

Starker Partner
Besuch bei neska
in Düsseldorf
Seite 02



Transportkette
Der Weg vom Salz
zum Kunststoff
Seite 04



Neues Bunkerschiff
Kölns schwimmende
Tankstelle
Seite 06



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 4 | Dezember 2016 | www.hgk.de



Bild: Heiko Meyer

Neue E-Loks für RheinCargo

Schlüsselübergabe in Kassel:
Bombardier liefert zehn neue
E-Loks an RheinCargo.

Editorial



Wolfgang Birlin, Geschäftsführer der
RheinCargo GmbH & Co. KG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

wenn sich das Jahr dem Ende zuneigt, sind die Straßen in NRW noch voller als sonst. Tägliche Staus von zum Teil mehr als 400 Kilometern Länge zerran an den Nerven der Pendler und kosten die Wirtschaft Unsummen. Seit Jahrzehnten fordern Umweltverbände, mehr Güter auf die Bahn zu bringen, um Straßen und Umwelt zu entlasten. Doch die Realität sieht völlig anders aus. Der LKW ist auf dem Vormarsch. Längst finden mehr als drei Viertel aller Warentransporte in Deutschland auf der Straße statt – Tendenz steigend. Und wenn ab 2017 hier zu Lande Riesenlaster bis 25,25 Meter Länge in den Regelbetrieb gehen, droht der Verkehr auf deutschen Straßen noch stärker zu wachsen als bisher.

Während der LKW vom niedrigen Dieselpreis profitiert, steht die Eisenbahn unter Druck: Fehlende Investitionen in die Schieneninfrastruktur, steigende Strom- und Trassenkosten und zunehmende Regulierung durch EU-Auflagen gefährden ihre Wettbewerbsfähigkeit.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen setzen wir bei RheinCargo auf eine erfolgreiche Zukunft im Schienengüterverkehr. Als größter von Staatsbahnen unabhängiger Anbieter in Deutschland sorgt RheinCargo täglich für sichere und umweltfreundliche Transporte auf der Schiene – in Köln, im Rheinland, in ganz Deutschland und international. Mit dem Kauf von zehn elektrischen Lokomotiven der neuesten Generation stärken wir unsere moderne Fahrzeugflotte und legen die Basis für mehr nachhaltige Güterverkehre auf der Schiene. Damit leisten wir einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Entlastung der Straßen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihrer Familie eine schöne Adventszeit, ein frohes Weihnachtsfest und viel Glück, Gesundheit und Erfolg im neuen Jahr.

Freundliche Grüße

Ihr Wolfgang Birlin

Güterbahn investiert in moderne Lokomotiven für nachhaltige Transporte – Lokführer gesucht

Modernste Technik für umweltfreundliche Transporte: Die RheinCargo, Deutschlands größte private Güterbahn, verjüngt ihren Fuhrpark. Mit dem Kauf von zehn fabrikneuen elektrischen Lokomotiven stärkt das Unternehmen seine Lok-Flotte für den Güterverkehr. „RheinCargo steht für zuverlässige, effiziente und nachhaltige Logistiklösungen. Wir freuen uns, dass wir mit den neuen Lokomotiven das Angebot für unsere Kunden weiter verbessern können“, erläutert Daniel Jacobs, Leiter Fahrzeugmanagement bei RheinCargo.

Kraftpaket. Lieferant der Fahrzeuge ist der Bahntechnik-Hersteller Bombardier Transportation. Ende November wurden im Bombardier-Werk Kassel die ersten drei von insgesamt zehn E-Loks an RheinCargo ausgeliefert. Die restlichen sieben Maschinen gehen bis Ende Dezember in Dienst. Es handelt sich um die neueste Generation des Typs Bombardier Traxx AC3 (Baureihe 187). Damit verfügt RheinCargo derzeit über die modernsten E-Loks in Deutschland. Einige Daten: Die 18,90 Meter lange Lokomotive wiegt rund 87 Tonnen. Ihre vier Elektromotoren erzeugen eine Leistung von maximal 5600 Kilowatt (7614 PS). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 Stundenkilometer.

Junge Flotte. Der Erwerb der zehn silberfarbenen E-Loks ist für die 2012 gegründete RheinCargo die bislang bedeutendste Investition in den eigenen Fuhrpark. Das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen hatte ab 2013 zunächst in die Modernisierung seiner Diesel-Lok-Flotte investiert und vollzieht nun den nächsten Schritt. „RheinCargo betreibt eine der modernsten Flotten im Schienengüterverkehr in Deutschland. Mit den neuen Loks senken wir das Durchschnittsalter unserer Streckenlokomotiven auf rund acht Jahre. So können wir für unsere Kunden besonders umweltfreundliche und zuverlässige Transporte durchführen“, betont Daniel Jacobs.

Nachhaltig. Die Lokomotiven wurden bei Bombardier in Kassel montiert. Die Wagenkästen kommen aus Wrocław (Polen), die Drehgestelle aus Siegen. Antriebs-, Steuerungs- und Sicherheitssysteme wurden in Mannheim und Hennigsdorf sowie in Västerås (Schweden) hergestellt. Mit den neuen E-Loks leistet RheinCargo einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz. Denn Güterzüge produzieren pro Tonnenkilometer nur rund ein Viertel so viel Kohlendioxid wie LKW. Bei E-Lok-

Betrieb werden im aktuellen Bahnstrommix rund 85 Prozent weniger Stickoxide ausgestoßen als beim LKW-Transport. Zudem speisen moderne Lokomotiven beim Bremsen oder Bergabfahren Energie in die Fahrleitung zurück, damit diese von anderen Zügen verwendet werden kann. „Mit ihrer modernen Flotte engagiert sich RheinCargo für mehr nachhaltige Transporte auf der Schiene und trägt dazu bei, Straßen zu entlasten“, so Jacobs.

Moderner Arbeitsplatz. RheinCargo setzt die neue Traxx AC3 im bundesweiten Güterfernverkehr ein und befördert damit unter anderem Mineralöl-, Baustoff- und Containerzüge. Das zeitgemäß ausgestattete Fahrzeug bietet Lokführern ein modernes Arbeitsumfeld – und RheinCargo sucht Verstärkung! Zurzeit sind bundesweit mehrere Stellen als Triebfahrzeugführer zu besetzen. „Wir wollen unser Personal aufstocken. Bewerbungen sind jederzeit willkommen. RheinCargo stellt zusätzliche Lokführer ein und bildet verstärkt aus“, betont Geschäftsführer Wolfgang Birlin. Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite der RheinCargo. (mf)

www.rheincargo.com

GTL-Diesel macht Schiffsmotoren sauberer

Der aus Erdgas gewonnene Kraftstoff gewinnt in der Binnenschifffahrt an Bedeutung

Seit September 2015 lässt die Schweizer Scylla-Reederei vier ihrer Flusskreuzfahrtschiffe auf Seine und Rhône mit vollsynthetischem GTL-Kraftstoff fahren. Der ist zwar teurer als normales Gasöl, kann aber auch bei alten Motoren ohne teuren Umbau den Schadstoffausstoß deutlich reduzieren. Für diese Entscheidung hat Scylla dieses Jahr den Innovationspreis Binnenschifffahrt erhalten. Im

Rahmen der Fachmesse Shipping-Technics-Logistics in Kalkar nahm Reedereigeschäftsführer Robert Reitsma die von der Allianz Esa EuroShip gestiftete Auszeichnung entgegen.

„Scylla hat unternehmerischen Mut und Weitsicht bewiesen“, unterstrich Schiffsversicherer Klaus Krahnke. „Die Reederei nimmt damit für die gesamte Binnenschifffahrt eine Vorbild-

funktion ein.“ Die hat bereits gewirkt. „Ohne den Zeitungsbericht damals über Scylla wäre ich nicht auf den Kraftstoff aufmerksam geworden“, sagte Albrecht Scheubner am Rande der Veranstaltung. Der Schiffeigner des Ausstellungsschiffes „Jenny“ alias „MS Wissenschaft“ bunkert seit April ebenfalls den von Shell hergestellten Kraftstoff (die Hafenzeitung berichtete).

Reitsma will bei Gelegenheit auch die Rheinflotte von Scylla mit dem so genannten Gas-to-Liquid-Kraftstoff betanken. Der wird aus Erdgas hergestellt – ein Rohstoff, der bei der Erdölförderung in Nahost als Nebenprodukt häufig einfach abgepackelt wird. In den Niederlanden gibt es bereits acht Stationen, an denen Schiffer GTL bunkern können. Der Seehafen Rotterdam und die

Schweizerischen Rheinhäfen haben kürzlich eine Absichtserklärung zur Förderung von GTL unterschrieben. In der EU-Politik spielt bisher nur die Förderung von tiefkalt verflüssigtem Erdgas (LNG) eine Rolle. Aufgrund hoher Kosten für die Umrüstung der Schiffe kommt dieses System für viele kleine Schifffahrtsunternehmen ohne hinreichende Förderung aber nicht in Frage. (cg)



Klaus Krahnke (l.) bei der Preisübergabe an Robert Reitsma.

Hafen news

Länderkonferenz in Düsseldorf Rhein-Ausbau: Mehr Tempo gefordert



Von links: Die Landesverkehrsminister Tarek Al-Wazir (Hessen), Michael Groschek (NRW), Winfried Hermann (Baden-Württemberg) und Volker Wissing (Rheinland-Pfalz).

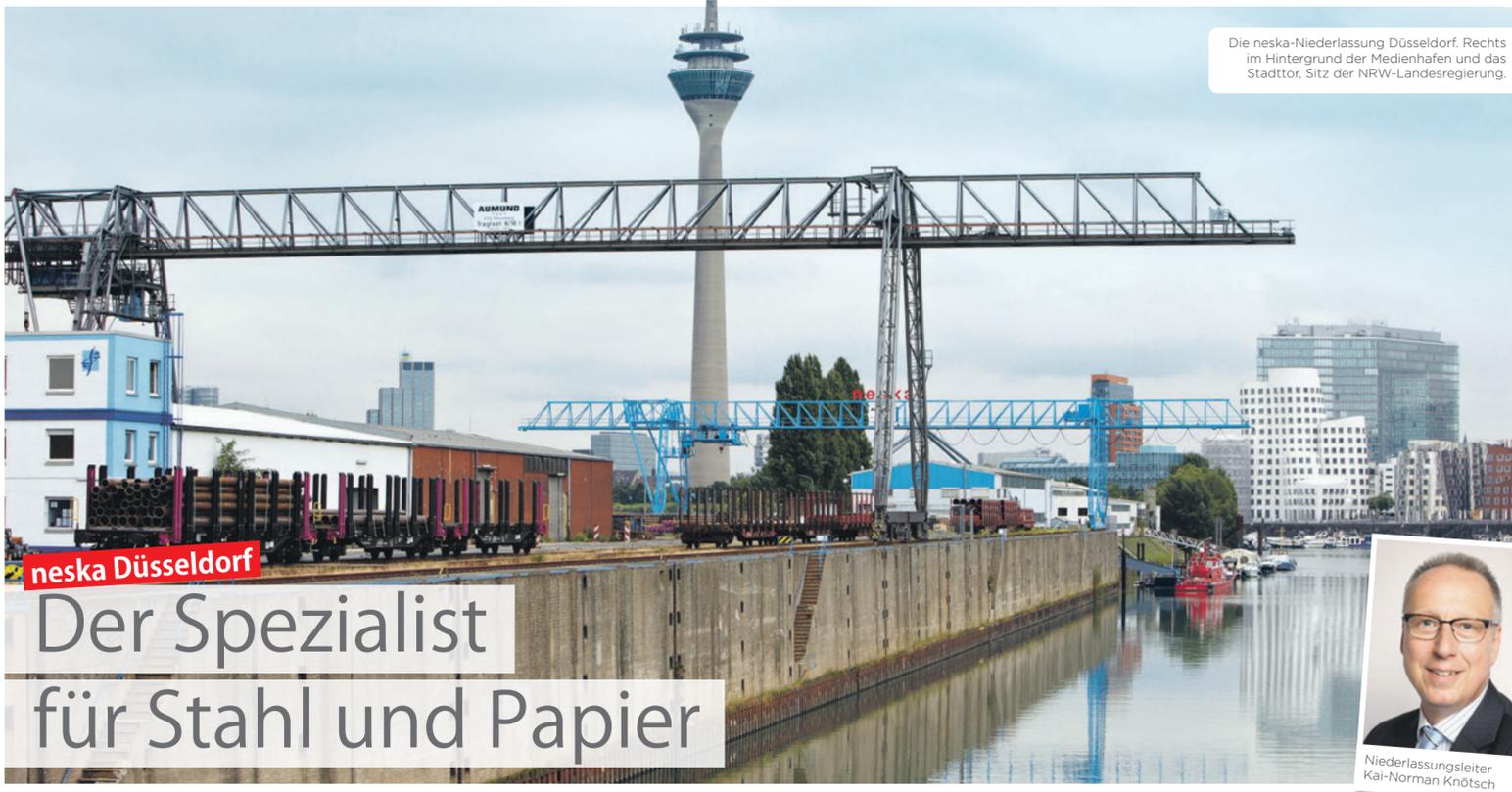
Bei der dritten Konferenz der Rheinländer haben Politiker und Experten am 14. November in Düsseldorf über die Zukunft des Rheinkorridors für die Transport- und Logistikketten diskutiert. Die Leistungsfähigkeit des Rheins als Verkehrsweg, der Lärmschutz im Rheintal oder der Ausbau der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern – an vielen Stellen sehen Experten Verbesserungsmöglichkeiten. Die Verkehrsminister der Rheinländer, Michael Groschek (NRW), Tarek Al-Wazir (Hessen), Volker Wissing (Rheinland-Pfalz) und Winfried Hermann (Baden-Württemberg), forderten mehr Tempo beim Ausbau des Rheins als Europas bedeutendste Verkehrs- und Wirtschaftsaachse. Die Infrastrukturprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans müssten zügig umgesetzt werden. An die EU-Kommission appellierten sie, die Rahmenbedingungen für öffentliche Fördergelder zur Weiterentwicklung der Binnenhäfen zu erleichtern. Die Minister setzen zudem auf die Digitalisierung. Durch mehr standortübergreifende Synchronisierung der Logistikketten lasse sich die Effizienz der Binnenschifffahrt steigern und mehr Güterverkehr auf den Wasserweg verlagern. Michael Groschek: „Der Rhein ist das Rückgrat für den umweltverträglichen Verkehrsträger Binnenschiff. Wir wollen erreichen, dass diese Säule der Logistik noch besser und noch nachhaltiger genutzt werden kann.“ (mf)

Interessenausgleich Vereinbarung für den Hafen Düsseldorf



Das Containerterminal DCH im Hafen Düsseldorf zählt zu den Unterzeichnern der Hafenvereinbarung.

Der Düsseldorfer Hafen liegt im Zentrum der Landeshauptstadt. Fernsehturm, Landtag und Stadttor, Sitz der Landesregierung NRW, sind nur einen Steinwurf entfernt. Ein Teil des Hafens, der sogenannte Medienhafen, wurde seit 1989 zum Bürostandort umgewandelt. Pläne der Stadt, im Hafen Wohnungen zu bauen, lösten bei den dort ansässigen Produktions- und Logistik-Unternehmen die Sorge aus, dass es wegen der Lärmimmissionen zu Konflikten kommen könnte. Um die Interessen beider Seiten zusammenzuführen, haben die Stadt Düsseldorf und die Hafenbetriebe in diesem Jahr eine Hafenvereinbarung unterzeichnet. Sie verfolgt zum einen die Zukunftssicherung des Wirtschaftshafens und zum anderen die Umnutzung der innenstadtnahen Flächen im Anschluss an den Medienhafen sowie die Ergänzung des Bürostandortes mit Wohnanteilen in Mischgebietsstrukturen, um ein lebendiges, urbanes Stadtviertel zu entwickeln. Mit der Vereinbarung werde für die Betriebe Investitionssicherheit geschaffen und die weitere Entwicklung des Hafengebietes ermöglicht, erklärte Oberbürgermeister Thomas Geisel (SPD). (mf)



Der Spezialist für Stahl und Papier

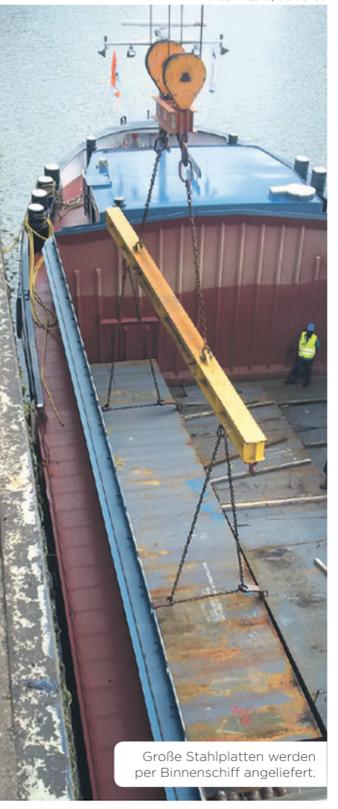
Die neska-Niederlassung Düsseldorf. Rechts im Hintergrund der Medienhafen und das Stadttor, Sitz der NRW-Landesregierung.



Zertifizierte Materialprüfung gehört zum Serviceangebot.



Die Mitarbeiter sind versiert im Umgang mit schweren Röhren.



Große Stahlplatten werden per Binnenschiff angeliefert.



Niederlassungsleiter Kai-Norman Knötsch



Empfindliches Gut: Papier erfordert sorgfältigen Umgang.



Stapler mit sensorgesteuerten Klammern sorgen für schonenden Transport der Rollen.

Die neska-Niederlassung Düsseldorf ist ein vielseitiger Dienstleister für die metall- und papierverarbeitende Industrie

Intelligente Logistik-Konzepte für unterschiedlichste Branchen und nachhaltige Transporte per Binnenschiff und Bahn – dafür steht der Unternehmensverbund der HGK-Gruppe. Mit dem Erwerb der neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH hat die HGK ihr Logistik-Netzwerk im Jahr 2015 erheblich erweitert. In loser Folge stellt die Hafenzeitung neu dazugekommene Bereiche vor. Diesmal geht es um die neska-Niederlassung Düsseldorf.

Stahl in allen Varianten. Eine kurze Bewegung am Joystick, und schon schweben die tonnenschweren Röhren mit leisem Surren durch die Luft. Sanft setzt Kranführer Thomas Leich (47) die Stahlrohre am Boden ab. Sein Kollege löst die Haken, und sofort setzt sich die große Kranbrücke wieder in Bewegung, um die nächste Fuhr zu holen. Vom Führerstand aus schweift der Blick über das weitläufige Freilager mit seinen unzähligen Stapeln von Stahlprodukten. „Wir haben hier Stabstähle, Röhren, Bleche und Brammen in allen möglichen Stärken, Größen und Qualitäten – von einfacher Importware bis zum Hightech-Edelstahlprodukt für hochspezialisierte Anwendungen“, erläutert Thomas Leich.

Handfest. Willkommen bei der neska im Hafen Düsseldorf. Das Traditionsunternehmen ist seit vielen Jahren ein bewährter Logistik-Partner für metall- und papierverarbeitende Unternehmen in der Region und weit darüber hinaus. Hier, im Industriehafen an der Hamburger Straße, nur einen Steinwurf von den glitzernden Bürotürmen des Medienhafens entfernt, ist handfeste Arbeit gefragt. Täglich werden große Mengen Stahlprodukte angeliefert, zwischengelagert oder vor dem Versand an die Kunden weiterbearbeitet. Importstähle aus Südkorea, China oder Finnland treffen in Containern ein, werden mit Hilfe von Gabelstaplern ausgeladen, zum Lagerplatz gebracht und dort sicher gestapelt. Bandstähle auf großen Rollen, so genannte Coils, die in großen Lagerhallen auf den Weitertransport warten, werden für den weltweiten Versand in Containern verpackt. Doch längst geht es hier im Hafen nicht mehr allein um Umschlag und fachgerechte Lagerung. „Wir organisieren die gesamte Transportkette bis zum Seehafen, sorgen für die Just-in-time-Belieferung der Betriebe

und bieten unseren Kunden darüber hinaus ein breites Spektrum spezieller Dienstleistungen an“, erklärt Niederlassungsleiter Kai-Norman Knötsch (51).

Serviceorientiert. Qualifizierte neska-Mitarbeiter kümmern sich zum Beispiel um das Zuschneiden von Stahlstäben und Blechen auf die benötigten Größen und führen zertifizierte Materialprüfungen durch. „Dank eigener Großbandsägen können wir Stahlstäbe bis 1000 mm Durchmesser nach Kundenwunsch zuschneiden. Mit Ultraschall und anderen Prüfverfahren untersuchen unsere besonders geschulten Mitarbeiter die Stähle auf Einschlüsse und Risse. So stellen wir sicher, dass die Ware stets den Qualitätsanforderungen entspricht“, betont Knötsch. Zu den Kunden der neska, die auf dieses Fachwissen bauen, gehören große Stahlhändler, Unternehmen der Automobil- und Zulieferindustrie sowie metallverarbeitende Betriebe.

Starker Verbund. Bei der Organisation der Logistikketten bevorzugt die neska die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiff und Bahn. Dabei kommen verschiedene Tochtergesellschaften der HGK

zum Einsatz. So befördert die HTAG Häfen und Transport AG mit Sitz in Duisburg große Stahlbleche aus den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam per Binnenschiff nach Düsseldorf. Diese Stahlbleche dürften aufgrund ihrer enormen Größe ansonsten nur mit LKW gefahren werden, die eine Sondergenehmigung für Überbreiten haben. Im Terminal der

» Zertifizierte Qualitätsprüfung und Zuschnitt nach Kundenwunsch

neska im Düsseldorfer Hafen angekommen, werden die Bleche durch eigene Mitarbeiter einer speziellen Eingangskontrolle unterzogen und später zu diversen Empfängern in NRW ausgeliefert. Beim Versand von Stahlprodukten in Containern arbeitet die neska mit dem nur wenige hundert Meter entfernten Terminal der Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) zusammen, das zum Netzwerk neska INTERMODAL gehört. Für den nachhaltigen Transport der Boxen auf dem Rhein sorgt die HGK-Toch-

ter Alcotrans mit einer Flotte von neun modernen Containerschiffen. Und wenn die Ware per Bahn befördert wird, kommt die RheinCargo ins Spiel. Das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen betreibt tägliche Containerzugverbindungen zwischen dem Rheinland und Rotterdam.

Materialgerecht. Neben Stahl spielen Papier und Forstprodukte die Hauptrolle bei der neska in Düsseldorf. „Die empfindliche Ware erfordert einen besonders sorgfältigen Umgang“, erläutert Kai-Norman Knötsch. In der firmeneigenen Trockenschlagshalle können die großen Papierrollen bei jeder Witterung aus dem Schiff oder Eisenbahnwagen umgeschlagen werden. Spezielle Greifer und Stapler mit sensorgesteuerten Klammern ermöglichen eine schonende, materialgerechte Beförderung der Rollen ins Lager, von wo aus sie „just in time“ an Zeitungshäuser und Druckereien geliefert werden.

Über den Rhein zum Seehafen. Nicht nur beim Import von Forstprodukten, sondern auch beim Export von Gütern der heimischen Industrie

setzt die neska Düsseldorf auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger aus der eigenen Unternehmensgruppe. So werden zum Beispiel spezielle, mit Aluminium und PET beschichtete Papierrollen, aus denen später Getränkekartons gefertigt werden, in Containern gestaut und anschließend über das Terminal DCH im Düsseldorfer Hafen auf Schiffe der Alcotrans verladen. Diese transportieren die Container dann über den Rhein in die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam.

Zukunftspläne. Stahl- und Papierlogistik sind das Kerngeschäft der neska Düsseldorf, doch Kai-Norman Knötsch, der die Niederlassung seit 1. Oktober 2016 leitet, hat noch andere Pläne. „Wir wollen uns in Zukunft breiter aufstellen und weitere Produkte und Dienstleistungen in unser Portfolio aufnehmen.“ Mit seiner Lage inmitten der Innenstadt bietet der Hafen Düsseldorf hervorragende Möglichkeiten. „Wir haben den Rhein direkt vor der Haustür und können von unserem Standort in kürzester Zeit in die ganze Stadt liefern. Dieses Potenzial gilt es künftig noch stärker zu nutzen.“

Michael Fuchs

neska – leistungsfähiger Logistikpartner von Industrie und Handel



Die neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH mit Sitz in Duisburg bietet ihren Kunden im In- und Ausland die gesamte Palette moderner Logistikdienstleistungen. Ob Container, Massengut, Stückgut oder Kontraktlogistik – die neska-Gruppe organisiert Transport, Umschlag, Lagerung und Mehrwertdienste ganz nach Kundenwunsch.

Jahrzehntelange Erfahrung und spezielles Know-how in den Produktbereichen BULK, INTERMODAL, METALS, PAPER und LOGISTICS zeichnen das 1925 gegründete Traditionsunternehmen mit rund 700 Mitarbeitern aus. Als leistungsfähiger Logistikpartner von Industrie und

Handel schafft die neska-Gruppe beste Verbindungen zu den internationalen Märkten.

Zentrum ihres bundesweiten Netzwerks ist das Rheinland. Hier unterhalten Unternehmen der neska-Gruppe wie RRT, dbt, KCT, DCH, uct, CTS und Pohl eigene Terminals in Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Dormagen und Köln. Weitere Standorte in Hamburg, Berlin, Dresden und Mannheim sowie Dordrecht bei Rotterdam sorgen für kurze Wege zu den Kunden und eine enge Anbindung an die Seehäfen. Die neska-Gruppe ist eine Tochtergesellschaft der Häfen und Güterverkehr Köln AG. www.neska.com



Am Rhein verfügt die neska-Gruppe über ein dichtes Netzwerk eigener Terminals.



Hafen news

Port House von Zaha Hadid
Neues Wahrzeichen
im Hafen Antwerpen



Bild: Antwerp Port Authority/Peter Knoop

Grandiose Architektur: die neue Hafenzentrale von Antwerpen bei Nacht.

Im September wurde in Antwerpen die spektakuläre neue Hafenzentrale eingeweiht (die Hafenzeitung berichtete). Inzwischen hat sich das markante „Port House“ am Kattendijk-Dock zu einem neuen Wahrzeichen der Schelde-Metropole entwickelt, das viele Besucher anzieht. Das Werk der im März unerwartet verstorbenen Star-Architektin Zaha Hadid vereint ein denkmalgeschütztes ehemaliges Feuerwehrgelände mit einem schiffsförmigen Aufbau, dessen gläserne Fassade sowohl Bezüge zum Wasser herstellt, als auch auf die Tradition des Diamantenhandels verweist. 500 Mitarbeiter der Hafenbehörde Antwerp Port Authority arbeiten hier. Der Bau setzt nicht nur architektonisch Maßstäbe, sondern auch in Sachen Nachhaltigkeit. Für Heizung und Kühlung wird Erdwärme (Geothermie) genutzt.

Derweil konnte der Hafen Antwerpen nach dem Rekordjahr 2015 seinen Güterumschlag weiter steigern. Von Januar bis September 2016 wurden insgesamt 162 Millionen Tonnen bewegt – 3,3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Der Containerumschlag wuchs um 4,0 Prozent auf mehr als 7,5 Millionen Einheiten (TEU). Flüssiggüter legten um 6,7 Prozent auf 53,1 Millionen Tonnen zu. (mf)

Verband Öffentlicher Binnenhäfen
Präsidium einstimmig
im Amt bestätigt



Bild: BOB

Das BOB-Präsidium (v. l.): Jens Hohls, Joachim Zimmermann, Roland Hörner, Rainer Schäfer, Franz Josef Reindl.

Auf der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BOB) in Stuttgart ist das Präsidium einstimmig wiedergewählt worden. Es besteht aus dem Präsidenten Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, sowie den Präsidiumsmitgliedern Roland Hörner (Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim), Jens Hohls (Hafen Braunschweig), Franz Josef Reindl (Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein) und Joachim Zimmermann (Bayernhafen). Die Mitgliederversammlung bestätigte das Präsidium für weitere vier Jahre im Amt. Daneben wurden Themen wie der Bundesverkehrswegeplan, das Nationale Hafenkonzept und Beihilferegulierung der EU besprochen.

Zu den Zielen des Verbandes in den kommenden Jahren gehört es, der Öffentlichkeit die große Bedeutung der Binnenhäfen für Industrie und Logistik näherzubringen. Die Sonderstellung der Häfen in der Planung und der Stadtentwicklung soll auf allen gesetzgeberischen Ebenen konkretisiert werden. Unverzichtbar ist zudem eine Stärkung der Häfen in einer zunehmenden Regulierung durch das Umweltrecht. (mf)



Der Weg vom Salz zum Kunststoff

Im Hafen Köln-Godorf liefern Binnenschiffe große Mengen Steinsalz für die PVC-Produktion an.



Über Trichter wird das Salz auf Güterwagen umgeladen.



RheinCargo fährt den Salzzug über das HGK-Netz zu Vinnolit im Chemiepark Knapsack.



Die chemischen Prozesse finden in geschlossenen Systemen statt.



Per Schiff wird Vinylchlorid von Godorf zum Werk Merkenich gefahren und dort zu PVC verarbeitet.



Bei der PVC-Produktion setzt Vinnolit in Köln-Niehl und Hürth-Knapsack auf nachhaltige Logistikketten

Serie Chemie in der Region

Die HGK und ihre Beteiligung Rhein-Cargo sind seit vielen Jahren kompetente Partner der chemischen Industrie im Rheinland. In einer Serie stellt die Hafenzeitung wichtige Chemiebetriebe der Region vor und berichtet über die Herausforderungen der Branche. In dieser Ausgabe geht es um die Vinnolit, einen führenden europäischen Anbieter von PVC, der Werke in Köln-Niehl und Hürth-Knapsack betreibt.

Mehr zum Thema:
www.chemcologne.de

Manche Produkte tauchen im Alltag ständig auf, ohne dass es uns bewusst ist. Polyvinylchlorid – kurz „PVC“ – gehört definitiv dazu. Ob Fensterprofil, Schallplatte, Fußbodenbelag, Scheckkarte, Wasserrohr, Schlauchboot, LKW-Plane, Tapete, Unterbodenschutz oder Kunstleder: Der belastbare und recyclingfähige Kunststoff – auch „Vinyl“ genannt – spielt eine große Rolle. In der Logistik setzt der an zwei Standorten im Kölner Umland ansässige Produzent Vinnolit auf umweltschonende Verkehrsträger.

Ein typischer Chemiepark. Wenn Vincent van Buren aus dem Fenster schaut, fällt der Blick auf das Werksgelände an der Emdeener Straße in Merkenich. Das Büro des Vinnolit-Standortleiters ist modern eingerichtet, aber schlicht gehalten. Auf dem Boden liegt – wie könnte es anders sein – ein PVC-Belag. „Das Design ist wohl inzwischen aus der Mode gekommen. Aber der Belag erfüllt noch viele Jahre seinen Zweck“, sagt der promovierte Chemieingenieur. Sein Kollege Marcus Harrer kam 2012 als promovierter Chemiker über ein Trainee-Programm zu Vinnolit und ist nun als

Betriebsleiter tätig. Gemeinsam haben sie nicht nur Personal, Prozesse und Produkteigenschaften im Blick, sondern auch die Logistik. Hier im Chemiepark Köln-Merkenich beschäftigt Vinnolit etwa 150 Mitarbeiter. Die meisten davon überwachen und steuern die beiden PVC-Betriebe auf dem Gelände im Kölner Norden. „Bis zu zehn verschiedene PVC-Sorten stellen wir in Merkenich her“, erklärt Harrer. „Die unterschiedlichen Eigenschaften erreichen wir durch die Art der Prozessführung.“ Das Produkt verlässt das Werk als weißes Pulver. Je nach Bestimmungsort, Bestellmenge und Weiterverarbeitung als Schüttgut oder in handlichen Säcken. „Der größte Teil des Produkts verlässt im Silo-LKW das Gelände“, so van Buren. „Einen kleineren Teil packen wir abgesackt auf Paletten. Unsere Kunden, vom mittelständischen PVC-Verarbeiter bis zum international tätigen Konzern, verarbeiten diesen Rohstoff zu einer Vielzahl von Anwendungen im Bausektor, in der Automobilindustrie oder in der Medizintechnik.“

Durchdachte Logistikkette. Die Rohstoffe für die PVC-Produktion stammen zu 43 Prozent aus Erdöl und zu 57 Prozent aus Steinsalz. Dessen weltweite Lagerstätten werden auf mehrere Billionen Tonnen geschätzt – ein praktisch uner-

schöpflicher Vorrat. Vinnolit bezieht das Steinsalz aus Abbaustätten in Deutschland. Mehrmals pro Woche kommt ein Binnenschiff im Hafen Godorf an, wo die weiße Ladung per Greifer und Trichter auf Güterwagen umgeladen wird. Eine Lok der RheinCargo zieht die Waggons die Ville hinauf in den Chemiepark Knapsack, wo Vinnolit einen weiteren Standort betreibt. Dort werden die Waggons über einem Schüttgutbunker entladen. Anschließend wird das Salz mit Wasser gelöst. Die so hergestellte Sole wird gereinigt und per Rohrleitung in die Produktionsanlagen gepumpt. In zahlreichen Elektrolyse-Zellen spaltet sich die Sole mit Hilfe elektrischer Spannung auf. Es entstehen Chlor, Natronlauge und Wasserstoff. Während benachbarte Betriebe oder externe Kunden die wichtige Grundchemikalie Natronlauge und den Wasserstoff für andere chemische Prozesse erhalten, nutzen die Vinnolit-Mitarbeiter in Knapsack das Chlor selbst, um unter Zugabe von Ethylen aus der benachbarten Raffinerie über mehrere Prozessschritte Vinylchlorid herzustellen.

Unterwegs mit Schiff und Bahn. Dieses so genannte Monomer wird zum Teil direkt am Standort Knapsack zum Kunststoff Polyvinylchlorid polymerisiert. Ein weiterer Teil der

Vinylchlorid-Produktion wird im Hafen Godorf an Bord eines Tankschiffs gepumpt. Der fest eingeharterte Tanker fährt in den Hafen Niehl II. Dort speist er seine Ladung in das Rohrleitungsnetz des Chemieparks Köln-Merkenich ein. Kugelförmige Tanks dienen als Zwischenlager. „Das Schiff pendelt mehrmals pro Woche zwischen Godorf und Niehl hin und her“, erklärt Betriebsleiter Harrer. „Bei Bedarf können wir auf Bahnkesselwagen zurückgreifen“, erläutert van Buren. Denn auch das Werk in Merkenich verfügt über einen eigenen Bahnanschluss. Für Vinylchlorid

ist das Schiff jedoch das sicherste und günstigste Transportmittel. Umweltschonend sind beide Verkehrsträger obendrein: Verglichen mit dem Straßentransport verbrauchen sie deutlich weniger Energie – und sparen daher Kohlendioxid ein. So versendet Vinnolit insgesamt fast die Hälfte seiner Produkte PVC und Natronlauge per Bahn und Schiff, wie das Unternehmen ermittelt hat. Die Rohstoffe für Vinnolit kommen zu 93 Prozent per Pipeline, Binnenschiff und Bahn. Lediglich die in kleinen Mengen benötigten Hilfsstoffe werden per LKW angeliefert.

Industrie im Wandel. Auch die Prozesse in den Werken laufen umweltfreundlicher ab als noch vor Jahren und Jahrzehnten. Die Elektrolyse erfolgt mit dem modernen und energiesparenden Membranverfahren. Dieses ist in der EU ab Ende 2017 als „Beste Verfügbare Technik“ für alle Hersteller vorgeschrieben. „Vinnolit hat bereits frühzeitig, zwischen 2000 und 2009, komplett auf das Membranverfahren umgestellt“, unterstreicht Vinnolit-Umweltmanager Dr. Oliver Mieden. Dieses Verfahren kommt ganz ohne das früher verwendete Quecksilber aus und verbraucht zudem etwa 20 Prozent weniger Strom.

Christian Grohmann

Teil 6

Jetzt mitmachen!

Schiffsquartett: Teil 6

Die meisten Binnenschiffe wurden komplett auf einer Werft gebaut. Auf manchen Spielkarten finden sich jedoch zwei Angaben: Weil der Stahlbau in den osteuropäischen Ländern günstiger ist, lassen manche Eigner die Rohbauten zum Beispiel an der Donau fertigen. Die so genannten „Kaskos“ werden dann über den Main-Donau-Kanal zu deutschen oder niederländischen Werften geschleppt, wo der technische Ausbau erfolgt. Ein paar Jahre lang wurden auch Kaskos aus China geliefert. Viele Nacharbeiten fraßen den Kostenvorteil jedoch auf. 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)

2b Flusskreuzfahrt
Amadeus Brilliant

Betriebszeit:	seit 2011
Bauwerft:	De Hoop, Tolkamer
Länge:	110 m
Breite:	11,40 m
Tiefgang:	1,30 m
Passagiere:	150 Pass.
Antriebsleistung:	2x 746 kW
Geschwindigkeit:	25 km/h
Umwelt:	ZKR II

2c Flusskreuzfahrt
Arosa Brava

Betriebszeit:	Seit 2011
Bauwerft:	Neptun Werft, Rostock
Länge:	135 m
Breite:	11,40 m
Tiefgang:	1,60 m
Passagiere:	202 Pass.
Antriebsleistung:	4 x 331 kW
Geschwindigkeit:	22 km/h
Umwelt:	ZKR II

3c Einsatz-/Arbeitsschiffe
Cycloop

Betriebszeit:	Seit 1975
Bauwerft:	Bodewes, Hasselt
Länge:	80 m
Breite:	8,60 m
Tiefgang:	2,90 m
Zuladung:	1263 t
Antriebsleistung:	2x 309 kW
Geschwindigkeit:	k. A.
Umwelt:	-

6a Güterschiff
GMS Factofour

Betriebszeit:	seit 2008
Bauwerft:	China / Dordrecht
Länge:	135 m
Breite:	17,10 m
Tiefgang:	4,00 m
Zuladung:	6438 t
Antriebsleistung:	2x 1350 kW
Geschwindigkeit:	20 km/h
Umwelt:	ZKR II

Hafen news

Hafen Hamburg
Transporte auf der
Schiene gesteigert

Nach einem Rückgang im Vorjahr hat sich der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen in den ersten drei Quartalen 2016 stabilisiert. Der Umschlag von Stückgut und Massengütern wuchs leicht um 0,3 Prozent auf 104,9 Millionen Tonnen. Besonders erfreulich: Im Seehafenhinterlandverkehr konnte Hamburg die per Bahn beförderte Gütermenge erneut steigern. Mit 35,5 Millionen Tonnen transportierter Güter (+3,1 Prozent) und 1,8 Millionen Containern (+1,9 Prozent) wurde auf der Schiene ein kräftiges Plus erzielt. Mehr als 200 Güterzüge erreichen oder verlassen täglich Europas größten Eisenbahnhafen und verbinden Hamburg mit allen Wirtschaftsregionen im Binnenland. (mf)

Die schwimmende Tankstelle

Im Niehler Hafen wurde ein neues Doppelhüllen-Bunkerschiff in Dienst gestellt

Der Novembermorgen ist trüb und kalt. In der Luft hängt irgendetwas zwischen Nebel und Regen. Eine Menge Grau bestimmt die Szenerie im Niehler Hafen. Doch auf dem Schanzkleid des 43 Meter langen Schiffs im Hafenbecken 2 glänzt roter Lack und leuchtend weiße Buchstaben. Sie bilden den Schriftzug „Bunker Service 15“. Der Name des neuen Bunkerschiffs, das Ende September seine Ausbauricht im niederländischen Papendrecht verlassen und nach Köln verlegt hat.

Ersehnte Ablösung. Markus Steinbock und Marcel Meinecke hocken im Bugmaschinenraum und ziehen Muttern an der Wasserleitung nach. „Man muss nicht glauben, dass bei einem neuen Schiff alles sofort perfekt läuft“, sagt Steinbock. Er ist der erste Schiffsführer an Bord. Sein Stellvertreter Meinecke reißt einen Sack mit Lappen auf und wischt eine kleine Pfütze weg. Ringsherum glänzt alles noch wie neu. „Ein himmelweiter Unterschied im Vergleich zu unserem Eisenschwein“, sagt Meinecke. Die Männer steigen die Leiter hinauf an Deck und gehen Richtung Steuerhaus. Am „Eisenschwein“ entlang, wie Meinecke das alte Schiff „Köln Bunker 1“ nennt. Noch sind beide schwimmende Tankstellen der Firma NWB parallel im Einsatz, doch das 1958 gebaute wird bald außer Dienst gestellt. „Keine Doppelhülle, alte Technik – irgendwann ist der Aufwand zu groß“, sagt Meinecke. „Aber wir sind früh dran mit der Neuinvestition: Erst ab 2038 darf kein Bunkerboot mehr mit Einhülle fahren.“ Für die großen Rheintanker mit gefährlicher Ladung gilt das schon ab 2018.

Weniger Schadstoffe. Steinbock startet die Maschine per Fingerdruck auf einem Bildschirm. Unten beginnt der 357 Kilowatt starke Diesel zu brummen. Dafür braucht er Gasöl, wie die Binnenschiffer ihren Kraftstoff nennen. Der ist nach DIN EN 590 zertifiziert, schwefelarm und entspricht praktisch dem LKW-Diesel. Genau diesen Kraftstoff hat die Besatzung zwei Tage zuvor bei einem Duisburger Tanklager abgeholt und in die Ladetanks des Bootes gebunkert. Sie fassen 308 Kubikmeter. Heute will Steinbock mehrere Dutzend Kubikmeter davon an ein Flusskreuzfahrtschiff liefern, das über den Winter mit etlichen anderen drüben in Hafenbecken 4 liegt. „Früher haben wir hier regelmäßig Gasöl geliefert. Jetzt ist es deutlich weniger, denn seit Anfang

2016 gibt es im Becken 4 Landstromanschlüsse.“ Eine Maßnahme für die Luftreinhaltung, die die RheinWerke und die RheinCargo gemeinsam mit Viking River Cruises umgesetzt haben.

„Schiffsdiesel entspricht dem LKW-Treibstoff

Geschlossenes System. Ankunft im Hafenbecken 4. Quer legt Steinbock das Bunkerboot hinter die winterfest vertäuten, weißen Schiffe. Matrose Kamil Lewandowski wirft nacheinander zwei Taue an Bug und Heck über und macht sie fest, bevor er gemeinsam mit Steinbock den Tankschlauch ausrollt. Dann wird der Füllstutzen an das passende Gegenstück auf dem Kabinenschiff angeschlossen. „Diese Schnittstelle ist seit etwa zehn Jahren europaweit einheitlich“, erklärt der Schiffsführer. „So findet der ganze Bunkervorgang in einem geschlossenen System statt.“ Auf dem Kontrollpanel der Tankanlage stellt Lewandowski die Abgabemenge ein. Beim Anlaufen heulen die Pumpen kurz auf. Gleichzeitig öffnen die Männer drei Ventile an Deck. Jedes davon reguliert eine Verbindung zwischen jeweils zwei der zehn Ladetanks. „Wenn wir nur einen Tank anzapfen, bekommen wir Schlagseite“, begründet Steinbock.

Dann heißt es warten, bis die Digitalanzeige die Liter raufgezählt hat.

Entsorgung inklusive. In der Zwischenzeit kümmert sich Steinbock um Termine: Techniker für den Nachmittag, Materiallieferungen für morgen, Kunden für die nächste Woche. Dann ist der Pumpvorgang beendet. Matrose Lewandowski holt das Equipment wieder ein. Ein Besatzungsmitglied des Flusskreuzfahrers kommt an Bord, um die Lieferung zu quittieren. In der Hand hat er eine kleine Plastikkarte. „CDNI Ecocard“ steht darauf und die Schiffsnummer. Meinecke zieht die Karte durch ein Lesegerät und erklärt: „Damit zahlen die Binnenschiffer Entsorgungsgebühren für Schiffsabfälle im Voraus.“ Der 2011 in allen Rheinanliegerstaaten und Luxemburg eingeführte Aufschlag auf den Spreitpreis soll verhindern, dass schwarze Schafe Abfälle in den Fluss werfen oder einleiten, um Entsorgungsgebühren bei der Abgabe zu sparen. Selbst für Schiffe aus Drittstaaten, die bisher nicht an dem System teilnehmen, ist die Entsorgung von Ladungsresten, Haushaltsabfällen oder so genanntem Bilgenwasser kostenlos. Dieses öl- und fetthaltige Gemisch, das sich gerade bei alten Schiffen unten im Maschinenraum – in der Bilge – ansammeln kann, ist definitiv trüber als jeder Novembermorgen.

Christian Grohmann



Das neue Doppelhüllenschiff „Bunker Service 15“ im Hafen Niehl.

Bilder: Grohmann



Schiffsführer Markus Steinbock: „Es ist ungewohnt, auf ein 70 Meter langes Frachtschiff herunter zu schauen. Für ein Bunkerboot sind wir ganz schön groß.“



Matrose Kamil Lewandowski zeigt den Füllstutzen mit Bajonettverschluss.



Der Tankvorgang wird an einem Kontrollpanel gesteuert und überwacht.

Bilder: Brühl, Grohmann



Weltbekannt: Die Burg Pfalzgrafenstein bei Kaub wurde auf einer Rheininsel errichtet.



Bei Niedrigwasser treten bei Kaub die Felsen im Rhein zu Tage.

Das Nadelöhr im Mittelrhein

Bund will Engpass für die Schifffahrt bis 2030 beseitigen. Der NABU begrüßt das Projekt

Wer mit dem Binnenschiff von Rotterdam nach Basel oder Richtung Main-Donau-Kanal fahren will, muss den Pegel Kaub im Blick behalten. Denn zwischen Mainz und St. Goar sorgen sechs Felsen und Kiesbänke im Rhein für eine Fahrrinntiefe von nur 1,90 Meter bei Gleichwertigem Wasserstand. Sonst

sind es auf dem ganzen Rhein überall mindestens 2,10 Meter. „Diese 20 Zentimeter machen bei einem durchschnittlichen Binnenschiff 200 Tonnen Zuladung aus“, weiß Projektleiter Fabian Mertes von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Mehr Ladung bedeutet weniger Kohlendioxid-Ausstoß je Tonnenkilometer. Auch die

Transportkosten sinken um etwa 20 Prozent. Deshalb sollen nun erprobte Spezialschiffe mit Meißel und Fräse die Felsen bearbeiten. Bühnen oder Stützwälle dagegen entschärfen nicht nur die Sandbänke, sondern helfen auch dem Wasserhaushalt der Auen. „Die Eingriffe sind rein aquatisch – das ökologische Risiko beherrschbar“, erklärt Lothar Kaufmann vom rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium. „Außerdem haben wir die Chance, Flachwasserzonen anzulegen, befestigte Uferböschungen zurückzubauen und Altarme wieder anzubinden.“

Den offiziellen Zahlen zufolge befahren jährlich rund 50.000 Güterschiffe mit rund 60 Millionen Tonnen Ladung das Mittelrheintal. Das laut WSV „wirtschaftlich bedeutendste Rhein-Projekt seit den 70er Jahren“ soll um 2030 fertig gestellt werden und rund 60 Millionen Euro kosten. Inklusive Renaturierung. Das ist so viel wie eine neue Moselschleuse. Der Bundesverkehrswegeplan weist das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts mit 30,7 aus. Kein einziges Straßenprojekt hat einen höheren volkswirtschaftlichen Nutzen.

Christian Grohmann

Noch während die Voruntersuchungen laufen, trat die Verwaltung am 6. September in Bingen mit Bürgern und Naturschützern in den Dialog. Der NABU Rheinland-Pfalz begrüßt das Projekt grundsätzlich. „Solange die Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff und der Umweltschutz hinreichend profitieren, stehen wir hinter der Abladeoptimierung“, be-



Eine RheinCargo-Lok mit Kesselwagen auf dem Weg von Shell zum Übergabebahnhof.

Bilder: Olschowski



Die neue Verladeanlage für Diesel und Heizöl im Werk Wesseling

Mehr Güter auf die Bahn

Shell Rheinland Raffinerie setzt auf die Schiene. Neue Verladeanlage wird von RheinCargo bedient

Nach rund zwei Jahren Planungs- und Bauzeit hat die Shell Rheinland Raffinerie Mitte Oktober im Werk Wesseling eine neue Verladeanlage in Betrieb genommen. Sie ermöglicht es, sogenannte Mitteldestillate wie Diesel und Heizöl auf Kesselwagen zu verladen. Damit kann die Raffinerie in Zukunft Kunden auf dem Schienenweg beliefern, die bislang ausschließlich per LKW oder über den Wasserweg versorgt wurden.

„Mitarbeiter wurden intensiv geschult

Partner RheinCargo. Als größte Raffinerie in Deutschland verfügte Shell bislang nicht über eine solche Verladeanlage. Mit der neuen Anlage, die nach höchsten technischen Standards geplant und errichtet wurde, sorgt die Rheinland Raffine-

rie nicht nur dafür, dass mehr Güter per Bahn transportiert werden können. Sie stärkt auch ihre Wettbewerbsfähigkeit und sichert die Arbeitsplätze am Standort. Dabei setzt Shell auf einen erfahrenen Logistik-Partner aus der Region: die RheinCargo. Das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen wurde von Shell beauftragt, die Befüllung der Kesselwagen, den Rangierdienst im Werk sowie die Zustellung der Züge zum Übergabebahnhof durchzuführen.

Hohe Standards. „Seit Anfang des Jahres wurden unsere Mitarbeiter in mehrwöchigen Schulungen für den Einsatz im Werk vorbereitet“, erläutert RheinCargo-Projektleiter Wolfgang Olschowski (52). Die Verladung sei ein komplexer Prozess, bei dem strenge Sicherheitsanforderungen gelten. „Das fängt mit der Überprüfung der Kesselwagen an, die vor jeder Befüllung kontrolliert werden, reicht über die Steuerung, Überwachung und Dokumentation des Verladeprozesses bis hin zu umfangreichen Rangiertätigkeiten und der Kontrolle der ausgehenden Züge. Dass Shell die RheinCargo mit dieser verantwortungsvollen Aufgabe betraut hat, verdeutlicht unser Leistungsspektrum“, betont Olschowski.

Im Dialog. Neben den qualifizierten Mitarbeitern sorgen technische Überwachungseinrichtungen und eine Überfüllsicherung für die ordnungsgemäße Beladung der Kesselwagen. Künftig sollen zwischen 6 und 22 Uhr bis zu vier Züge am Tag befüllt werden. Nach intensivem Dialog mit den Anwohnern hat Shell gemeinsam mit der Stadt Wesseling ein Maßnahmenpaket entwickelt, um die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten. Dazu gehören der Einsatz von Güterwagen ausschließlich mit sogenannten „leisen Laufsohlen“ („Flüsterbremsen“), die besondere Pflege der Gleisanlagen, durchschnittlich 50 Prozent weniger Fahrten an Sonntagen sowie ein Verzicht auf Fahrten an bundesweiten Feiertagen. (mf)

Neue Verbindung nach Luxemburg

Der Hafen Mertert nutzt Container-Verkehre nach Köln für den Anschluss an die Seehäfen

Bild: Luxport



Containerumschlag mit einem Mobilkran im Hafen Mertert an der Mosel.

Seit August 2016 pendelt zweimal in der Woche ein Containerbinnenschiff zwischen dem luxemburgischen Hafen Mertert nahe Trier und dem CTS-Terminal im Hafen Köln-Niehl. Von Köln aus erreicht die Ware die Rheinmündungshäfen Antwerpen und Rotterdam per Bahn und Binnenschiff sowie Bremerhaven und Hamburg per Bahn. Auftraggeber ist die Luxport-Unternehmensgruppe, die mit dem neuen Linienverkehr den Hafen Köln-Niehl als logistische Drehscheibe zu den wichtigen Seehäfen nutzt. Die Gruppe besteht aus der LUXPORT SA, der Betreibergesellschaft des Hafens Mertert, der TCT Trierer Container Terminal GmbH und der LORANG SA, einer modernen LKW-Spedition, mit der Logistikdienstleistungen im Güterfernverkehr und auf der letzten Meile angeboten werden. Ergänzend zu der trimodalen Transport-, Umschlags- und Lagerlogistik steht LUXPORT auch für Dienstleistungen für die Stahlindustrie, wie das Anarbeiten, Schneiden und Schweißen von Stahlprodukten sowie Stahlbauarbeiten. (dÜ)

Der Mosel-Hafen Mertert ist dem Strukturwandel in der Großregion Saar-Lor-Lux mit zukunftsgerichteten Investitionen und einem erweiterten Dienstleistungsportfolio begegnet. Als Infrastruktur bietet der Hafen insgesamt 150.000 Quadratmeter Terminalfläche, die auch für Schwergut ausgerüstet ist. Die jüngst fertiggestellte multifunktionale Logistikhalle wird für das Be- und Entladen von Containern sowie als Block- und Hochregallager genutzt.

„Der Hafen Mertert ist heute eine leistungsfähige, trimodale Verkehrsplattform, um Containerverkehre mit Luxemburg zu etablieren. Die Container soll ein Standbein von vielen sein. Natürlich werde Luxport auch das traditionelle Geschäft im Bereich Massengut- und Stückgut weiter pflegen und ausbauen.“ (dÜ)

Hafen news

Umfrage der Handwerkskammer Köln: Staus kosten Betriebe Millionen

Eine neue Schrankenanlage an der Leverkusener Brücke sorgt seit September dafür, dass LKW und Fahrzeuge über 3,5 Tonnen das marode Bauwerk nicht mehr verbotswidrig befahren, führt aber auch zu zusätzlichen Staus. Dadurch verschärft sich die angespannte Verkehrslage im Raum Köln weiter, worunter nicht nur Pendler, sondern auch viele Betriebe leiden. Allein die in der Handwerkskammer Köln organisierten Unternehmen beziffern den Schaden, der ihnen dieses Jahr durch Staus entsteht, auf rund 200 Millionen Euro. Bei einer Umfrage der Kammer erklärten zwei Drittel der Betriebe, dass sich der Zustand der Straßen in der Region in den letzten zehn Jahren verschlechtert habe. Die schlechtesten Straßen hat demnach die Stadt Köln: Jeder fünfte Betrieb bewertet hier den Zustand als „mangelhaft“ und sieht dringenden Handlungsbedarf. (mf)

Ausstellung in Bonn

Vater Rhein in Kunst und Geschichte



Bild: Bundeskunsthalle

Der Rhein bei Koblenz-Ehrenbreitstein. Gemälde von Johann Adolf Lasinsky aus dem Jahr 1828.

Der Rhein ist eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt. Seit Jahrtausenden befördert er Bodenschätze, Baumaterial und Menschen, aber auch Luxusgüter und Kunstschätze, Waffen, Ideen, Märchen und Mythen durch halb Europa. Jetzt wurde dem Strom erstmals eine biografische Ausstellung gewidmet. Noch bis 22. Januar 2017 sind in Bonn mehr als 300 Exponate von der Prähistorie bis zur Gegenwart zu sehen, darunter Werke von Künstlern wie Salomon van Ruysdael, Albert Cuyt, William Turner, Max Ernst, Anselm Kiefer und Andreas Gursky. Die Ausstellung der Bundeskunsthalle in Kooperation mit dem LVR-Landesmuseum Bonn begleitet den Rhein von seinen Quellen bis zum Rhein-Maas-Schelde-Delta und schildert am Beispiel einzelner Orte und Regionen folgenreiche und teils dramatische Ereignisse aus über 2000 Jahren Kulturgeschichte. (mf)

www.bundeskunsthalle.de

Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf

Zehnerkarten für LKW ab 2017

Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH führt zum 1. Januar 2017 ermäßigte Zehnerkarten für Lieferwagen, LKW, Busse und Traktoren ein. Für Transporter bis 3,5 Tonnen, Wohnmobile und PKW mit Anhänger kostet die Zehnerkarte ab Januar 40 Euro, die einfache Fahrt 4,80 Euro (Ersparnis: rund 16 Prozent). Für LKW bis 7,5 t ohne Anhänger werden künftig zehn Fahrten zu 60 Euro angeboten (Einzelfahrt: 7,00 €). Bei LKW bis 12 t kostet die Zehnerkarte 95 Euro (Einzelfahrt: 11 €). Die Fähre ist eine Alternative zur Leverkusener Brücke, die dauerhaft für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt ist. Sie kann LKW, Busse und Landmaschinen bis 32 t über den Rhein befördern. Zehnerkarten sind auch für Fußgänger, Fahrräder, Motorräder und PKW erhältlich. (mf)

www.rheinfaehre.koeln

Hafen Quiz
Wer weiß es?
Mitmachen und gewinnen!
Frage:

Mit einem bundesweiten Netzwerk eigener Terminals und Niederlassungen bietet die neska-Gruppe ein umfassendes Portfolio an Logistikdienstleistungen. In Düsseldorf hat sich neska vor allem auf zwei Produktgruppen spezialisiert. Welche sind das?

- a) Kohle und Stahl
- b) Stahl und Papier
- c) Steine und Erden

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:
 15. Januar 2017

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: neska

Die neska Düsseldorf verfügt über große Lagerflächen.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:
 Angelika Weber (Köln)
 Andreas Bergreen (Köln)

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautet:
 498

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:
 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

Bilder: Klaus Bochem



Wenn es Nacht wird im Hafen ...

**Logistik als ästhetisches Erlebnis:
 Klaus Bochem setzt Hafenanlagen kunstvoll in Szene**

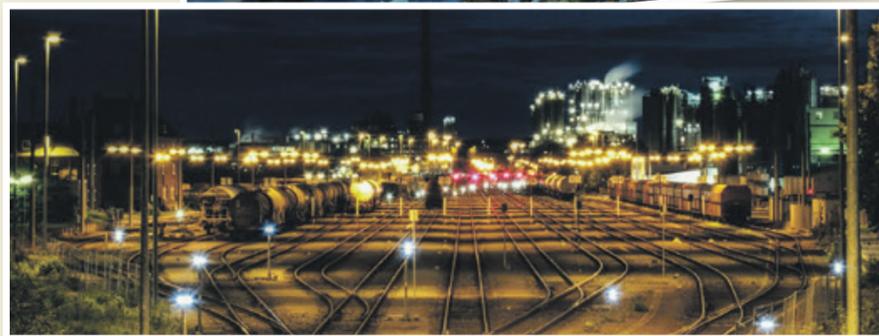
Logistik mal anders betrachtet: Auf diesen faszinierenden Fotos sehen wir Hafenbecken, Kräne und Gleise in Godorf in ganz neuem Licht. Wo tagsüber nüchterner Arbeitsalltag die Szenerie beherrscht, entsteht in der Dämmerung ein geheimnisvolles Farben-

spiel aus künstlichen Lichtquellen, Reflexionen auf dem Wasser und tiefblauem Nachthimmel. Hafenzeitsleser Klaus Bochem (54) hat solche Momente mit der Kamera eingefangen und kunstvoll in Szene gesetzt.

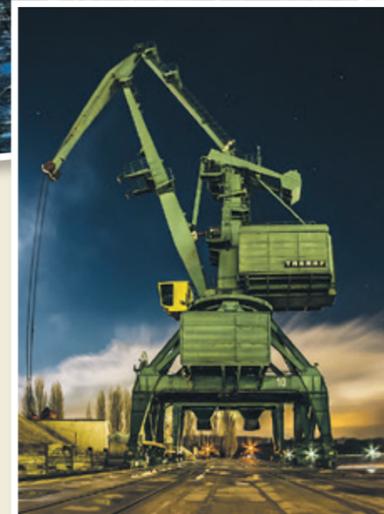
„Als Fotograf reizt es mich, die besondere Ästhetik herauszuarbeiten, die Industrieanlagen bei Einbruch der Dunkelheit entwickeln“, betont Bochem. Das Ergebnis kann sich sehen lassen!



Blaue Stunde: Blick auf die Einfahrt zum Godorfer Hafen.



Klare Komposition: Die Gleisanlagen der HGK im Güterbahnhof Godorf bei Nacht.



Grüner Gigant: Der Hafenkran ähnelt einem riesigen Insekt.

Starker Helfer für den Gleisbau

Neues Schienenfahrzeug erleichtert Arbeiten an den Strecken der HGK

Schienen trennen oder schweißen, alte Gleise entfernen oder neue verlegen – als Gleiswerker muss man kräftig anpacken können. Und benötigt natürlich die passende Ausrüstung. Bei der HGK haben die Kollegen vom Gleisbau vor einigen Wochen eine willkommene Verstärkung bekommen. Das feuerrot lackierte Gleisarbeitsfahrzeug GAF 100 R hilft ihnen seitdem bei der täglichen Arbeit. Gebaut 1994 für DB Netz, wurde das von der HGK gebraucht erworbene Fahrzeug in diesem Jahr von Grund auf erneuert, modernisiert und mit einem

neuen Ladekran ausgestattet. Wer es zum ersten Mal sieht, mag kaum glauben, was in ihm steckt. Angetrieben von einem 230 PS starken Motor, kann das GAF 100 R bis zu 100 km/h schnell fahren (auf dem HGK-Netz maximal 50 km/h) und eine Anhängelast von bis zu 80 Tonnen ziehen oder schieben. „Es ist wie eine kleine Lokomotive einsetzbar“, erläutert Harald Kaib, Leiter Anlagenplanung bei der HGK. Besonders hilfreich: Der integrierte Kran ist fernsteuerbar und kann problemlos 15 Meter lange Schienen verladen. (mf)



Bild: Stinner

Rot, stark, schnell: das neue Gleisarbeitsfahrzeug der HGK.