stadt Köln
Stolzes Ratschiff
wird saniert
Seite 07



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 7 | Nummer 4 | Dezember 2015 | www.hgk.de



Der Hafen Düsseldorf gehört zum Verbund der RheinCargo.

Der starke Verbund am Rhein

Bild: Fuchs

RheinCargo vereint die Häfen in Köln, Düsseldorf und Neuss

Köln, Düsseldorfer und Neusser gemeinsam unter einem Hut? Ja, das passt! Den Beweis liefern die rund 500 Mitarbeiter der RheinCargo jeden Tag. Vor gut drei Jahren hat sich die Häfen und Güterverkehr Köln AG mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) in der neuen Gesellschaft RheinCargo zusammengeschlossen. Seitdem arbeiten hier Kölner, Düsseldorfer und Neusser erfolgreich zusammen und sorgen mit vielfältigen Logistik-Dienstleistungen dafür, dass mehr Güter umweltfreundlich per Binnenschiff und Bahn transportiert werden.

Leistungsfähig. RheinCargo ist heute einer der größten Binnenhafenbetreiber Europas. An den sieben Hafen-Standorten Düsseldorf, Neuss, Düsseldorf-Reisholz, Köln-Niehl I, Köln-Niehl II, Köln-Deutz und Köln-Godorf werden jedes Jahr mehr als 27 Millionen Tonnen Fracht und rund 1,2 Millionen Container bewegt. Zum Unternehmen gehört außerdem die größte private Güterbahn Deutschlands. Mit 90 Lokomo-

tiven und mehr als 1000 Güterwagen beliefert RheinCargo auf der Schiene Kunden im Rheinland und ganz Deutschland. Darüber hinaus bedient das Eisenbahnunternehmen ein internationales Netzwerk mit Direktzugverbindungen nach Österreich, Polen, der Schweiz, Italien und den Benelux-Ländern.

Vielseitig. Ob Kohle und Erze, Eisen und Stahl, Mineralöl- und Chemieprodukte, Baustoffe, Recyclingmaterialien, Container oder Automobile: RheinCargo bietet die passende Transportlösung für jede Branche. Vielfältige Dienstleistungen aus einer Hand und die Kombination der sicheren und klimafreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn sind das Markenzeichen des starken Verbunds am Rhein.



Gut vernetzt. In dieser Ausgabe wirft die Kölner Hafenzeitung einen Blick zu den rheinischen Nachbarn in Düsseldorf. Zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten der Landeshauptstadt gehört der Medienhafen mit den berühmten „tanzenden“ Bürohäusern des Star-Architekten Frank O. Gehry. Doch selbst viele Düsseldorfer wissen nicht, dass direkt dahinter ein großer Industriehafen liegt, in dem Hunderte Menschen arbeiten. Im RheinCargo-Hafen Düsseldorf kommen Güter aus aller Welt an, und von hier aus verschiffen zahlreiche Unternehmen aus der Region ihre Waren. Lesen Sie mehr darüber auf Seite 2 und 3.



Michael Fuchs

Editorial



Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

seit Jahrzehnten ist die HGK ein zuverlässiger Partner für Bürger und Unternehmen in der Region. Als Betreiber einer bedeutenden Gleisinfrastruktur dient sie nicht nur dem umweltfreundlichen Gütertransport auf der Schiene, sondern auch dem öffentlichen Personennahverkehr in Köln, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis.

Mit erheblichen Investitionen in den Ausbau und die technische Aufwertung ihrer Gleisanlagen trägt die HGK kontinuierlich zu einer Verbesserung des Angebots für die Fahrgäste bei. So ist zum Beispiel der Bau einer Wendeanlage am Bahnhof Rodenkirchen durch die HGK eine zentrale Voraussetzung dafür, dass jetzt der Teilbetrieb der neuen Nord-Süd Stadtbahn der KVB im Kölner Süden starten kann.

Pendlern wird damit eine attraktive Alternative zum alltäglichen Stau im Straßenverkehr geboten. Das ist gut für die Umwelt und erhöht die Lebensqualität in unserer Stadt.

Auch im Güterverkehr schafft die HGK mit vielfältigen Logistik-Aktivitäten einen echten Mehrwert: Leistungsfähige Transportketten mit Binnenschiff und Bahn entlasten Straßen und Brücken, stärken die Wirtschaft und sichern Arbeitsplätze. Dabei kann die HGK auf kompetente Partner zählen. Im Verbund der RheinCargo schafft sie gemeinsam mit ihren Kollegen in Neuss und Düsseldorf nachhaltige Logistik-Angebote für das Rheinland.

Eine schöne Adventszeit, frohe Festtage und ein gutes neues Jahr wünscht Ihnen

Ihr Horst Leonhardt

DB-Konkurrenten steigern Transporte

RheinCargo ist Nr. 5 in Deutschland – Lokführer werden knapp

Die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG im Schienengüterverkehr haben ihre Position weiter ausgebaut und erbringen mehr als ein Drittel der Verkehrsleistung. Voriges Jahr steigerten sie ihren Marktanteil um 4,5 Punkte auf 33,6 Prozent. Das geht aus dem Wettbewerber-Report 2015 hervor, der vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und dem Fachverband Mofair veröffentlicht wird. Das Staatsunternehmen DB Schenker Rail bleibt zwar mit 74,8 Milliarden Tonnenkilometern (tkm) klarer Marktführer, musste aber unter anderem wegen des Lokführerstreiks Federn lassen. Auch die drei größten

Konkurrenten der DB sind allesamt Töchter von Staatsbahnen: die zur italienischen Trenitalia gehörende TX Logistics (7,2 Mrd. tkm), die Captrain (6,6 Mrd. tkm), Teil der französischen SNCF, und die schweizerische SBB Cargo International (6,0 Mrd. tkm).

Auf Platz fünf der größten Güterbahnen folgt die RheinCargo mit 3,6 Milliarden Tonnenkilometern. Bei dieser Zahl handelt es sich um die in Deutschland erbrachte Leistung. Addiert man die Verkehre in den Niederlanden und der Schweiz dazu, kam RheinCargo 2014 auf 4,2 Milliarden tkm – ein Plus von 4,4 Prozent zu 2013. Unter den

fünf größten Anbietern ist RheinCargo die einzige nicht in Staatsbesitz befindliche Gesellschaft.

Laut Wettbewerber-Report wäre der Marktanteil der Schiene in Deutschland ohne die DB-Konkurrenten 2014 spürbar gesunken. Weiteres Wachstum im Schienengüterverkehr wird zurzeit nicht nur durch steigende Kosten für Trassen, Sicherheitssysteme oder die Lärmsanierung von Güterwagen erschwert. Auch der zunehmende Mangel an Lokführern bereitet Probleme. RheinCargo bietet aktuell Stellen für Triebfahrzeugführer an und bildet weiterhin junge Menschen in diesem krisenfesten Beruf aus.

(mf)



Bild: Mark Olthoff

RheinCargo ist die größte private Güterbahn Deutschlands.

Bilder: DCH, Düsseldorf Marketing u. Tourismus/U. Otte, RheinCargo, Fuchs



Über den Rhein hinaus in alle Welt

Das Container-Terminal DCH im Düsseldorfer Hafen ist ein bedeutender Logistikknoten

Kennt jeden Winkel im Terminal: DCH-Geschäftsführer Dirk Meyer ist seit 23 Jahren dabei.



Futuristische Kulisse: die berühmten Gehry-Bauten im Medienhafen und das Stadttor.



Per Schiff oder Bahn – das DCH-Terminal bietet beste Verbindungen zu den Seehäfen.



Mobile Stapler, so genannte „Reachstacker“, im Einsatz auf dem Containerlager.

Düsseldorf – eine Stadt mit vielen Gesichtern. Mit 600.000 Einwohnern ist die Metropole am Rhein zweitgrößte Stadt in NRW (nach Köln). Die Landeshauptstadt ist ein bedeutender Industriestandort und Sitz internationaler Konzerne wie Henkel, E.ON und Metro. Zahlreiche Banken, Anwaltskanzleien, Wirtschaftsprüfer, Werbeagenturen und Modelabels haben sich hier niedergelassen. Eine vielseitige Kunst- und Kulturszene ist hier ebenso zu Hause wie die Edelboutiquen der Königsallee oder die zweitgrößte japanische Gemeinde Europas.

Neues Wahrzeichen. Zu den touristischen Highlights zählen die Altstadt, die Rheinterrassen und der Medienhafen, wo der amerikanische Star-Architekt Frank O. Gehry mit dem „Neuen Zollhof“ ein einmaliges Gebäudeensemble geschaffen hat. Ab Mitte der 1990er Jahre entstanden nur wenige Schritte vom NRW-Landtag entfernt am ehemaligen Handelshafen futuristisch anmutende Bürohäuser mit gewellten Fassaden und fließenden Formen. Wie die Kranhäuser im Kölner Rheinauhafen wurden die Gehry-Bauten und der Medienhafen zu einem neuen Wahrzeichen der Landeshauptstadt. Hier ankern heute Sportboote und Yachten.

Tor zur Welt. Gleich dahinter befindet sich der eigentliche Hafen – zentral, aber etwas versteckt gelegen. „Viele Bürger ahnen nicht, dass der 1896 eröffnete Hafen nach wie vor einer der wichtigsten Umschlagplätze für die Wirtschaft in Düsseldorf und der Region ist“, betont Jan Eckel (44), der bei RheinCargo den Hafenbetrieb in Neuss und Düsseldorf leitet. So lässt zum Beispiel Daimler seine in Düsseldorf produzierten Sprinter-Lieferwagen über den Hafen per Binnenschiff nach Rotterdam und Antwerpen und von dort aus in die ganze Welt exportieren. Die Firma Vallourec (früher Mannesmann) verschifft hier ihre weltweit gefragten Stahlrohre. „Aber auch Produktionsbetriebe wie die Fortin Mühlenwerke, ein großer Hersteller von

Hafer- und Getreideflocken, oder der Futtermittelproduzent Deuka haben hier ihren Sitz“, unterstreicht Eckel.

Bedeutende Investitionen. Nördlich des Hafens befindet sich der erste öffentliche Golfclub Deutschlands. Ganz in der Nähe errichten die Stadtwerke Düsseldorf zurzeit am Standort Lausward ein hocheffizientes Gas- und Dampfkraftwerk, das ab 2016 Strom und Fernwärme produzieren soll (ähnlich dem neuen Kraftwerk „Niehl 3“ der Rhein-Energie im Hafen Köln-Niehl). Auf der Fläche davor, einem ehemaligen Kohlelager, entsteht in den nächsten Jahren ein hochmodernes Logistikzentrum (siehe separaten Artikel rechts). „Das wird ein wichtiger Baustein für die weitere Entwicklung des Hafens, insbesondere im Containerbereich“, erläutert der Hafenleiter.



Container-Drehkreuz. Seit 1982 werden im Hafen Düsseldorf Container umgeschlagen, zunächst im Auftrag der Hapag-Lloyd-Tochter „Deutscher Container Dienst“. 1990 entstand daraus die DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH. Das Unternehmen, das dieses Jahr sein 25-jähriges Bestehen feiert, bietet seinen Kunden die gesamte Palette der Containerlogistik mit Binnenschiff, Bahn und Lkw. Ideale Anbindungen an das Schienennetz und regelmäßige Schiffsverkehre in die Seehäfen ermöglichen den termingebundenen Transport großer Containermengen. Auch Verkauf, Vermietung und Reparatur der Stahlboxen werden angeboten. „Alle namhaften Spediteure und Reedereien gehören zu unseren Kunden und schätzen uns als zuverlässigen Partner“, sagt DCH-Geschäftsführer Dirk Meyer (45). Der gebürtige Düsseldorfer ist seit 23 Jahren im Betrieb und hat die rasante Entwicklung des Containergeschäfts hautnah miterlebt. „2009 haben wir unser Gelände beträchtlich vergrößert und 2010 einen dritten Containerkran in Betrieb genommen.“

Täglich nach Rotterdam. Heute verfügt das Terminal über drei Krananlagen mit maximal 50

Tonnen Tragkraft, drei mobile Containerstapler (so genannte „Reachstacker“) und einen Stapler für Leercontainer. Pro Jahr werden hier mehr als 200.000 Standardcontainer umgeschlagen. „Per Binnenschiff verbinden wir Düsseldorf fünfmal pro Woche mit Rotterdam, zwei- bis dreimal mit Antwerpen und bei Bedarf einmal pro Woche mit Zeebrugge“, erklärt Meyer. Dazu kommt der von RheinCargo betriebene Containerzug, der täglich zwischen Düsseldorf und Rotterdam verkehrt. Der Umschlag findet rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr statt.

Fit für die Zukunft. Die DCH gehört zu einem Verbund verschiedener Terminals am Rhein unter dem Dach des Logistikleiters neska inter-

modal. Eigentümer der DCH sind die Bahn-Tochter DB Intermodal Services GmbH und die im Hafen Köln-Niehl beheimatete CTS Container-Terminal GmbH. Vor wenigen Monaten hat die DCH ein neues Bürogebäude im Hafen bezogen, das ganz auf Nachhaltigkeit setzt. Geheizt und gekühlt werden die Räume per Geothermie, die Beleuchtung erfolgt über modernste, stromsparende LED-Leuchten. Und Geschäftsführer Meyer hat für die Zukunft vorgesorgt. Im Gebäude sind noch Reservflächen frei für weitere Mitarbeiter. „Wir sind zuversichtlich, was das Verkehrswachstum der nächsten Jahre angeht, und wollen expandieren.“ Michael Fuchs

www.dch.container-terminal.de

Neues Logistikzentrum für Daimler im Hafen Düsseldorf



Der Düsseldorfer Hafen aus der Luft. Auf der rot markierten Fläche wird gebaut.

Anlage neben Container-Terminal DCH soll 2016 in Betrieb gehen

Früher lagerte hier Kohle für das Kraftwerk der Stadtwerke Düsseldorf. Dann lag die Fläche jahrelang brach. Doch seit einigen Wochen herrscht emsiges Treiben auf dem rund 120.000 Quadratmeter großen Areal im Hafen Düsseldorf. Die BLG Logistics Group, ein führender Anbieter in der Automobillogistik, lässt hier über den Immobilienentwickler Panattoni Europe ein neues Logistikzentrum bauen, das ganz auf die Autoteile- und Industriellistik zugeschnitten ist. Das

Grundstück liegt unmittelbar neben dem Containerterminal DCH und ist hervorragend an Wasserstraße, Schiene und Straße angebunden. Der erste Bauabschnitt umfasst rund 71.000 Quadratmeter Grundfläche, auf der eine Logistikanlage mit drei Hallenbereichen und insgesamt 32.000 Quadratmeter Nutzfläche errichtet wird. Die Fertigstellung ist für Frühjahr 2016 geplant. Die BLG wird hier künftig vor allem die Logistik für das nahe gelegene Daimler-Werk in Düsseldorf abwickeln und weitere Industriekunden betreuen.

Für Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, ist die Neuan siedlung „ein Meilenstein für die weitere Entwicklung des Hafenstandorts Düsseldorf und wird insbesondere im Kombinierten Verkehr nachhaltige Impulse setzen“. Das Logistikzentrum werde in der Region Arbeitsplätze im dreistelligen Bereich schaffen und sichern und den trimodalen Hafen Düsseldorf langfristig stärken. Die neue Anlage schaffe dabei eine „Win-Win-Situation“ sowohl für den Mieter BLG als auch für die Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) und umliegende Logistik-Dienstleister. (mf)

Hafen news

Neues HO-Modell RheinCargo-Lok jetzt auch von Märklin



Detailgetreu: Das Märklin-Modell der RheinCargo-Lokomotive DE 803.

Modellbahnfreunde aufgepasst: Die Güterzuglokomotive DE 803 der RheinCargo gibt es jetzt auch von Märklin.

Wer keine Märklin-Eisenbahn, sondern eine Gleichstrom-Anlage besitzt, kann darauf ebenfalls eine silberfarbene RheinCargo-Lok fahren lassen.

Landstrom im Rheinauhafen

Schiffe kommen an die Steckdose



Udo Brockmeier (Stadtwerke Düsseldorf), Dieter Steinkamp (RheinEnergie) und Wolfgang Birlin (RheinCargo, v. l.) stellen die Ladesäulen vor.

Die RheinWerke, eine Kooperation der Kölner RheinEnergie und der Stadtwerke Düsseldorf (SWD), haben im Rheinauhafen elf Landstromanschlüsse für Binnenschiffe installiert.

Die RheinEnergie plant zudem mehrere Landstromanschlüsse für Hotelschiffe im Deutzer Hafen und am Altstadtufer.

Überdies wurden im Niehler Hafen mobile Ladesäulen installiert für Hotelschiffe, die hier während der Winterpause liegen.

www.rheinenergie.com/landstrom

Bild: thinkstock.com

Infineum lässt Motoren rund laufen



Georgia Stoinski ist Logistik-Expertin bei Infineum.

In Niehl werden Kraftstoff-Additive für die kalte Jahreszeit produziert – logistisch unterstützt von RheinCargo

Wenn die Tage kürzer werden, der Winter über Nacht an die Tür klopft und der Selbstzünder im Kaltlauf nagelt, haben die Mitarbeiter des Infineum-Werks an der Neusser Landstraße ihre Produktionsanlagen längst umgestellt.

Global vernetzt. Stoinski ist seit vielen Jahren nun fachlich in Logistik und Supply Chain zu Hause.

„Der Begriff Supply Chain umfasst alles von der Bedarfsplanung über die entsprechende Auslegung der Produktionsanlagen bis hin zum garantierten Liefertermin.“

Vorteil Schiff. Am Standort Köln behalten die Kollegen der operativen Logistik den Überblick über die Bewegungen zu Land und zu Wasser: Jährlich liefern etwa 160 Tankmotorschiffe flüssige Rohstoffe an Infineum.

Ziehen und wiegen. Auf der Schiene lässt RheinCargo die Räder für Infineum rollen: Von Montag bis Freitag kommt täglich am späten Vormittag ein Zug auf das Werksgelände.



Jährlich legen rund 230 Schiffe an der Infineum-Verladeanlage im Hafen Niehl II an.



Bis zu 600 Kesselwagen mit Rohstoffen liefert RheinCargo pro Jahr auf das Werksgelände.



Serie Chemie in der Region

Die HGK und ihre Beteiligung RheinCargo sind seit vielen Jahren kompetente Partner der chemischen Industrie im Rheinland.

Mehr zum Thema: www.chemcologne.de

Waage. Sobald die Eingangswagen abgestellt sind, übernimmt der Lokführer die bereits von Infineum-Mitarbeitern verworgenen und von der Werkseisenbahn bereitgestellten Ausgangswagen.

Ein Drittel der Produkte geht nach Übersee

sich mit anderen Wagen in Fernzüge einreihen. Die übrigen Mengen liefern Lastwagen im Direktverkehr aus.

Weniger Lösungsmittel. Damit sie auch nach zwei bis drei Tagen noch pumpfähig sind, darf die Temperatur je nach Produkt nicht unter 40 bis 100 Grad Celsius fallen.

das Heizsystem. „Nur für den Überseetransport dürfen die Produkte zähflüssig werden“, erklärt Stoinski.

Notwendigkeit Infrastruktur. Je nach Einsatzzweck des Kraftstoffes und Bedarf des Abnehmers werden verschiedene Additiv-Mischungen hergestellt.

Hafen news

Landesstatistik Mehr Umschlag in den NRW-Binnenhäfen

In den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen wurden von Januar bis Juni 2015 insgesamt 64 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen.

Niedrigwasserphase Viele Schiffe auf dem Rhein unterwegs



Reger Schiffsbetrieb auf dem Rhein vor dem Kölner Dom und den Kranhäusern.

Containerschiffe, Tanker, Kohlefrachter – in den vergangenen Monaten waren auf dem Rhein auffallend viele Güterschiffe unterwegs.

Linie 16 Haltestelle Wesseling Nord wird barrierefrei

Die HGK errichtet am Haltepunkt Wesseling Nord der Linie 16 (Rheinuferbahn) barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen.

Der erste Bauabschnitt dauert bis Februar 2016. Der Betrieb der Linie 16 wird durch die Arbeiten nicht beeinträchtigt.

Mit den Baumaßnahmen erfüllt die HGK die Forderung nach Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr.

Teil 2

Jetzt mitmachen!

Schiffsquartett: Teil 2

Binnenschiffe wollen keine Geschwindigkeitsrekorde brechen, sondern möglichst wirtschaftlich Ladung oder Passagiere von A nach B bringen.

www.hgk.de (unter: Aktuelles -> Downloads)

1b Fahrgastschiff RheinCargo. Betriebszeit: seit 2001. Bauwerft: Lux, Mondorf. Länge: 32,80 m. Breite: 9,80 m. Tiefgang: 1,40 m. Passagiere: 250 Pass. Antriebsleistung: 348 kW. Geschwindigkeit: 22 km/h. Umwelt: Nachrüstung geplant.

4c Einsatz-/Arbeitschiffe Max Prüss. Betriebszeit: seit 1999. Bauwerft: Dt. Binnenwerften, Genthin. Länge: 33 m. Breite: 7,57 m. Tiefgang: 1,10 m. Zuladung: (Laborschiff). Antriebsleistung: 2x 250 PS. Geschwindigkeit: 20 km/h. Umwelt: SCR-Kat, Partikelfilter.

7d Gütermotorschiff Jura. Betriebszeit: seit 2007. Bauwerft: Astrachan. Länge: 135 m. Breite: 14,2 m. Tiefgang: 3,80 m. Zuladung: 5186 t. Antriebsleistung: 2x 1014 kW. Geschwindigkeit: 20 km/h. Umwelt: ZKR II.

8a Koppelverband Olesia. Betriebszeit: seit 2003. Bauwerft: Astrachan. Länge: 182,5 m. Breite: 14,26 m. Tiefgang: 4,21 m. Zuladung: 4266 t + 3879 t. Antriebsleistung: 2x 1250 kW. Geschwindigkeit: 22 km/h. Umwelt: ZKR I.

Bilder: Grohmann, MS RheinCargo



Das Kranschiff „Cycloop“ in Aktion: Am Ausleger hängt ein riesiger Dalben.

Kranchiff mit vielen Talenten

Der „Cycloop“ hilft beim Spezialtiefbau im Hafen Niehl

Sachte senkt sich die rote Vibrationsramme über den tonnenschweren Dalben ab. Der lehnt an einem nahezu identischen Metallpfeiler, der schon fünf Meter tiefer im Untergrund vor der neuen Spundwand des Hansekai im Niehler Hafen steckt. „Stop!“, ruft Bauleiter Thomas Geisler und gibt Handzeichen. „Jetzt fest.“ 11.30 Uhr. Vier Männer stehen an Deck und auf dem Kai, blicken nach oben. Drei tragen die Leuchtjacken des Wasserbauunternehmens Hülskens, der vierte trägt eine blaue Weste, in der rechten Brusttasche ein Funkgerät. Es ist Bas Hartsuijker, Steuermann des „Cycloop“. Per Funk hält der Niederländer Kontakt mit dem Kranführer, der den Dalben nun leicht anhebt. „Alles klar.“ Bas macht sich auf zum Ruderhaus. Das Schiff vibriert, als die Antriebsmaschinen starten. Dann fährt er die Ankerpfähle ein. Das Schiff neigt sich leicht nach Steuerbord, wo vorn der Dalben am Kran hängt. Langsam manövriert der 27-Jährige voraus. Eine dreiviertel Schiffslänge weiter senken sich die Ankerpfähle wieder auf den Hafengrund. Hier wird der Dalben in den Untergrund gerüttelt. Bas ist wieder vorne dabei: Mit Winde und Gurt korrigiert er die Rotation des Dalbens. Der dreht sich beim Rütteln leicht um die eigene Achse. 12.45 Uhr: Der Dalben ist in Position. Mittagspause.

und Spezialtiefbau. Über die gesamte Länge seiner Seitenwände verlaufen Schienen, auf denen sich der Kran bewegen lässt. „Es gibt nicht viele Schiffe, die das können“, erklärt Bas. Als sein Vater das 1975 gebaute Kranschiff vor acht Jahren kaufte, ließ er es nach eigenen Vorstellungen zum Kranschiff umrüsten. Damit können die Hartsuijkers nicht nur auf beiden Seiten des Rumpfes, sondern auch vor dem Bug baggern und Lasten heben. „Das schafft eine hohe Flexibilität. Das Schiff könnte sich sogar seinen eigenen Kanal graben“, verdeutlicht Bas. Die Daten sprechen für sich: Zwölf Tonnen hebt der Kran auf 17 Meter Entfernung. Bei kleinstem Radius sind es 32 Tonnen. Neben Greifern lassen sich an den Haken auch Geräte wie die Vibrationsramme anschlagen. Die erzeugt Wellen, die über das Rammgut in den Boden weitergeleitet werden. Die Schwingungen lassen Dalben oder Spundwand-Elemente schon mit ihrem Eigengewicht langsam im Untergrund einsinken. Dabei ist das Vibrationsverfahren deutlich leiser als der Schlaghammer.

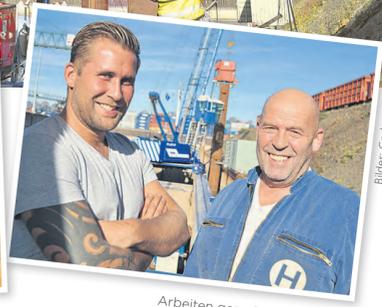
Zukunftspläne. Weil es in Deutschland anders als in den Niederlanden kaum Kranschiffe gibt, sind die Hartsuijkers viel unterwegs. Bis nach Rostock oder Nürnberg hat es sie schon für Wasser- und Tiefbauarbeiten verschlagen. Aber auch im Havariefall wird der „Cycloop“ gerufen. „Wenn sich zum Beispiel ein Kohlefrachter auf der Deutzer Platte festgefahren hat, fahren wir ran und übernehmen einen Teil der Ladung, damit das Schiff leichter wird und besser loskommt.“ Weil genaues Manövrieren auf der Baustelle im Hafen ebenso wichtig ist wie längs eines Havaristen, beobachtet Bas Hartsuijker die technische Entwicklung der Antriebssysteme genau: „So ein Hybridantrieb oder eine Vater-Sohn-Motorisierung ermöglicht viel kleinere Propellerdrehzahlen für präzises Manövrieren mit geringer Maschinenleistung. Das macht die Arbeit einfacher, spart Kraftstoff und schon die Umwelt.“ Wenn Bas in drei Jahren sein Rheinpatent und alle nötigen Scheine fertig hat, soll er das Schiff von seinem 59-jährigen Vater übernehmen. Spätestens dann will er sich noch einmal eingehend mit dem Thema beschäftigen. Christian Grohmann

Familienbetrieb. Aus dem Kranführerhaus kommt Michiel Hartsuijker zum Achterschiff. Gemeinsam essen Vater und Sohn in der Küche unter dem Ruderhaus zu Mittag. Die Wasserbauer sind mit ihren Kollegen auf dem Arbeitsschiff „Widder“ essen gegangen. „Sie sind nie bei uns in der Wohnung, obwohl wir hier für alle Platz hätten“, erklärt Bas. Beide haben eine eigene Kammer in der geräumigen Wohnung, zwei weitere sind noch für Arbeitsmannschaften frei. „Meistens sind wir nach Feierabend mit Jule allein an Bord.“ Jule, benannt nach der 2004 verstorbenen niederländischen Königin Juliana, weiß genau, wo sie sich an Bord aufhalten darf. Und wo es für eine quirlige Mischlingshündin zu gefährlich ist.

Flexibilität. Ein kniehohe Aluminium-Tor markiert die Grenze. Davor beginnt der Laderaum des 80 Meter langen Schiffes. Er fasst insgesamt 1.266 Tonnen Steine, Kies oder Konstruktionselemente für den Wasser-



Spezialkonstruktion: Der Kran ist auf Schienen montiert und lässt sich leicht verschieben.



Arbeiten gemeinsam an Bord: Bas und Michiel Hartsuijker.

EU fördert Erneuerung der Uferwände

Projekt verbessert die Infrastruktur in den Kölner Häfen

Die Bauarbeiten im Hafen Niehl, bei denen das Kranschiff „Cycloop“ zum Einsatz kommt, sind Teil eines längerfristigen Projekts zur Erneuerung der Uferwände in den Kölner Häfen, das von der Europäischen Union gefördert wird. Im Sommer 2014 hat die HGK damit begonnen, die Uferbefestigung am Hansekai zu erneuern. „Die vorhandenen Spundwände aus den 1960er-Jahren haben ihre Lebensdauer erreicht und werden den neuen Schiffsgenerationen nicht mehr gerecht. Ein Neubau war daher unumgänglich“, erläutert Projektleiter Jürgen Büsing. Dazu werden vor der alten Uferwand starke Stahlprofile tief in den Untergrund des Hafenbeckens getrieben.

Dies erfolgt mit Hilfe von Vibrationsrammen und Schlagrammen, die auf die Profile gesetzt und von Kranschiffen wie dem „Cycloop“ in die richtige Position gebracht werden. Insgesamt werden am Hansekai rund 1.100 Meter Uferwand neu errichtet. Die Arbeiten dauern bis Frühjahr 2016. Zu Beeinträchtigungen durch Lärm kommt es dabei nur phasenweise.

Die Baumaßnahmen werden durchgeführt, um die Standfestigkeit der Uferwände langfristig zu gewährleisten. Hierzu werden in stark beanspruchten Bereichen die Spundwände erneuert und zusätzlich Wasserbausteine zur höheren

Stabilisierung der Spundwände sowie als Kolkenschutz in die Hafensohle eingebaut. Nach Abschluss der Arbeiten am Hansekai ist geplant, weitere Uferwände im Niehler Hafen zu ertüchtigen. Das Gesamtprojekt ist auf zehn Jahre angelegt. Auf Grund der geographischen Lage der Kölner Häfen auf zwei europäischen Kernnetz-Korridoren (Rhine-Alpine Corridor, North Sea-Baltic Corridor) ist die Maßnahme für den Ausbau des trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) von großer Bedeutung und wird durch die Europäische Union über die „Connecting Europe Facility“ kofinanziert. (mf)



Am Hansekai im Niehler Hafen werden 1.100 Meter Uferwand neu errichtet.

Bild: Ferenc Naumann



Shell setzt auf intelligente Logistik

Kesselwagenzug mit Doppeltraktion: RheinCargo ist Experte für Mineralöl- und Chemietransporte auf der Schiene.

Rheinland Raffinerie stärkt Transport auf der Schiene – mit RheinCargo als Partner

Mehr Güter auf die Bahn – das heißt, Straßen zu entlasten und Transporte umweltfreundlicher und sicherer zu machen. Auch die Shell Rheinland Raffinerie im Süden Kölns hat sich diesen Leitsatz auf die Fahne geschrieben. Das Unternehmen möchte künftig einen größeren Teil seiner Produkte über die Schiene ausliefern und baut deshalb auf dem Gelände seines Werks in Wesseling eine Verladeanlage für Kesselwaggons.

Raffinerie, sogenannte Mitteldestillate wie Diesel und Heizöl auf Kesselwaggons zu verladen. Dadurch kann die Raffinerie die sich ändernde Nachfrage nach diesen Produkten flexibler decken. Alle anderen Raffinerien in Deutschland betreiben bereits eine Kesselwagenverladung. Die Rheinland Raffinerie stärkt daher durch die Investition ihre Wettbewerbsfähigkeit und sichert die Arbeitsplätze am Standort.

Partner RheinCargo. Für das Projekt hat sich Shell einen kompetenten Logistik-Partner aus der Region an die Seite geholt: die RheinCargo. Das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der

Neuss-Düsseldorfer Häfen hat sich bei einer Ausschreibung durchgesetzt und von Shell den Auftrag erhalten, künftig die Befüllung der Kesselwagen, den Rangierdienst im Werk sowie die Zustellung der Kesselwagen zum Übergabebahnhof durchzuführen.

Höchste Standards. Die Verladeanlage wird nach dem neuesten Stand der Technik geplant und gebaut. Wenn sie voraussichtlich im Jahr 2016 in Betrieb geht, werden Shell und RheinCargo gemeinsam ein Konzept für maximale Sicherheit umsetzen. Zum Einsatz kommen nur Fahrzeuge, die Sicherheitsstandards

weit über gesetzliche Vorgaben hinaus erfüllen. Die Waggons werden in einem ständig überwachten Verfahren beladen. So überprüft beispielsweise eine Waage permanent die Füllmenge. Sensoren sowie eine Überfüllsicherung gewährleisten die ordnungsgemäße Beladung. Täglich sollen maximal drei bis vier Güterzüge abgefertigt werden. Obwohl die Geräuschemissionen der Zugfahrten entlang der Strecke unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen, hat sich Shell freiwillig dazu verpflichtet, nur moderne Güterwagen einzusetzen, die mit so genannten „leisen Laufsohlen“ („Flüsterbremsen“) ausgestattet sind. (mf)

ANZEIGE

Stellen ausschreibung

Aushilfsskassierer/-in

Für die Rheinfähre „Fritz Middelanis“ auf der Fahrstrecke Leverkusen-Hitdorf / Köln-Langel sind zum nächstmöglichen Termin eine bis zwei Stellen auf Basis bis 450 Euro zu besetzen.



Die Tätigkeit umfasst im Wesentlichen:

- Kassiererfähigkeit mittels gedruckten Fahrgarten für Einzelfahrten, 10er-Karten und Monatskarten
- Erstellung der Schichtabrechnung über den Kartenverkauf und des Bankeinzahlungsbeleges
- An- und Abergemäße (Lösen und Festmachen der Taue und Drahtseile)
- Bedienung der hydraulischen Landeklappen
- Einweisung der Fahrzeuge
- Pflege- und Reinigungsarbeiten an der Fähre und den Rampenwagen nach Anweisung des Fahrführers

Voraussetzungen:

- Bereitschaft zum Früh- und Spätdienst, auch an Sonn- und Feiertagen
- Handwerkliches Geschick
- Sicherer Umgang und Anwendung der Grundrechenarten
- Vorzugsweise, jedoch keine Bedingung: Führerschein Klasse B und Binnenschiffer (Matrose oder Maschinist)

Arbeitszeit:

- Montags bis Sonntags im Früh- und Spätdienst (auch an Sonn- und Feiertagen)

Ihr Ansprechpartner:

• Herr Menz, Telefon: 0221/390-2941
Telefonische Kontaktaufnahme vorab erwünscht. Ihre Bewerbung richten Sie per E-Mail an rheinfaehre@hgk.de oder schriftlich an:

Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH
Herrn Menz
Geschäftsstelle Scheidtweilerstraße 4 | 50933 Köln

Bild: HGK-Archiv



Das historische Bild zeigt die „MS Stadt Köln“ in voller Fahrt.

„MS Stadt Köln“ wird saniert

Rat der Stadt Köln bewilligt Mittel für den Erhalt des Denkmals

Nach jahrelangem Dornröschenschlaf wird das historische Ratsschiff „MS Stadt Köln“ zu neuem Leben erweckt. 1938 erbaut, war es lange Zeit das schnellste Schiff auf dem Rhein. Berühmte Gäste wie Queen Elizabeth II., Charles de Gaulle, John F. Kennedy und Michael Jackson sind schon damit über den Strom geschippert, doch wegen erheblichen Sanierungsbedarfs wurde es 2009 stillgelegt und lag seitdem im Niehler Hafen fest.

Förderverein will auch den Antrieb überholen

Die Stadt als Eigentümerin plant, das Schiff dem Verein „Freunde und Förderer des Historischen Ratsschiffes MS Stadt Köln e. V.“ zur Nutzung zu überlassen. Zunächst soll die Schwimmfähigkeit des Schiffes sichergestellt werden. Danach möchte es der Verein – nach zusätzlichen eigenen Restaurationsarbeiten – wieder an seinen Liegeplatz im Rheinauhafen bringen und für Besichtigungen und Sonderveranstaltungen öffnen. „Langfristig wollen wir auch den Antrieb wieder in Schuss bringen, so dass das Schiff auch wieder für Sonderfahrten nutzbar gemacht werden kann“, so der Vorsitzende des Fördervereins, Udo Giesen. Ende November wurde die „MS Stadt Köln“ auf der Kölner Schiffswerft Deutz von Sachverständigen untersucht. Nun wird ein Sanierungskonzept erarbeitet. (mf)

Jetzt hat der Stadtrat 500.000 Euro aus der Kulturförderabgabe zur Verfügung gestellt, damit das denkmalgeschützte Schiff saniert und für die Nachwelt erhalten werden kann. Es gilt als herausragendes Zeugnis der hochentwickelten Schiffsbaukunst der 1930er-Jahre. Die Technik an Bord befindet sich weitestgehend im Originalzustand. www.ms-stadt-koeln.de

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:

Im Niehler Hafen werden mit Förderung durch die EU die Uferwände erneuert. Dabei werden auch lange Stahlpfeiler in den Untergrund gerammt. Wie nennt man solche Pfähle zum Befestigen oder Abweisen von Schiffen?

- a) Poller
- b) Dalben
- c) Boje

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:
31. Januar 2016

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Grohmann

Das Kransschiff „Cycloop“ beim Einrammen eines Stahlpfeilers.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Charlotte Köhler,
Rainer Noll (beide Köln).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Hybrid

Bilder: HGK/Albert Niedecken, KVB/Stephan Anemüller



HGK baut für die neue Linie 17

Wendeanlage ermöglicht Teilbetrieb der Nord-Süd Stadtbahn

Mit schwerem Gerät rückten die Männer vom Gleisbau am ersten Montag in den Herbstferien am Bahnhof Rodenkirchen an. Die KVB hatte den Betrieb der Linie 16 für fünf Tage eingestellt, weil umfangreiche Arbeiten an den Gleisen erledigt werden mussten. Während die Fahrgäste mit Ersatzbussen befördert wurden, ging es auf der Baustelle konzentriert zur Sache. Schienen wurden durchtrennt, versetzt und neu zusammengesetzt, Schwellen aufgenommen und neu verlegt, Weichen neu positioniert. Und warum das alles? Ganz einfach: Damit die neue Stadtbahn-Linie 17 pünktlich zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 starten kann.

Teilbetrieb Süd. Die Linie 17 verkehrt künftig auf dem südlichen Teilstück der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Severinstraße und Rodenkirchen beziehungsweise Sürth. Neben der bereits 2012/2013 eröffneten Teilstrecke zwischen Dom/Hauptbahnhof und Heumarkt (Linie 5) geht damit der zweite Teilabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn in Betrieb. Die Strecke führt durch die neu gebauten U-Bahn-Haltestellen Severinstraße, Kartäuserhof, Chlodwigplatz und Bonner Wall und von dort oberirdisch weiter nach Rodenkirchen. Die Trennung der Nord-Süd Stadtbahn in zwei Teilstrecken wird so lange dauern, bis die Untersuchung an der Einsturzstelle des Stadtarchivs abgeschlossen und die benachbarte Haltestelle Waidmarkt fertiggestellt ist. Damit der Teilbetrieb funktioniert, müssen die von der Severinstraße kommenden Bahnen am Bahnhof Rodenkirchen kehrtmachen und auf das stadteinwärts führende Gleis wechseln können. Zu diesem Zweck hat die

HGK dort die vorhandenen Gleisanlagen zu einer Wendeanlage umgebaut. „Der Zeitplan war eng, aber es hat alles prima geklappt, und die Sperrung der Strecke konnte pünktlich beendet werden“, berichtet Projektleiter Harald Kaib. Bei den Bauarbeiten lege die HGK auch Wert auf Nachhaltigkeit. „Für die Wendeanlage haben wir Weichen verbaut, die an anderer Stelle nicht mehr benötigt wurden und hier einer Wiederverwendung zugeführt werden konnten.“

Neue Signaltechnik. Natürlich mussten auch die Fahrleitungen an den neuen Gleisverlauf angepasst werden. Außerdem erfordert der Betrieb der Wendeanlage erhebliche Änderungen an der Signaltechnik. Da die entsprechenden Komponenten aufgrund langer Lieferzeiten erst im kommenden Jahr installiert werden können,

müssen die Weichen vorerst manuell von einem Fahrdienstleiter der HGK gestellt werden. Voraussichtlich ab Ende 2016 wird der Betrieb dann automatisiert gesteuert.

Partner des ÖPNV. Mit dem Bau und Betrieb der Wendeanlage in Rodenkirchen leistet die HGK einen weiteren wichtigen Beitrag zum öffentlichen Personennahverkehr in der Region. Sie betreibt die Gleisinfrastruktur für die Stadtbahnstrecken der Linien 16 und 18 zwischen Köln und Bonn sowie für die Linie 7 zwischen Köln und Frechen. Diese Strecken gehörten früher der Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE) und der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE). Beide Unternehmen verschmolzen 1992 mit den Häfen der Stadt Köln zur Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Michael Fuchs



Viel Arbeit für die Gleisbauer: In nur fünf Tagen wurde die Wendeanlage errichtet.

Zweites Gleis macht Bahnen pünktlicher

Die Strecke der Linie 18 in Brühl wird erweitert



Bilder: Harald Kaib



Auf Stahlprofilen (o.) wurde die Brücke ans Ziel geschoben und eingebaut.

Frage: Wie lässt sich ein 400-Tonnen-Koloss aus Stahlbeton um 20 Meter verschieben und zentimetergenau ans Ziel manövrieren? **Antwort:** Mit einer gut geölten „Rutschbahn“ und einer ausgefeilten Technik. So geschehen beim Einbau einer neuen Eisenbahnbrücke an der Linie 18 in Brühl Ende Oktober. Das Bauwerk am Berliner Ring war neben den Gleisen errichtet worden und musste an nur einem Wochenende in Position gebracht werden. Grund für die Eile: Der Betrieb der Linie 18 sollte nicht länger als zwei Tage unterbrochen werden. Eine Mammutaufgabe für die Mitarbeiter der HGK und der beteiligten Baufirmen.

Kaum hatte in der Nacht zu Samstag die letzte Bahn den Abschnitt passiert, gingen die Arbeiter mit Hochdruck ans Werk. Gleise und Fahrleitungen wurden getrennt, die alte Brücke abgebrochen, und der Einschub der neuen Brücke vorbereitet. Dazu wurden an den Seiten links und rechts des vorgesehenen Standorts zwei „Verschubbahnen“ installiert. „Das sind lange Stahlprofile, auf die Silikon-Öl aufgetragen wird“, erklärt HGK-Bauleiterin Brigitte Om-

mer. Der Untergrund wird dadurch so glatt, dass sich das 400-Tonnen-Bauwerk mit Hydraulikpressen relativ flott bewegen ließ. „In rund zehn Minuten haben wir die Brücke um zirka 20 Meter verschoben. Das exakte Positionieren hat noch mal rund 30 Minuten gedauert“, so Ommer. Anschließend mussten Gleise und Fahrleitungen wieder verbunden werden. Schließlich sollte am Montagmorgen um vier Uhr die erste Bahn pünktlich fahren. Was auch gelang – der Zeitplan wurde eingehalten.

Die neue, breitere Brücke ist Teil des zweigleisigen Ausbaus der Linie 18 (Vorgebirgsbahn) auf einer Länge von 2,1 Kilometern zwischen Brühl Mitte und Brühl-Badorf. Die Erweiterung der Gleisinfrastruktur der HGK dient dazu, die Pünktlichkeit der Stadtbahnen zu verbessern und einen stabilen Zehn-Minuten-Takt gewährleisten zu können. Ende 2017 soll das zweite Gleis in Betrieb gehen. Die Maßnahme, die das Angebot für die Fahrgäste verbessert, wird zu 90 Prozent aus Fördermitteln des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) und des Bundes finanziert. (mf)

Impressum

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

Redaktion:
Michael Fuchs (mf) [verantwortlich]
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, Karsten Hundhausen

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

Verlag:
M. DuMont Schauberg
Expedition der Kölnischen Zeitung GmbH & Co.KG, Neven DuMont Haus,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

Druck:
DuMont Druck Köln GmbH & Co.KG,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln