



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 1 | März 2016 | www.hgk.de



Wichtiger Umschlagplatz im
Kölner Süden: der Godorfer Hafen.

Gute Gründe für Godorf

Bild: Fuchs

Entlastung für Straßen und Umwelt: Die Hafenerweiterung im Kölner Süden bietet viele Vorteile

Köln ist eine wachsende Stadt. Statistiker erwarten, dass die Einwohnerzahl bis 2040 auf 1,2 Millionen steigt. Doch die erfreuliche Entwicklung verschärft auch die Verkehrsprobleme. Stillstand auf den Straßen gehört in Köln zum Alltag – Studien ergaben, dass Autofahrer hier länger im Stau stehen als in jeder anderen deutschen Stadt. Und alle Experten sind sich einig, dass der Verkehr weiter zunehmen wird.

Da sind Alternativen zum Straßenverkehr gefragt. Mehr Güter per Binnenschiff und Bahn zu befördern, entlastet Straßen und Umwelt. Ein Binnenschiff ersetzt im Schnitt 150 LKW. Doch Schifffahrt funktioniert nicht ohne Häfen. Die HGK plant daher seit langem den vom Stadtrat beschlossenen Ausbau des Godorfer Hafens, wie er im Hafengesamtkonzept der Stadt vorgesehen ist. Demnach sollen die Häfen nahe der Industrie im Norden und Süden Kölns, also Niehl und Godorf, gestärkt werden, während Rheinauhafen und Deutzer Hafen für die Stadtentwicklung genutzt werden. Überlegungen, die laufenden Planverfahren für die Erweiterung in Godorf vorzeitig zu stoppen, sind aus Sicht der HGK nicht nachvollziehbar. Denn die vielen guten Gründe, die für Godorf sprechen, gelten nach wie vor.

→ Der Rhein bietet erhebliche Kapazitätsreserven – die transportierte Gütermenge ließe sich verdoppeln.

→ Die Kölner Innenstadt wird von LKW-Verkehren entlastet, die heute mangels eines Containerhafens im Kölner Süden nach Niehl fahren. Jedes Jahr könnten bis zu 50.000 LKW-Fahrten quer durch Köln entfallen. Das bedeutet weniger Stau und sauberere Luft.

→ Güterverkehre werden vom LKW auf Binnenschiff und Bahn verlagert. Bis zu 45.000 LKW-Fahrten pro Jahr zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam ließen sich so vermeiden.

→ Die verstärkte Nutzung von Schiff und Bahn spart Energie und Emissionen. Straßen und Brücken werden vom Schwerverkehr entlastet, Umwelt und Mensch profitieren.

→ Leistungsfähige Transportangebote für die Wirtschaft stärken den Standort Köln nachhaltig. Das sichert und schafft Arbeitsplätze.

Nachdem die ursprüngliche Planfeststellung für Godorf aus formalen Gründen vom Bundesverwaltungs-

gericht aufgehoben wurde, laufen seit 2011 neue Genehmigungsverfahren bei der Stadt Köln. Dafür werden zurzeit Gutachten erstellt. Die geplanten Eingriffe in das Naturschutzgebiet Sürth wurden bereits von 2008 bis 2009 durch umfangreiche ökologische Aufwertungen in der Sürther Aue und in Worringen ausgeglichen und überkompensiert. Die Wirtschaftlichkeit der Hafenerweiterung wird zurzeit neu bewertet anhand der aktuellen Rahmenbedingungen. Dazu gehört die neue Verkehrsprognose der Bundesregierung, die weniger Container-Wachstum erwartet als zuvor. Auch die seit 2007 neu entstandenen Umschlagkapazitäten in der Region werden berücksichtigt, darunter der Hafen Bonn und die Bahnterminals Köln-Eifeltor und Köln-Nord. Die geplante Entwicklung des rechtsrheinischen Standorts Niederkassel-Lülsdorf wird ebenfalls betrachtet.

Alle Faktoren fließen ein in eine neue Aufkommensprognose für Godorf. Dabei handelt es sich um eine gutachterliche Untersuchung im Rahmen der 2011 begonnenen Bauleitverfahren. Ausreichendes Güteraufkommen und Wirtschaftlichkeit sind zentrale Voraussetzungen für den Hafenausbau und maßgebliche Kriterien für eine Förderung aus Bundesmitteln. (mf)

Editorial

Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
Häfen und Güterverkehr Köln AG



Liebe Kölnerinnen und Kölner,

viele Unternehmen in Köln und der Region wünschen sich die vom Rat beschlossene Erweiterung des Godorfer Hafens. Eine gute Verbindung zu den Seehäfen ist ein wichtiger Standortvorteil für unsere Exportwirtschaft. Doch bislang fehlt ein Containerterminal im Kölner Süden – ausgerechnet dort, wo viele Industriebetriebe konzentriert sind. Dabei sind starkes lokales Güteraufkommen und kurze Wege vom Kunden zum Hafen beste Voraussetzungen für ein Terminal, das über eine hervorragende Verkehrsanbindung an Wasserstraße, Schiene und Straße verfügt.

Der Standort Godorf bietet all diese Vorteile. Ihn auszubauen, würde auch helfen, die Verkehrsprobleme in der Stauhochburg Köln zu lindern: Zehntausende LKW-Fahrten quer durch die Stadt nach Niehl lassen sich so jedes Jahr vermeiden – zum Wohle der Bürger und der Umwelt. Dieses wesentliche Ziel der Hafenerweiterung kann durch ein rechtsrheinisches Terminal in Lülsdorf nicht erreicht werden. Denn der Weg von der linksrheinischen Industrie im Süden Kölns nach Lülsdorf ist viel weiter als nach Niehl. Mit Blick auf das erwartete Bevölkerungswachstum und Verkehrswachstum in Köln müssen jetzt die Weichen für eine zukunftsfähige Infrastruktur gestellt werden. Europas wichtigste Wasserstraße, der Rhein, ist der einzige Verkehrsträger, der noch große Kapazitätsreserven bietet. Dieses Potenzial sollten wir sinnvoll nutzen.

Dabei ist festzuhalten: Die Erweiterung in Godorf kostet die Stadt nichts. Im Gegenteil: Wird aufgrund neuer Gremienbeschlüsse nicht gebaut, entgehen der Stadt künftige Gewinne, und die HGK muss bereits investierte Millionenbeträge abschreiben – zum Nachteil der Stadt.

Freundliche Grüße

Ihr Horst Leonhardt

Wirtschaft fordert: „Argumente zu Godorf sachlich abwägen“

Arbeitgeber, IHK und DGB gegen vorzeitigen Stopp der Genehmigungsverfahren – Ergebnisse der Gutachten abwarten

Ein breites Bündnis aus Wirtschaft und Gewerkschaften setzt sich für die Hafenerweiterung ein. „Der Ausbau des Godorfer Hafens ist für die Zukunft von Wirtschaft und Industrie in der Metropolregion Köln enorm wichtig und darf nicht aufgegeben werden“, betont Michael Jäger, Vorsitzender des Verbands ARBEITGEBER KÖLN. Pläne, die laufenden Genehmigungsverfahren vorzeitig zu stoppen, sind für ihn „nicht nachvoll-

ziehbar und inakzeptabel“. Gemeinsam mit der Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK) und dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) fordern die Arbeitgeber eine sachliche Abwägung aller Argumente. „Hierzu gehört insbesondere die Beurteilung der in den Bauleitverfahren vorgelegten Gutachten und Untersuchungen. Deren Ergebnisse gilt es abzuwarten, um eine solide Grundlage für weitere Entscheidungen zu schaffen“, unterstreicht Jäger.

Der stellvertretende IHK-Hauptgeschäftsführer und Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik, Dr. Ulrich Soënius, sieht das genauso: „Die Wirtschaft braucht Planungssicherheit. Der Rat der Stadt Köln hat einen eindeutigen Beschluss für den Hafenausbau gefällt und später die entsprechenden Bauleitverfahren eingeleitet. Die Unternehmen erwarten von den politisch Handelnden, dass diese Beschlüsse auch ernstgenommen werden und man die

begonnenen Verfahren zu einem ordnungsgemäßen Abschluss bringt. Erst wenn die Gutachten der Sachverständigen vorliegen, können Entscheidungen getroffen werden, die auf Fakten basieren. Godorf ist ein Projekt von immenser Bedeutung für die Wirtschaftsregion Köln, das man nicht einfach vom Tisch wischen darf.“

Andreas Kossiski, Vorsitzender des DGB Region Köln Bonn, bringt es auf

den Punkt: „Es geht hier um Standort-sicherung, Arbeitsplätze und eine Entlastung der Straßen vom LKW-Verkehr. Den beschlossenen Hafenausbau in Godorf aufzugeben, wäre zum Nachteil der Wirtschaft, der Umwelt und vieler Bürger in Köln. Wer eine sachorientierte Politik fordert, darf eine solch weitreichende Entscheidung nur treffen, wenn sie sachlich begründet ist. Es gilt daher abzuwarten, bis die Ergebnisse der beauftragten Gutachten vorliegen.“

Hafen news

Baureihe 145

RheinCargo verstärkt eigene E-Lok-Flotte



Bild: RheinCargo/Ripka

Neu im Fuhrpark: Eine E-Lok der Baureihe 145 im silbernen RheinCargo-Design.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der RheinCargo hat seinen Lokomotiven-Fuhrpark um zwei weitere E-Loks der Baureihe 145 erweitert. Die vierachsigen Fahrzeuge stammen vom Hersteller Bombardier (ehemals Adtranz), haben eine Länge über Puffer von 18,90 Metern und ein Dienstgewicht von 80 Tonnen. Ihre vier Motoren leisten zusammen 4200 Kilowatt (5700 PS). RheinCargo setzt die E-Loks im bundesweiten Güterverkehr ein. Als größte private Güterbahn Deutschlands betreibt das Unternehmen 90 eigene und geleaste E-Loks und Diesellokomotiven. (mf)

EU plant Verschärfung

Neue Grenzwerte für Binnenschiffe

Neue Binnenschiffsmotoren sollen zukünftig der US-Abgasnorm EPA Tier 4 entsprechen. Die Partikelgrenzwerte werden zusätzlich verschärft, so dass Rußfilter oder andere emissionsmindernde Systeme erforderlich werden. Wie der Dachverband der Europäischen Binnenschifffahrts Union Anfang Februar meldete, beraten EU-Kommission, Europa-Rat und EU-Parlament derzeit über dieses Gesetz. Sein Inkrafttreten würde die dritte Grenzwert-Verschärfung für die Binnenschifffahrt seit der Jahrtausendwende bedeuten. (cg)

Hafen Hamburg

Mehr Güter auf Bahn und Binnenschiff



Bild: HHV/Hafenpost

12,4 Millionen Tonnen wurden 2015 in Hamburg per Binnenschiff transportiert.

Im Hamburger Hafen gingen im vergangenen Jahr 137,8 Millionen Tonnen Güter über die Kaikante. Das sind 5,4 Prozent weniger als im Vorjahr. Einzelne Sparten legten jedoch zu, darunter die Massengüter um 5,8 Prozent auf 45,5 Millionen Tonnen. Erfreulich: Dank verbesserter Prozess-Steuerung gelang es Deutschlands größtem Seehafen, im Hinterlandverkehr mehr Güter vom LKW auf Binnenschiff und Bahn zu verlagern und so die Straßen zu entlasten: Erstmals transportierten Eisenbahnunternehmen mehr Güter als die LKW-Spediteure. Per Binnenschiff kamen oder gingen 12,4 Millionen Tonnen sowie 130.000 Container – ein Plus von 13,6 bzw. 27,5 Prozent. Das Gesamtvolumen auf der Schiene wuchs um 3,1 Prozent auf 45,8 Millionen Tonnen, der Containerverkehr per Bahn um 2,8 Prozent auf 2,3 Millionen TEU. Der Hamburger Hafen hat mehr als 156.000 Beschäftigte und ist mit einer Bruttowertschöpfung von 20,5 Milliarden Euro von großer Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft. (cg)



Bilder: Fuchs

Bahnberuf Triebfahrzeugführer

„Wir bewegen was“

Sebastian Grauf (26) und Hans-Jürgen Obladen (51) sind bei RheinCargo als Triebfahrzeugführer im Einsatz. Die Hafenzeitung hat sie im Dienst begleitet.

Freitagmorgen, kurz vor neun: Mit schnellen Schritten überquert Sebastian Grauf die Gleise im Güterbahnhof Brühl-Vochem. Auf den 26-Jährigen wartet ein Dienstfahrzeug der besonderen Art. Der Zwölfzylinder ist 21 Meter lang, wiegt 127 Tonnen, hat sechs einzeln angetriebene Achsen und leistet 3000 PS. „Das ist eine Class 66, eine dieselelektrische Lokomotive des US-Herstellers EMD für den schweren Güterzuzug“, erklärt Grauf.

Startbereit. Gerade hat er bei der Lokleitung der RheinCargo die Zugpapiere für seinen heutigen Einsatz abgeholt und sich über aktuelle Baustellen und Besonderheiten auf der Strecke informiert. Jetzt klettert er in den Führerstand der rot-weiß-lackierten Lok mit der Nummer „DE 669“ und macht sich bereit für die Fahrt. Er checkt das Funkgerät, geht den Streckenplan durch und gibt am Bordcomputer die Zugdaten in das Zugsicherungssystem ein. Alles wird doppelt überprüft, dann setzt Grauf per Funk die Meldung ab: „Zugnummer 50654 abfahrtsbereit an Gleis 907.“ Bald darauf schaltet das Signal auf Grün. Sebastian Grauf erhöht die Leistung des Diesellaggregats, um ausreichend Strom für den Antrieb zu erzeugen und löst dann die Bremsen. Langsam setzt sich die Lokomotive in Bewegung. Los geht's über die Gleise der HGK zum Netz der Deutschen Bahn. Die Fahrt führt vorbei am Güterbahnhof Eifeltor, auf der Südbücke über den

Rhein und weiter Richtung Düsseldorf. Der Regen peitscht gegen die Scheiben.

Eigener Nachwuchs. Neben Sebastian Grauf sitzt Hans-Jürgen Obladen (51) und beobachtet jeden seiner Schritte genau. Der erfahrene Lokführer ist heute mit von der Partie, um den jungen Kollegen bei Bedarf zu unterstützen. Denn Grauf ist noch relativ neu im Geschäft. Erst vor wenigen Wochen hat er bei RheinCargo seine Ausbildung zum Lokführer beendet. „Morgens habe ich bei der IHK mein Abschlusszeugnis bekommen und noch am selben Tag meinen Arbeitsvertrag bei RheinCargo unterschrieben. Der Geschäftsführer hat mich persönlich als neuen Mitarbeiter begrüßt.“

Praxistest. Seitdem lernt er jeden Tag dazu. „Die Ausbildung war fundiert und sehr vielseitig. Wir sind mit unseren Ausbildern quasi alle Strecken im Raum Köln gefahren. Aber die Praxis ist noch mal was anderes. Schließlich muss man als Lokführer ganz alleine die Verantwortung für die Lokomotive und den Zug übernehmen“, betont Grauf. Hans-Jürgen Obladen nickt zustimmend. Er ist seit 27 Jahren dabei. „Anfangen habe ich 1989 bei der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Die

ging 1992 in der HGK auf. Heute sind wir als RheinCargo erfolgreich.“

Vorausschauend. Unterwegs gibt es zwar keine ständigen Stopps vor roten Ampeln wie im Straßenverkehr, aber auch eine Lokomotive muss hin und wieder anhalten. „Damit wir rechtzeitig bremsen können, kommt erst ein Vorsignal. Es kündigt an, dass 1000 Meter dahinter das Hauptsignal auf Halt steht“, erklärt Grauf. Mit einem vollbeladenen Zug sei der Bremsweg nicht automatisch länger als der einer einzelnen fahrenden Lokomotive, ergänzt Obladen. „Erstens hat jedes Rad im Zug eine Bremse, und zweitens wird die Bremskraft umso besser auf die Schiene übertragen, je mehr Gewicht auf den Achsen ist.“ Generell müsse man aber in allen Situationen so vorausschauend wie möglich fahren. „Das spart Energie und Zeit und ist viel entspannter.“

Fingerspitzengefühl. Nach rund einer Dreiviertelstunde kommen die beiden mit der Class 66 im Bahnhof Düsseldorf-Reisholz an. Auf Gleis 10 steht schon ein Kesselwagen-Zug zur Abholung bereit. Die Fracht: Ein Zwischenprodukt für die chemische Industrie, bestimmt für ein Werk in Wesseling. Langsam und vorsichtig steuert Sebastian Grauf die Lok auf den ersten Waggon zu, bis die Puffer Kontakt haben. Dann ist Handarbeit gefragt. Der Lokführer steigt aus, klettert zwi-



Kraftpaket: Die „Class 66“-Lokomotive mit dem schweren Kesselwagen-Zug.



Lokführer Hans-Jürgen Obladen (l.) mit dem neuen Kollegen Sebastian Grauf.

schon Lok und Wagen, hängt die schwere Kupplung ein und verbindet die Druckluftschläuche für die Bremsanlage. Bald darauf gibt ein Wagenmeister, der vor der Abfahrt alle Achsen und Bremsen kontrollieren muss, den Zug frei. Jetzt hängen 34 Waggons mit mehr als 2500 Tonnen Gewicht am Haken der Lok. Als das Signal auf Fahrt umschaltet, rät Obladen seinem jungen Kollegen: „Hier brauchst du viel Fingerspitzengefühl. Es geht leicht bergauf, die Gleise sind feucht und der Zug ist schwer. Also: Langsam Leistung aufschalten und die Bremse erst lösen, wenn genug Strom zur Verfügung steht. Und gib' Sand dazu, um die Reibung zu verbessern.“

Kollegial. Während das dumpfe Brummen des Dieselmotors lauter wird, setzt sich die Lok ganz langsam in Bewegung und kriecht vorwärts. Es dauert eine gefühlte Ewigkeit, bis der rund 500 Meter lange Zug den Bahnhof verlassen und auf 60 km/h beschleunigt hat. Unterwegs kommen den beiden jede Menge Züge entgegen – S-Bahnen, Regionalbahnen, ICEs und Güterzüge huschen vorbei. Neben der Deutschen Bahn sind viele private Unternehmen wie die RheinCargo dabei. Die Lokführer grüßen sich im Vorbeifahren mit einer kurzen Handbewegung. „Eisenbahner unter sich“, sagt Obladen.

Sicherer Job. Am Bahnhof Eifeltor heißt es warten, bis der nächste Streckenabschnitt frei ist. Ein Autozug, beladen mit nagelneuen Limousinen, gleitet vorüber. Dann geht es weiter zum Bahnhof Brühl-Vochem. Sebastian Grauf fährt den Zug auf ein Rangiergleis, koppelt die Lok ab und stellt sie auf einem anderen Gleis ab. Jetzt noch über Funk

abmelden, und das war's. „Hast du gut gemacht“, lobt ihn sein Kollege beim Aussteigen. Die Class 66 wartet auf ihren nächsten Einsatz, während eine Rangierlok vorfährt, um den Zug das letzte Stück zum Kunden zu bringen.

RheinCargo stellt weitere Lokführer ein

Was ihm am Beruf des Lokführers am meisten gefällt? „Na ja, zum Beispiel die Technik. So eine große Maschine zu bedienen, ist faszinierend. Außer-

dem kommt man jeden Tag viel rum, transportiert verschiedenste Ladungen, arbeitet selbstständig und trägt viel Verantwortung. Wir bewegen ja enorme Mengen auf der Schiene. Das gefällt mir“, sagt Sebastian Grauf. Er hatte erst Forstwirt gelernt, ehe er sich für eine zweite Ausbildung bei RheinCargo entschied. „Lokführer ist viel interessanter.“ Hans-Jürgen Obladen pflichtet ihm bei: „Ich kam damals als gelernter Heizungsbauer zur Eisenbahn und habe es seitdem nie bereut.“

Nicht zuletzt ist es die gute berufliche Perspektive, die Sebastian Grauf zu schätzen weiß: „Eine unbefristete Stelle bekommt man heutzutage eher

selten.“ Peter Jacobs, Produktionsleiter Regionalverkehr, betont: „RheinCargo setzt auf die Schiene und will sein Personal weiter aufstocken. Wir stellen zusätzliche Lokführer ein und bilden verstärkt aus, um geeignete Nachwuchskräfte zu bekommen. Unser Unternehmen bietet zukunfts-sichere, attraktive Arbeitsplätze und vielfältige Weiterbildungsmöglichkeiten.“ So werden die Lokführer der RheinCargo nicht nur in der Region Köln und Neuss/Düsseldorf eingesetzt, sondern haben auch die Möglichkeit, im bundesweiten Fernverkehr zu fahren.

Michael Fuchs

RheinCargo sucht Lokführer und bildet aus



Michael Konrad ist zuständig für die Lokführer-Ausbildung.

RheinCargo ist Deutschlands größte private Güterbahn und sucht qualifizierte Lokführer. Kurzzeit werden im Unternehmen 20 junge Männer und Frauen in diesem Beruf ausgebildet. Die korrekte Berufsbezeichnung lautet: Eisenbahner im Betriebsdienst (w/m) der Fachrichtung Lokführer/Transport. Ausbilder Michael Konrad (56) fasst die wichtigsten Punkte zusammen: „Die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer dauert in der Regel drei Jahre. Unsere Azubis lernen u. a. die Vorschriften des sicheren Bahnbetriebs, das Bilden und Rangieren

von Zügen, das Prüfen von Bremsen und Wagen und natürlich das Fahren von Triebfahrzeugen und Zügen. Gelernt wird im Betrieb in Köln/Brühl und Neuss/Düsseldorf sowie in der Berufsschule in Köln-Deutz. Ziel der Ausbildung ist der Einsatz als Lokführer im Rangierbetrieb und im Streckendienst. Als fertiger Lokführer kann man sich aber auch für verschiedene Berufe weiterbilden, zum Beispiel als Disponent, Meister für Bahnverkehr, Fachwirt für den Bahnbetrieb oder Ausbilder für Lokführer.“ Für das Ausbildungsjahr 2016 sucht

RheinCargo wieder motivierte Bewerber und hat die Zahl der Ausbildungsplätze für Lokführer erhöht. Einige wenige Stellen sind noch frei. Bewerbungen bis zum 31. März 2016 an personal@rheincargo.com. „Interessenten sollten einen erfolgreichen Schulabschluss und technisches Verständnis mitbringen. Pflichtbewusstsein sowie selbstständiges und kundenorientiertes Handeln gehören ebenso dazu wie Belastbarkeit, Flexibilität und die Bereitschaft zum Schichtdienst“, so Konrad. (mf)

www.rheincargo.com/karriere

Teil 3

Jetzt mitmachen!

Schiffsquartett: Teil 3

11,45 Meter ist eine übliche Breite für Binnenschiffe. Warum dieser krumme Wert? Wer nicht nur auf dem Rhein fährt, findet viele Schleusenammern mit lediglich 12 Metern Breite vor. Die gesetzlich auf 135 Meter begrenzte Schiffslänge sichert dagegen die Fähigkeit, in breitem Fahrwasser oder an eigens vorgesehenen Buchten wenden zu können. Die bis zu 185 Meter langen Koppelverbände lassen sich dafür zerteilen. 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 → Downloads)

1c

Fahrgastschiff

Stadt Köln

Betriebszeit:	seit 1938
Bauwerft:	Christof Ruthof, Mainz
Länge:	53,20 m
Breite:	7,27 m
Tiefgang:	1,10 m
Passagiere:	k.A.
Antriebsleistung:	2x 276 kW
Geschwindigkeit:	32 km/h
Umwelt:	-

1d

Fahrgastschiff

Jan von Werth

Betriebszeit:	seit 1992
Bauwerft:	De Hoop, Tolkamer
Länge:	40 m
Breite:	7,80 m
Tiefgang:	1,50 m
Passagiere:	250 Pass.
Antriebsleistung:	2x 234 kW
Geschwindigkeit:	22 km/h
Umwelt:	Stb-Maschine: DPF & SCR

4d

Einsatz-/Arbeitsschiff

Mercator

Betriebszeit:	seit 2013
Bauwerft:	Barthel, Derben
Länge:	26,72 m
Breite:	7,73 m
Tiefgang:	0,80 m
Zuladung:	(Peilschiff)
Antriebsleistung:	2x 195 kW
Geschwindigkeit:	18 km/h
Umwelt:	ZKR II

8b

Koppelverband

El Niño/La Niña

Betriebszeit:	seit 1956
Bauwerft:	Braun, Speyer
Länge:	185 m
Breite:	10,50 m
Tiefgang:	2,38 m
Zuladung:	4.300 t
Antriebsleistung:	2x (701 kW + 221 kW)
Geschwindigkeit:	20 km/h
Umwelt:	Vater-Sohn-Antriebsstrang

7a

Güterschiff

Tripoli

Betriebszeit:	seit 2008
Bauwerft:	Astrachan
Länge:	110 m
Breite:	17,10 m
Tiefgang:	5 m
Zuladung:	5.524 t
Antriebsleistung:	2x 940 kW
Geschwindigkeit:	17 km/h
Umwelt:	ZKR II

Bilder: Grohmann, Rolf Heinrich-CCBY

KlimaExpo.NRW

Saubere Verbrennung dank cleverer Technik



Das Tankschiff „Rudolf Deymann“ hat einen besonders sauberen und effizienten Antrieb.

Weniger Schadstoffe, weniger Kraftstoffverbrauch: Zwei Argumente, die der Firma Exomission Umwelttechnik aus Troisdorf und ihrem Kraftstoff-Wasser-Emulsionsverfahren (KWE) bereits zwei Innovationspreise eingebracht haben. Nun ist eine weitere Auszeichnung hinzugekommen: Das mit KWE-Technik ausgerüstete Tankmotorschiff „Rudolf Deymann“ ist nun Teil der KlimaExpo.NRW. Die dezentrale Leistungsschau für Umweltprojekte will bis 2022 insgesamt 1.000 „Schritte in die Zukunft“ aufzeigen. Das KWE-Projekt ist Nummer 35.

Schiffseigner Martin Deymann ist begeistert: „Wir reduzieren nicht nur die Umwelt- und Klimabelastung unseres Schiffes, sondern sparen dabei auch etwa fünf Prozent Kraftstoff ein. Im Jahr 2014 entsprach das rund 20.000 Liter Diesel.“ Der 2013 in Dienst gestellte Doppelhüllen-Tanker verkehrt regelmäßig zwischen Marl und Rotterdam. Mit der nachrüstbaren KWE-Technik wird die Verbrennung sauberer und effizienter: Es entstehen bis zu 45 Prozent weniger Stickoxide, die innermotorische Rußbildung sinkt laut Hersteller bis zur Nachweisgrenze. (cg)

Niehler Hafen

Landstrom für Hotelschiffe

Flusskreuzfahrten liegen voll im Trend – vom Frühjahr bis Spätherbst brummt das Tourismus-Geschäft auf dem Rhein. Im Winter herrscht Pause. Dann werden die Hotelschiffe überholt und für die neue Saison vorbereitet. So auch im Niehler Hafen. Hier gibt es seit November 2015 ein neues Angebot zur Versorgung der 135 Meter langen Schiffe mit Energie. Wo früher ein großes Dieselaggregat lief, um während der Renovierung im Winter Heizung, Beleuchtung und Bordelektrik zu versorgen, stehen jetzt silberne Kästen, aus denen dicke Stromkabel zu zehn Schiffen laufen.

Die Landstromanschlüsse mit der Bezeichnung „Schiffs-TankE“ wurden von den RheinWerken installiert, einer Kooperation der Kölner RheinEnergie und der Stadtwerke Düsseldorf. Mit einer Stromstärke von 400 Ampere sind sie auf den hohen Leistungsbedarf der Hotelschiffe ausgelegt. Ihr Einsatz in Niehl spart rund 2800 Tonnen CO₂ pro Jahr ein, der Strom stammt aus erneuerbaren Quellen. Zwölf kleinere Ausführungen der „Schiffs-TankE“ stehen im Rheinauhafen bereit, um Güterschiffe mit Strom zu versorgen. (mf)



Strom statt Diesel: Im Niehler Hafen werden Hotelschiffe im Winterlager umweltfreundlich mit Energie versorgt.

Bild: Buchloh



Köln bekommt ein neues Bunkerboot

Modernes Doppelhüllen-Tankschiff „Bunker Service 15“ soll die „Köln Bunker 1“ ablösen

Ein Knopfdruck auf der Bedientafel, schon setzt sich der Schneidbrenner über den mehreren Quadratmeter großen Stahlplatten in Bewegung. Für Andreas Biniash kein großer Aufwand. Aber ein besonderer Moment, für den der Geschäftsführer der Hamburger NWB Nord- und Westdeutsche Bunker rund 1.600 Kilometer weit gereist ist. Und zwar in das rumänische Orsova. Auf der Werft Santierul Naval am Ufer der Donau drückte er am 5. Februar auf besagten Knopf, um den Brennstart seines zweiten Doppelhüllen-Bunkertankschiffes auszulösen. Es soll ab Ende August in Köln eingesetzt werden. „Mit diesem modernen Neubau wollen wir unser Geschäft auf dem Rhein zwischen Köln und Düsseldorf langfristig sichern“, erklärt Biniash.

Rheinpremiere. Die Flotte der Bunkerboote ist deutschlandweit in die Jahre gekommen, die meisten mobilen Schiffstankstellen wurden in den 50er

und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts zu Wasser gelassen. Nicht anders die im Hafen Mülheim beheimatete „Köln Bunker 1“ der NWB: 1958 steht auf der Werftplakette. Gut in Schuss ist die alte Dame

Modernstes Bunkerschiff auf dem Rhein

schon: Alle fünf Jahre wird das etwa 40 Meter lange Boot auf die Werfthelling im Hafen Mülheim gezogen und ausgebessert, sein Zustand von der Schiffsuntersuchungskommission (SUK) sowie von einer Klassifikationsgesellschaft untersucht. Zwar genießen die Einhüllen-Boote mit maximal 300 Tonnen Zuladung Bestandsschutz bis zum Jahr 2038, doch schon Anfang kommenden Jahrzehnts könnte der Aufwand für Reparaturen und gesetzlich vorgeschriebene Nachrüstungen etwa in der Elektrik zu

groß werden, ist Biniash überzeugt: „Wenn wir erst dann anfangen, die Flotte zu erneuern, könnte es eng werden.“ So gab er schon vor zwei Jahren das erste Schiff in Auftrag: Die „Bunker Service 14“ versorgt seit letztem Sommer die See- und Binnenschifffahrt in Hamburg mit Kraftstoff. Ihre etwas kleinere Schwester wird das modernste Bunkerschiff auf dem Rhein.

Schwimmender Arbeitsplatz. Den Auftrag zum Bau der 43,50 Meter langen und 7,50 Meter breiten „Bunker Service 15“ hat Biniash an eine niederländische Werftgruppe vergeben. Die lässt ihre Schiffskaskos regelmäßig in Orsova bauen. Die Bauaufsicht vor Ort führt Heiko Buchloh. Der Schiffbauingenieur aus Unkel hat nicht nur die neuen NWB-Bunkerboote entwickelt: Auch die großen Fahrgastschiffe „RheinFantasie“ und „RheinEnergie“ der Köln-Düsseldorfer stammen von seinem digitalen Reißbrett. Sobald die Stahlarbeiten in Rumänien abgeschlossen sind, wird der nackte Schiffsrumpf in die Niederlande geschleppt. Dort erfolgt die Ausrüstung mit Tankanlage, Elektronik, Einrichtung und Maschinen nach Abgasstandard ZKR II. Bevor das neue Bunkerschiff Ende August in Dienst gestellt werden soll, wird es den Dom also schon einmal in der Vorbeifahrt begrüßt haben. Die Schiffsführer Friedrich Andree, Manfred Engel und Markus Steinbock sowie der Matrose Tobias Weigelt, die im Zweischichtbetrieb noch mit der „Köln Bunker 1“ unterwegs sind, freuen sich in jedem Fall auf ihren neuen Arbeitsplatz. (cg)



Bild: Grohmann

Niehl ist der Heimathafen der „Köln Bunker 1“.

Schwimmende Tankstellen auf dem Rhein

So funktioniert die Kraftstoffversorgung in der Binnenschifffahrt

Mal eben zur Tankstelle? Das ist in der Binnenschifffahrt nicht drin. Planung ist vonnöten, denn nur in größeren Häfen gibt es Bunkermöglichkeiten. Nach telefonischer Anmeldung machen die Schiffe etwa an einer Bunkerstation fest – schwimmende Tankplattformen, oft mit einem kleinen Laden. Die Alternative ist das Bunkerboot, das für den Tankvorgang längs am fahrenden Schiff festmachen kann.

Schwefelarm. Gebunkert wird so genanntes Gasöl, das genau wie Heizöl rot eingefärbt ist. Seit 2011 darf in der Binnenschifffahrt nur noch Kraftstoff mit zehn Milligramm Schwefel pro Kilogramm Kraftstoff genutzt werden. Dieser

Grenzwert von 10 ppm (parts per million) wurde von 2.000 ppm über die Jahre schrittweise verringert. Deshalb kaufen die Bunkerbetriebe heute Kraftstoff nach DIN EN 590 ein – die gleiche Qualität, die LKWs tanken. Schweröl, wie es in der Seeschifffahrt verwendet wird, kommt in der Binnenschifffahrt nicht zum Einsatz. Das wäre technisch gar nicht möglich, weil die viel höher drehenden Binnenschiffmotoren dann ihren Dienst verweigern würden.

Begriffsstradition. Über 30 Kubikmeter Gasöl nehmen die Bunker eines modernen Binnenschiffs auf. Meist werden aber nur 10 bis 15 Kubikmeter abgenommen

– die Schiffer fahren lieber mit Sicherheitspuffer und nie bis auf den letzten Tropfen. 20 Kubikmeter Gasöl reichen, um über 3.000 Tonnen Ladung von Rotterdam nach Österreich zu befördern. Warum es „bunkern“ heißt und nicht „tanken“? Früher fuhren Dampf-

schiffe mit Kohle. In England sprach man vom „coal bunker“, in Deutschland wurde daraus der Kohlenbunker. Als man später auf Ölförderung umrüstete, blieb der Begriff „Bunker“ für das nun als Tank ausgeführte Brennstofflager einfach bestehen. (cg)



Eine Bunkerstation für Binnenschiffe in Duisburg.

Bild: Grohmann

Den Herzschlag des Hafens erleben

Kostenfreie Hafenrundfahrt zum Tag der Logistik – Anmeldung im Internet

Wie werden eigentlich Container, Schrott oder Getreide auf ein Schiff umgeschlagen? Wo machen Binnenschiffer für die Nachtruhe fest? Wer hält große Tanker oder kleine Arbeitsschiffe instand? Welche Jobperspektiven und Umweltvorteile bietet die Logistik via Schiff und Schiene? Viele Fragen, die eine logistisch versierte Stadtführerin beantwortet. Untermalt von den Eindrücken des Umschlaggeschehens an der Kaikante bei einer

TAG DER LOGISTIK
21. April 2016

Rundfahrt durch die Kölner Häfen: Am 21. April, dem bundesweiten Tag der Logistik, lädt die HGK wieder zu einer kostenlosen dreistündigen Hafenrundfahrt ein. Dazu ist eine Voranmeldung über das Internet-Portal www.tag-der-logistik.de erforderlich. Wer Interesse hat, sollte sich schnell anmelden, denn erfahrungsgemäß sind die Fahrten zeitig ausgebucht. Kein Wunder, denn schon in den vergangenen Jahren konnte man die Rundfahrt bei Kaffee oder Kölsch, warmen Sonnenstrahlen und frischer Rheinluft auf dem Oberdeck genießen. Neben dem kostenlosen Angebot am Tag der Logistik finden die beliebten Hafenrundfahrten ab 25. März wieder nach Fahrplan statt (siehe Kasten).



Arbeiten an der Spundwand in Niehl: Auch das gehört zum Alltag im Hafen.



Bilder: MS RheinCargo, Grohmann

Hautnah am Geschehen: Die MS „RheinCargo“ unterwegs im Mülheimer Hafen.

Auch andere Unternehmen im Raum Köln zeigen am 21. April, welche komplexen Prozesse sich hinter dem abstrakten Begriff Logistik verbergen: Zum bundesweiten Tag der Logistik bieten etwa Speditionen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen Einblicke in ihre Arbeit und die aktuellen Fragestellungen der Branche. Alle Veranstaltungen und weitere Informationen

gibt es auf dem Aktionsportal www.tag-der-logistik.de, das von der Bundesvereinigung Logistik betrieben wird. Die meisten der Angebote sind anmeldepflichtig, einige richten sich an bestimmte Zielgruppen wie Schüler, Studierende oder Fachpublikum. (cg)

www.tag-der-logistik.de

MS „RheinCargo“ startet in die Saison

Ab 25. März bietet Schiffseigner Mario Schmitz die informativen Hafenrundfahrten durch Köln mit seiner MS „RheinCargo“ und anderen Schiffen der Kölntourist-Flotte wieder nach einem festen Fahrplan an: Von Mai bis September gibt es von Montag bis Freitag täglich eine Abfahrt um 14 Uhr. In den

NRW-Sommerferien startet das Schiff unterhalb des Hauptbahnhof auch sonntags jeweils um 11.15 Uhr und um 15.15 Uhr. In der Nebensaison, das sind die Monate April und Oktober, findet die Hafenrundfahrt freitags und sonntags um 14 Uhr statt. Darüber hin-

aus sind Gruppenanfragen für andere Zeiten bereits ab März möglich. Das volle Ticket kostet 19,50 Euro, der ermäßigte Preis beträgt 15,70 Euro. Die Fahrt dauert etwa drei Stunden. (cg)

Weitere Informationen gibt es auf koelntourist.net oder ms-rheincargo.de

Mehr Sicherheit und weniger Stau

Tunnel für die Linie 18 geplant

Der Verkehrsfluss und die Sicherheit an der Kreuzung der B 265 (Luxemburger Straße) und der L 34 (Militärweg) in Köln-Klettenberg sollen verbessert werden. Die HGK und Straßen.NRW möchten die Bahnübergänge durch eine Unterführung ersetzen. Hintergrund: Wenn Stadtbahnen der Linie 18 die Kreuzung passieren, bilden sich durch die Sperrzeiten an den Bahnübergängen häufig Staus, insbesondere im Berufsverkehr. „Mit dem vierstreifigen Ausbau der B 265 Ortsumgehung

Hürth-Hermülheim wird sich die Verkehrsbelastung noch erhöhen und die Situation weiter verschärfen. Daher sollen die gesicherten Bahnübergänge entfernt werden, und die Bahn soll in Zukunft unter der Straße hergeführt werden“, erläutert HGK-Projektleiter Harald Kaib. Damit der Verkehr besser fließt, werden zusätzlich in allen Armen des Knotenpunkts separate Rechtsabbiegespuren angelegt. Die Bahnunterführung wird als Trogbauwerk konstruiert und erhält



Bild: HGK

Die Visualisierung zeigt, wie die Linie 18 künftig im Tunnel unter der Straßenkreuzung hindurchgeführt werden soll.

im Rahmen des Lärmschutzes eine hochabsorbierende Wandverkleidung. Während der Bauphase wird die Linie 18 im Kreuzungsbereich über eine provisorische Trasse geführt, und Teile der Fahrbahnen

werden abschnittsweise gesperrt. In Kürze soll für die Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit eingeleitet werden. Der detaillierte Bauentwurf wird im Anschluss erstellt. (mf)

Linie 18

Zweigleisiger Ausbau in Brühl bis 2017

In Brühl hat der zweite Bauabschnitt zum zweigleisigen Ausbau der Linie 18 begonnen. Dieses Jahr errichtet die HGK zwischen Badorf und Brühl Süd das zweite Gleis, stellt neue Fahrleitungsmaste auf und baut in Badorf einen neuen Bahnsteig. Das zweite Gleis dient dazu, die Pünktlichkeit der Stadtbahnen zu verbessern und einen stabilen Zehn-Minuten-Takt gewährleisten zu können. Die Maßnahme wird zu 90 Prozent aus Fördermitteln des Nahverkehrs Rheinland (NVR) und des Bundes finanziert. Die Anlage soll Ende 2017 in Betrieb gehen. (mf)

Verkehrsstudie von IHK und TH Köln

Die mobile Stadt von morgen gestalten



Bild: Euchs

Stau-Hochburg Köln: Die Lage auf den Straßen wird als kritisch bewertet.

Menschen wollen mobil sein. Menschen wollen versorgt werden. Dafür benötigt eine Stadt ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Was das konkret bedeutet und in Zukunft bedeuten wird, hat die Industrie- und Handelskammer zu Köln gemeinsam mit der Technischen Hochschule Köln erarbeitet. Ende November haben sie ihre Studie „Stadtmobilität aus Sicht der Wirtschaft am Beispiel Köln“ vorgestellt.

Ihr Fazit: die rheinischen Städte wachsen, die Anforderungen an die Infrastruktur steigen weiter. Insbesondere mit dem Verkehrsträger Straße sind viele Betriebe unzufrieden: Mitarbeiter und Waren stehen gleichermaßen im Stau. Der rührt auch von einem steigenden Transitverkehrsaufkommen her. Ein Grund, weshalb Warenströme auf die umweltschonenden Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße geleitet werden sollten. Doch auch Personenverkehre gilt es zu bündeln oder zu verlagern. Mit Bus, Bahn oder Fahrrad. Ganze 42 Einzelkonzepte für den Raum Köln listet die Studie auf. Von der Elektromobilität im Allgemeinen bis hin zum Ausbau des Hafens Godorf im Speziellen. Um die Segmente zu vernetzen, arbeitet die Stadtverwaltung seit Februar 2010 an einem übergreifenden Logistikkonzept für Köln. Auch das Kölner Logistikforum, das 2012 ins Leben gerufen wurde, beschäftigt sich mit dem Thema. (cg)

www.ihk-koeln.de

Linie 17

Wendeanlage wird manuell gesteuert

Nach Freigabe durch die Landeseisenbahnverwaltung hat die Wendeanlage der HGK in Rodenkirchen im Februar den Betrieb aufgenommen. Die Anlage wird für den planmäßigen Betrieb der Stadtbahn-Linie 17 zwischen Severinstraße und Rodenkirchen benötigt. Zurzeit wird sie mit einer signaltechnischen Zwischenlösung betrieben und manuell durch einen Fahrdienstleiter gesteuert. Grund: Die vorgesehene elektronische Signal- und Stellwerkstechnik kann wegen langer Lieferzeiten nicht vor Ende 2016 eingebaut werden. Erst mit dieser Technik werden die Auflagen der Plangenehmigung in Gänze erfüllt. (mf)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:
Die HGK hat im Jahr 2015 alle Geschäftsanteile eines Logistik-Unternehmens erworben, das von Duisburg bis Köln Terminals für den Umschlag von Massengut und Containern betreibt. Wie heißt diese Firma?

- a) Nestlé
- b) Neuer
- c) neska

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:
30. April 2016

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Fuchs

Das CTS-Terminal in Niehl gehört zu dem gesuchten Unternehmen.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:
Claudia Strasse,
Michael Rölke (beide Köln).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
Dalben

Impressum

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

Redaktion:
Michael Fuchs (mf) [verantwortlich]
Christian Grohmann (cg)
Hans-Wilhelm Dünner (dü)
E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen:
Manfred Keweloh, SUT Verlags GmbH
Tel.: 0221/5693-3512
E-Mail: khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Konzeption, Layout und Produktion:
mdsCreative GmbH Köln,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Standortleitung: Kay Clauberg
Geschäftsführung: 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

Zeitreise in das alte Köln

Historisches Archiv hat Akten und Fotos der HGK für die Forschung erschlossen

Dicht an dicht stehen die Kräne im Rheinauhafen. Im Hafenbecken liegen Dampfer mit rauchenden Schloten. Schmucke Fassaden von Gründerzeit-Bauten rahmen das Stadtpanorama ein. Ein Bild aus längst vergangenen Tagen. Ein Dokument des alten Kölns, aufgenommen zu einer Zeit, als die Menschen noch ehrfürchtig stillstanden, wenn ein Fotograf seine Kamera auf sie richtete.

Reicher Fundus. Es sind einmalige Zeugnisse der Stadtgeschichte, die die Häfen und Güterverkehr Köln AG im Jahr 2014 an das Historische Archiv der Stadt Köln übergeben hat. Die Akten und Fotografien der HGK und ihrer Vorgängerunternehmen aus den Jahren 1884 bis 2011 wurden inzwischen aufgearbeitet und für die Forschung zugänglich gemacht. Dazu gehören Unterlagen der Häfen Köln GmbH, der Häfen der Stadt Köln, der Köln-Bonner Eisenbahnen AG und der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn

Idealer Partner. „Die HGK ist ein städtisches Unternehmen, dessen Wurzeln ins 19. Jahrhundert zurückreichen. Mit dem Historischen Archiv haben wir den idealen Partner gefunden, um überlieferte Dokumente aus mehr als 100 Jahren Hafen- und Eisenbahngeschichte für künftige Generationen zu bewahren“, erklärt HGK-Vorstand Wolfgang Birlin. Der Archivbestand der HGK mit der Nummer 558 dokumentiert frühere Arbeitswelten und den bedeutenden technischen Fortschritt. Fotomaterial in Form

von Papierabzügen, gerahmten Dias, Glasplatten- und Kleinbildnegativen zeigt die Entwicklung des Stückgut- und Schüttgutumschlags ab 1900 bis zum modernen Containertransport. Akten und Pläne beschäftigten sich mit den Hafenbahnen und Gleisanschlüssen für Unternehmen. Neben anderen Quellen werden die HGK-Dokumente als Grundlage für eine große Ausstellung des Stadtarchivs zu den Kölner Häfen im Jahr 2018 dienen. (mf)

Ausstellung zu den Häfen geplant



Kräne, Güterwagen und Dampfschiffe bestimmten jahrzehntelang das Bild im Rheinauhafen, dem ersten modernen Hafen Kölns.



Eine Aufnahme aus der Bauzeit des Rheinauhafens, der 1898 eröffnet wurde.



Muskelkraft war gefragt, als in den 1920er-Jahren der Niehler Hafen entstand.



Die imposanten Zollhallen im Rheinauhafen wurden in neugotischem Stil errichtet.



Ein Löffelbagger half beim Bau des Hafenbeckens in Niehl.