

Mehr als Kohle
Die HGK Tochter
HTAG im Porträt
Seite 02



HGK im Süden
Die Standorte der Neska
und HTAG am Oberrhein
Seite 04



Inliner für Schüttgut
Staubsaugerbeutel
im Container
Seite 05



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 3 | September 2017 | www.hgk.de

HGK – Impulsgeber der Bahnlogistik



Bild: HGK, RheinCargo

Editorial



Hans Peter Wieland,
Geschäftsführer neska intermodal und
CTS Containerterminal Niehl

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die Probleme mit den Kölner Rheinbrücken sind mittlerweile europaweit bekannt. Anfang August berichtete die Londoner Financial Times in einem vierspaltigen Artikel mit Bild der Leverkusener Rheinbrücke über die „Risse in Deutschlands kaputtgesparter Infrastruktur“. Dabei wird deutlich gemacht, dass nicht nur jahrzehntelange „Sparprogramme“ im Bundesfernstraßennetz für die „zerbröselnde Brücken- und Straßeninfrastruktur“ verantwortlich seien sondern vor allem Ausgabenkürzungen der Kommunen. Mit der Instandsetzung der Kölner Stadtbrücken werden die Probleme nun angegangen, allerdings steht zu befürchten – siehe Kölner Bühnen oder Museen – dass sich die Arbeiten unverhältnismäßig lange hinziehen. Die Kölner Häfen sind auf eine funktionierende Brückeninfrastruktur angewiesen, um ihre Versorgungsaufgaben für die regionale Wirtschaft und Bevölkerung zeitgerecht zu erfüllen. Die Fahrverbote für den Lkw-Verkehr an den Kölner Rheinbrücken und der Leverkusener Autobahnbrücke haben in den vergangenen Jahren zu rückläufigen Umschlagsmengen im größten Containerterminal am Rhein in Köln Niehl und Abwanderungen an andere Standorte geführt. Um eine weitere Erosion der Umschlagsmengen zu verhindern benötigen wir ein intelligentes innerstädtisches Verkehrsleitsystem, um die Zufahrt zu den Kölner Häfen für den Lkw-Verkehr jederzeit zu gewährleisten und die Häfen in die Baulogistik an den Brücken einzubeziehen. Wir arbeiten daran gerne mit!

Freundliche Grüße

Hans Peter Wieland

Horst Leonhardt – Pionier des privaten Eisenbahngüterverkehrs

Die Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE), Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) und die HGK schlossen sich 1992 zusammen, um als Privatgüterbahn Teil der damals neu gegründeten Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) zu werden. Seither hat sich die HGK nicht nur als bedeutender Binnenhafen und Logistikdienstleister einen Namen gemacht sondern spielte eine entscheidende Rolle bei der Etablierung privater Eisenbahnen im nationalen und internationalen Güterverkehr. Horst Leonhardt war als Prokurist, seit 2004 als Vorstandsmitglied und seit 2011 als Vorstandssprecher der HGK von der ersten Stunde an dabei und ist einer der Pioniere im privaten Schienengüterverkehr Deutschlands.

Erfolgreicher Start. Aus dem Betreiber der Kölner Häfen mit Regionalbahnbetrieb ist heute eine europaweit florierende Logistikholding geworden, die über die Beteiligung RheinCargo eine der größten deutschen Güterbahnen betreibt. „Die Vorgängergesellschaften KBE und KFBE hatten seit Jahren hohe Verluste eingefahren. Trotz-

dem gelang der HGK schon im ersten Betriebsjahr einen Gewinn von 1,8 Millionen DM zu erzielen“, erinnert sich Horst Leonhardt. 850 Mitarbeiter erwirtschafteten damals einen Umsatz von 80 Millionen DM. „Heute erwirtschaften 1.500 Mitarbeiter einen Umsatz in der HGK-Gruppe von rund 500 Millionen Euro. Der Gewinn 2016 der HGK beläuft sich auf 8,1 Mio. Euro“, zieht Leonhardt Bilanz.

Chance Bahnliberalisierung. Der Aufbau des erfolgreichen privaten Güterbahnunternehmens war alles andere als einfach. „Vor 25 Jahren fragten wir uns: Wie können wir dem Abschwung in unserer Region entgegenwirken? Da kam 1994 die Bahnliberalisierung gerade rechtzeitig“, erzählt Leonhardt: „Ab dann begannen wir neue Verkehre aufzubauen. 2002 gewann die HGK eine Ausschreibung der Deutschen Shell zum Transport von 3,5 Millionen Tonnen Treibstoff im Jahr im Fernverkehr. Diese Größenordnung hatte es in punkto Strecke und Volumen bei der HGK noch nicht gegeben.“

Erfolgsrezept Logistik. „Ich erinnere mich noch gut: Da war ich das erste Mal in meinem Leben eine Woche lang nicht zu Hause, nur im Büro“, berichtet Leonhardt: „Wir hatten nur sechs Wochen Vorbereitungszeit und eine nicht ausreichende Anzahl von Lokomotiven. Das war schon eine außergewöhnliche Herausforderung. Natürlich wollten wir unseren Kunden nicht enttäuschen.“ Leonhardt war damals Prokurist und für den Cargobereich verantwortlich. „Gemeinsam mit einem Team hoch motivierter Mitarbeiter haben wir es geschafft: Nach vier Monaten hatten wir die Qualität der DB erreicht und nach sechs Monaten hat man uns bescheinigt, dass wir besser sind. Ein toller Erfolg.“ Mit hoher Leistungsqualität, Flexibilität und absoluter Kundenorientierung hat sich die HGK in dem hart umkämpften Markt rasch einen Namen gemacht und kooperiert heute mit zahlreichen anderen Güterbahnen in Europa. „Erfolgsrezept der HGK im Bahnbereich ist das Erstellen von maßgeschneiderten Angeboten und knüpfen kompletter Logistikketten“, so Leonhardt: „Und das ist ein Konzept für die Zukunft.“



Horst Leonhardt

Hans-Wilhelm Dünner

Neue Verkehre werden möglich

RheinCargo begrüßt Masterplan Schienengüterverkehr

Der Ende Juni von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in Berlin vorgestellte Masterplan Schienengüterverkehr soll helfen, mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern, den Marktanteil des Sektors zu steigern und die Branche dauerhaft zu stärken. Dazu wird der Bund im kommenden Jahr die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr deutlich senken und stellt zum Ausgleich im Haushalt 2018 rund 350 Millionen Euro bereit. „Der Gütertransport auf der Schiene wird dadurch billiger“, so Dobrindt. Darüber hinaus

wird in den Ausbau der Infrastruktur investiert, etwa das 740-Meter-Netz für längere Züge, die Digitalisierung und Automatisierung von Transport- und Verladeprozessen vorangetrieben und werden Innovationen gefördert. Dobrindt: „Die Unternehmen werden entlastet und wir machen sie leistungs- und wettbewerbsfähiger.“

RheinCargo Geschäftsführer Wolfgang Birlin begrüßte in einem Statement die Pläne der Bundesregierung: „Wir hoffen, dass zeitnah konkrete Umsetzungsschritte innerhalb der einzelnen

Maßnahmen erfolgen werden, so dass der Schienengüterverkehr in Zukunft gestärkt und im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähiger wird. Der Masterplan ist geeignet, vorhandene Engpässe auf der Schiene mittelfristig zu beseitigen, um somit mehr Schienengüterverkehr in Deutschland zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund erwarteter steigender Transportmengen ist dies unerlässlich, ganz zu schweigen von dem verkehrspolitischen Ziel, Güter von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger – wie die Schiene – zu verlagern.“

(dü)



Bild: RheinCargo

Der Flüssigguttransport ist auch heute noch Kerngeschäft der RheinCargo

Bild: Pohl & Co



Moderne Spezial-LKW, wie Gurtband- und Leichtbauauflieger sowie hochentwickelte Flurfördersysteme sorgen dafür, dass auch die schwersten hochsensiblen Waren pünktlich und unverseht am Bestimmungsort ankommen

Pohl & Co

Mehr als nur Papier

Die Partner für die Papierversorgung der Kölner Verlage sitzen im Hafen Niehl

Kaum einer weiß, woher das Papier stammt, auf dem die allmorgendliche Zeitung gedruckt ist. Die Druckunterlage vieler Verlage in Köln und Umgebung jedenfalls kommt aus nördlicher und südlicher Richtung mit Zügen in's Niehler Lager der Pohl & Co. GmbH. Von dort wird es bedarfsgerecht per Lkw zugestellt. Die vor 65 Jahren in Hamburg gegründete Firma Pohl & Co. ist eine internationale Spedition mit Kernkompetenz in der Just-in-time-Logistik für Papier und Forstprodukte. Dank eigener Terminals, großer Lager- und Transportkapazitäten sowie einer zuverlässigen

Informationstechnologie stellt das Unternehmen reibungslose Logistikketten für seine anspruchsvollen Kunden aus der Druckindustrie, dem Handel und anderen Unternehmen aus der Industrie und Dienstleistungsbranche sicher.

Als Outsourcing-Partner übernimmt Pohl & Co. die bedarfsorientierte Organisation und Steuerung der gesamten Logistikkette – von der Versorgung über die Distribution bis zur Entsorgung. In Zeitfenstern oder just in time – international, national oder lokal. Mit Terminals in Hamburg, Berlin, Köln und Dresden sowie Partnerterminals in Augsburg

und Magdeburg ist Pohl & Co. nahe an der produzierenden Industrie. Die Unternehmen und Niederlassungen liegen an wichtigen Knotenpunkten des Schiffs-, Straßen- und Schienenverkehrs. Das in Köln und Umgebung an die hier zahlreich ansässigen Druckereien und Verlage ausgelieferte Papier kommt zu 90 Prozent per Waggon auf tonenschweren Papierzylindern aus Ostdeutschland, Schweden oder Österreich und wird in zwei Hallen mit 16.700 Quadratmeter Lagerfläche zwischengelagert. „Wir haben uns im Bereich Papiertransport und -logistik in Köln einen Namen machen können“, erklärt Nieder-

lassungsleiter Thomas Jägerberg. „Papiertransport ist keine triviale Sache. Wer in unserem Geschäft erfolgreich sein möchte, muss zum Beispiel eine geringe Beschädigungsquote vorweisen. Unter anderem in Köln haben wir uns damit etablieren können“, ergänzt Geschäftsführer Michael Kleifges.

Mit speziell für den Papiertransport auszustatteten Sattelaufliegern beliefert Pohl & Co. im Pendelverkehr namhafte Kunden wie den Kölner DuMont-Verlag oder den Axel Springer Verlag in Essen. Somit werden etablierte Zeitungen wie der Kölner Stadtanzeiger oder Magazine wie Bravo oder TV Movie auf von Pohl & Co. gelieferten Papier gedruckt. „Besonders stolz sind wir auf unser Just-in-Time-Lieferungskonzept“, berichtet Jägerberg. Durch dieses Verfahren werden Kunden genau zu dem Zeitpunkt beliefert, zu

dem das Papier auch gebraucht wird. Lagerhaltung vor Ort wird dadurch überflüssig. „Wir liefern Tag und Nacht, Montag bis Sonntag, dann wenn die Ware benötigt wird.“

Just-in-time-Logistik von Papier für Druckereien

Am Standort Köln arbeiten 10 Mitarbeiter, deutschlandweit mehr als 110 Angestellte. „Neben der Papierlogistik im Auftrag führender Papierhersteller deckt Pohl & Co. die komplette Deutschlandlogistik für Verpackungsprodukte eines schwedischen Herstellers ab – ein Geschäft, das von dem rapide wachsenden Onlinehandel sowie der Nutzung für Lebensmittel profitiert“, freut sich Kleifges. 1.500 Waggons kommen dafür jedes Jahr voll beladen mit Papier aus Schweden. Ebenso hat

sich Pohl als Partner der russischen Papierindustrie mit Direktanläufen der Containerschiffe von Sankt Petersburg nach Hamburg etabliert. Pohl & Co. hat sich in den vergangenen Jahren auch einen Namen als multifunktionaler und flexibler Anlaufpunkt für anspruchsvolle Logistikdienstleistungen gemacht. Das seit 2005 zur neska Gruppe gehörende Unternehmen hat angesichts sinkender Druckpapiermengen rechtzeitig gehandelt und sein Portfolio umfangreich ausgebaut.

„Die meisten Papierprodukte kommen direkt aus Skandinavien per Waggon in die Niederlassungen Köln und Berlin mit Ganzzügen, Waggongruppen und Einzelwagen“, berichtet Michael Kleifges. „Dabei werden 65 Tonnen pro Waggon und bis zu 900 Tonnen pro Zug befördert. Die transportempfindlichen Papierrollen werden mittels so genannter Klam-

merstapler bei uns entladen und bis zur Auslieferung eingelagert. Um einen lückenlosen Umlauf der Spezialwaggons zu gewährleisten, sorgen wir für deren Rückbefrachtung mit Lebensmitteln und Kaufmannsgütern sowie Altpapier, die ebenfalls in unseren Lagern in Köln und Berlin zwischengelagert werden. Das vermeidet doppelte Leerfahrten und spart Frachtkosten.“ Befragt nach den zukünftigen Entwicklungsperspektiven von Pohl & Co. nennt Michael Kleifges neben der Akquisition neuer Kundenpotenziale, den Ausbau der Bahnverkehre insbesondere in Kooperation mit RheinCargo sowie die Entwicklung neuer durchgängiger Logistikkonzepte: „Die Eingliederung der neska in die HGK eröffnet uns vielfältige neue Geschäftsmöglichkeiten und ein breiteres Dienstleistungsportfolio, die wir zum qualifizierten Ausbau unserer Kundenstrukturen nutzen werden.“ (dÜ)

Aus der Geschichte des Unternehmens**1856**

Gründung der Harpener Bergbaugesellschaft in Dortmund

1904

Gründung einer eigenen Reederei durch Übernahme der Bergbau und Schifffahrt AG mit Sitz in Ruhrort

1926/1966

Erwerb des Hafens Ginsheim-Gustavsburg

1970

Aufbau der Schubschiffahrt

1984/1989

Erwerb von 35 Prozent der Anteile an der neska

1987/1989

Trennung von der eigenen Schubschiffahrt, Aufbau der Zeitcharterflotte

1990

Gründung der Harpener Transport AG mit Sitz in Duisburg

1992/1994

Erwerb von 100 Prozent der Anteile an der Oudkerk B.V., Rotterdam

1995

Namensänderung in Harpen Transport AG

1998/2000

Erwerb von 100 Prozent der Anteile an der Navigare Stauerei- und Speditions GmbH, Duisburg

2000

Erwerb der Umschlagbetriebe in den Häfen Mannheim und Karlsruhe

2001

Gründung der MASSLOG GmbH in Duisburg

2002

HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG übernimmt 100 Prozent der Anteile an der Harpen Transport AG, Duisburg

2004

Namensänderung in HTAG Häfen und Transport AG

2014

Verkauf der neska Anteile an die HGK

Mehr als nur Kohle

HTAG Häfen und Transport AG erweitert Leistungsspektrum mit Synergien



Erste Entladung des HTAG-Koppelverbandes HANSEATIC mit Steinkohle bei Inbetriebnahme des neuen Uniper-Kraftwerks in Datteln

Die HTAG Häfen und Transport AG, 1904 als Reederei für Kohlentransporte gegründet, ist heute dank breiter Aufstellung in den Bereichen Binnenschiffs- und Bahntransporte, Umschlag, Lagerung und Spedition ein modernes Logistikunternehmen. Seit 2002 unter dem Dach der HGK, gehört die HTAG durch ein solides Wachstum und eine flexible, vorausschauende Anpassung an die Marktentwicklungen zu den führenden europäischen Anbietern für Massen- und Stückgutlogistik zu Wasser und zu Lande.

Leistungen. Die HTAG-Gruppe erzielte 2016 mit einer Transportleistung von 10,4 Millionen Tonnen und einer Umschlagsleistung von 2,6 Millionen Tonnen einen Umsatz von 93 Millionen Euro und beschäftigt 100 erfahrene und bestens ausgebildete Mitarbeiter in der Zentrale in Duisburg und den sechs Niederlassungen in Berlin, Ginsheim-Gustavsburg, Mannheim und Karlsruhe in Deutschland, in Rotterdam in den Niederlanden und Metz in Frankreich. Die HTAG-Gruppe umfasst darüber hinaus die Navigare Stauerei und Speditions GmbH in Duisburg und die Oudkerk B.V. Rotterdam mit Niederlassungen in Vlissingen und Antwerpen als 100-prozentige Tochtergesellschaften und eine Beteiligung an der Masslog GmbH in Duisburg zu 50 Prozent. Dabei ist die HTAG in den

vier Geschäftsbereichen Reederei und Befrachtung, Häfen/Umschlag, Kontraktlogistik und Spedition aktiv.

Optimistischer Ausblick. Die HTAG-Vorstände Volker Seefeldt und Joachim Holstein blicken trotz des anhaltenden Strukturwandels in den Energiemärkten mittelfristig optimistisch in die Zukunft. „Die Inbetriebnahme neuer leistungsfähiger Kohlekraftwerke sowie die Schließung weiterer Atomkraftwerke lässt

„Kundennähe und Flexibilität bestimmen Markterfolg

unsere Kunden aus der Kraftwerkswirtschaft für die nächsten fünf Jahre von relativ stabilen Transportmengen von Importsteinkohle per Binnenschiff und Bahn ausgehen“, erwartet Seefeldt. „Wegen der Umwelteinwirkungen stehen Braunkohlekraftwerke politisch besonders unter Druck. Der zu erwartende Strukturwandel in diesem Bereich der Energiewirtschaft stärkt eher die modernen mit Kraft-Wärme-Kopplung arbeitenden Steinkohlekraftwerke mit einem Energieerzeugungsgrad von fast 50 Prozent“, ergänzt Joachim Holstein.

Neue Güterarten. Bereits seit einigen Jahren richte man sich darauf ein, dass das früher dominierende Transportgut Kohle langfristig an Bedeutung verlieren werde und akquiriert für die Auslastung der eigenen Hafengelände sowie der vertraglich gebundenen Binnenschiffsflotte andere Transportgüter, berichtet HTAG-Vorstandssprecher Seefeldt. Dabei habe sich die HTAG in den vergangenen Jahren von einem reinen Binnenschiffahrtsunternehmen zu einem multimodal agierenden Logistiker mit Schwerpunkt Binnenschiffahrt und Hafenumschlag entwickelt, der auch Bahn- und Lkw-Transporte anbietet. Auf diesem Wege sei dem Unternehmen die enge Zusammenarbeit mit der Mutter HGK, deren Beteiligungsgesellschaft RheinCargo aber auch mit der Schwestergesellschaft neska zugutegekommen. Volker Seefeldt fungiert gleichzeitig als Sprecher der Geschäftsführung der neska: „Dies ermöglicht die Hebung von Synergien im Transportbereich und die bessere Auslastung der Hafen- und Logistikstandorte in der gesamten HGK-Gruppe.“

Durchgängige Logistik. Volker Seefeldt erläutert: „Mit unserer Expertise können wir heute komplexe Aufgaben in der verkehrsträger- und länderübergreifenden Steuerung, Koordination und Distribution von Massen- und Stückgütern übernehmen. Gemeinsam mit unserer Schwes-

tergesellschaft neska bieten wir unseren Kunden auch Logistikkonzepte im kombinierten Verkehr Schiff/Bahn, Hallenlagerung und Materialbearbeitung sowie internationale Spedition an. Mit diesem breiteren Angebot gehen wir aktiv an den Markt.“ Joachim Holstein ergänzt: „Die Unternehmen ergänzen sich, ohne sich in ihren Leistungen zu überschneiden. Die Zusammenarbeit untereinander wird immer besser, die Anzahl der gemeinsamen Projekte entwickelt sich erfreulich. Unsere Kunden kommen heute aus der Energie-, Agrar-, Bau- und Entsorgungswirtschaft sowie der Chemieindustrie. Haupttransport- und Umschlaggüter sind Steinkohle, Getreide, Futtermittel, Baustoffe, Abfälle, Holz, Chemierzeugnisse und diverse Stückgüter.“

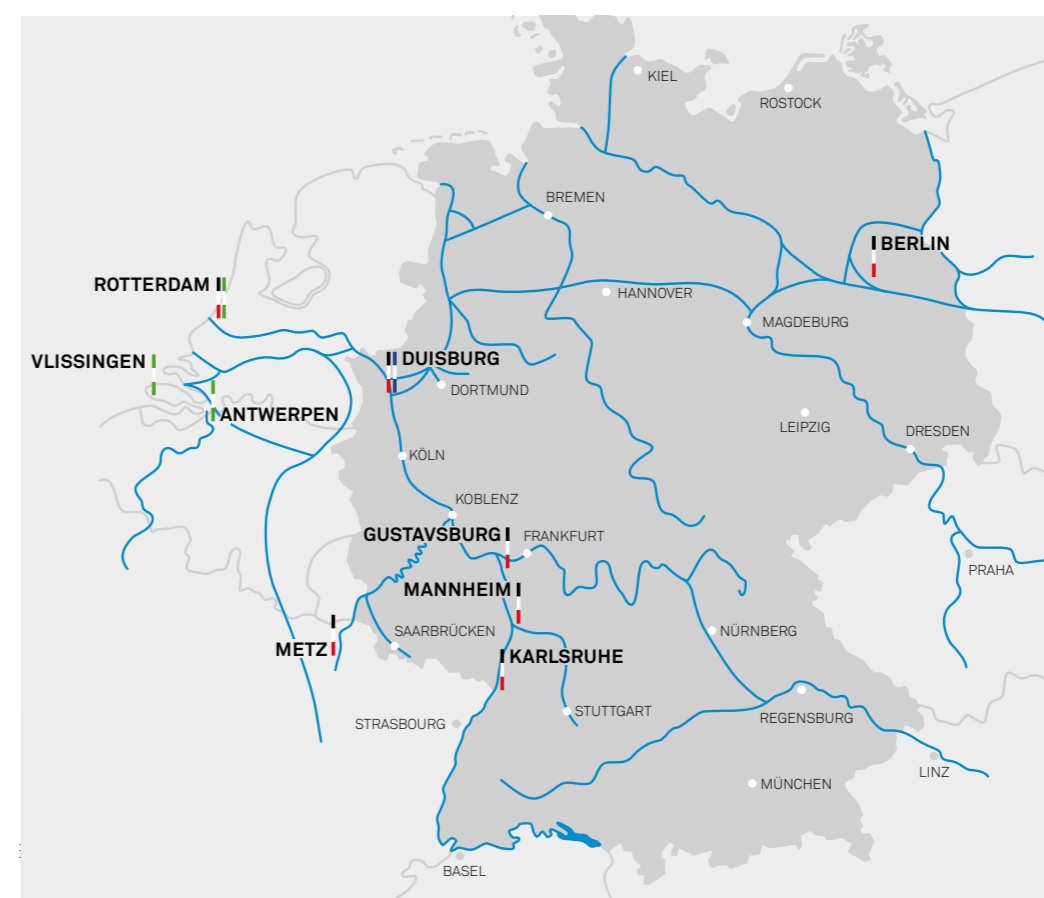
Schlanke Strukturen. Großen Wert legt die HTAG seit vielen Jahren auf die qualifizierte Ausbildung. „Viele Führungs- und Nachwuchskräfte im Unternehmen kommen aus den eigenen Reihen“, berichtet Seefeldt abschließend: „Dank gut ausgebildeter Mitarbeiter in allen Bereichen können wir uns schlanke Strukturen leisten und schnell auf Kundenanfragen reagieren. Die Märkte werden immer volatil – Kundennähe und Flexibilität sind entscheidend für den Markterfolg. Aber auch mit der guten Rückendeckung durch die HGK sehen wir die HTAG zukunftssicher aufgestellt.“ Hans-Wilhelm Dünner



Die HTAG-Vorstände Volker Seefeldt und Joachim Holstein



Der HTAG-Koppelverband SJOUWER unterwegs im Containertransport auf dem Rhein für das Schwesterunternehmen neska intermodal



Standorte der HTAG Niederlassungen und ihrer Tochter- und Beteiligungsunternehmen in Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Frankreich

Hafen news

Nachhaltige Stadtplanung

1917 wurde Adenauer OB in Köln

Ansicht von Köln und der Ville, Ölgemälde von Franz Wilhelm Seiwert, 1929 (Kölnisches Stadtmuseum)

Am 18. Oktober 1917 tritt Konrad Adenauer, der spätere Bundeskanzler, sein Amt als Kölner Oberbürgermeister an. Wie kaum ein anderer prägt er von diesem Zeitpunkt an bis zu seiner Absetzung durch die Nationalsozialisten 1933 die Gesichte der Stadt. Wirtschaftlich werden trotz der schwierigen Zeiten entscheidende Weichenstellungen gelegt: In Niehl entsteht seit 1922 ein moderner Industriehafen, der 1925 eröffnet und 1929 mit der Mülheimer Brücke an die rechtsrheinischen Industriegebiete angeschlossen wird. 1924 wird Köln zur wichtigen Messestadt. Der US-Automobilkonzern Ford kommt 1930 dank Adenauers Engagement nach Köln und verlegt seine Zentralverwaltung für Deutschland auf das am Niehler Hafen erworbene Industrie Gelände. Anlässlich des 100. Jahrestages präsentiert das Kölnische Stadtmuseum vom 1. Juli bis 19. November 2017 eine eindrucksvolle Ausstellung. Sie zeigt nicht nur die Person Adenauers, sondern lässt das damalige Leben, den Alltag, die Umbrüche, Architektur, Wirtschaft und Kultur wieder auferstehen. (dÜ)

www.museenkoeln.de

Erste Flüssigerdgas-Bunkerstation

LNG bald im Hafen Köln

Die geplante LNG-Bunkerstation ist im Hafen Köln die erste Deutschlands für die Land-zu-Schiff-Betankung

PitPoint.LNG baut die deutschlandweit erste Bunkerstation für Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas, LNG) im Kölner Hafen. Die neue Anlage ermöglicht die Speicherung von LNG, mit dem Binnenschiffe auf dem Rhein angetrieben werden können. Die LNG-Bunkerstation für die Land-zu-Schiff-Betankung ist ein weiterer Meilenstein zur Entwicklung einer europäischen LNG-Infrastruktur um die Nutzung von LNG als alternativen Kraftstoff im Straßen- und Schiffsverkehr weiter voranzutreiben. Bei der Verbrennung von LNG entstehen deutlich weniger Schadstoffe als bei der Dieselverbrennung. Durch die geringere Belastung durch Feinstaub oder NOx und sinkenden CO2-Ausstoß verbessert sich die lokale Luftqualität. Mit LNG betriebene Schiffe können ohne zusätzliche Abgasnachbehandlungssysteme die Emissionsauflagen der Binnenschiffahrt einhalten. Mit der für Mitte 2018 geplanten Inbetriebnahme wird diese LNG-Bunkerstation auch die neuen Dual-Fuel-Binnentanker mit Flüssigerdgas versorgen, die in Charter für Shell Western LNG B.V. fahren und regelmäßig den Hafen Godorf anlaufen. Die Einrichtung der LNG-Bunkerstation im Hafen Köln erfolgt im Rahmen des EU-Förderprogramms für Infrastruktur CEF, das mit dem Projekt „Durchbruch der LNG-Entwicklung für die Binnenschiffahrt“ neue Wege erschließt. (dÜ)

Neuer Container-Dienst Rhein-Mosel

Anbindung des Moselraumes über die Hubs in Luxemburg und Köln an die Seehäfen

Das CTS Containerterminal im Hafen Köln Niehl entwickelt sich immer mehr zur intermodalen Drehscheibe. Von wachsender Bedeutung sind dabei auch kombinierte Verkehre aus dem deutsch-französisch-luxemburgischen Moselraum, die in Köln Anschluss an intermodale Verbindungen zu den Seehäfen finden. Durch die optimierte Kombination von Binnenschiff und Bahn wird Lothringen, das Saarland, Luxemburg und die südliche Eifel verbessert seit Mai dieses Jahres intermodal über CTS Köln an die deutschen Seehäfen und die Westhäfen angebunden.

Auftraggeber ist die im luxemburgischen Hafen Mertert beheimatete LUXPORT Gruppe, die wöchentlich zwei 110-Meter-Binnenschiffe mit einer Kapazität von je 156 TEU zum Einsatz bringt, die von der HGK-Tochter HTAG Duisburg fest eingearbeitet sind. Damit werden das von der Société de Ports de Moselle betriebene Multimodal Terminal Metz (MMS) und das LUXPORT-Ter-

minal in Mertert über das CTS Containerterminal in Köln mit dem Hafen Antwerpen im Direktverkehr verbunden. In Köln werden Container für Rotterdam und die deutschen Seehäfen abgeladen und Boxen für Antwerpen zugeladen. Für den Weitertransport werden die CTS eigenen Verbindungen per Binnenschiff und Bahn in die Westhäfen genutzt, die deutschen Seehäfen sind per Schiene angebunden.

Die Containerlinie per Binnenschiff auf der Mosel hat sich gut etabliert, freut sich LUXPORT-Geschäftsführer Erik Odeley: „Wir haben als zentrales Hub zahlreiche Neukunden aus der Region akquiriert. Die Kooperation mit MMS im Hafen Metz ist bisher sehr erfolgreich. Wir sind daher optimistisch, dass wir weiteres Wachstum generieren können. In 2016 wurden im Hafen Mertert 6.600 TEU umgeschlagen. In den ersten sieben Monaten 2017 waren es bereits 7.500 TEU. Das entspricht einer Steigerung von 36 Prozent“.



Bild: LUXPORT

Containerumschlag im Hafen Mertert

Aktivitäten der HGK Gruppe in Süddeutschland

Die HGK ist über ihre Tochtergesellschaften HTAG in Gustavsburg, Karlsruhe und Mannheim sowie die neska in Mannheim aktiv

Das Rhein-Main-Neckar-Gebiet zählt aufgrund seiner Industriestruktur mit den Schwerpunkten Chemie und Automobil zu den wirtschaftlich prosperierenden Regionen Deutschlands. Die HGK Tochtergesellschaften HTAG und neska sind seit vielen Jahrzehnten mit eigenen Häfen, modernen Lagerhäusern und Logistik- und Speditionsaktivitäten an verschiedenen Standorten an Mittel- und Oberrhein vertreten und zählen zu den bedeutenden Dienstleistern der regionalen Wirtschaft.

per Lkw, Bahn und Schiff. Hauptaktivität an vier hochmodernen Lagerstandorten sind Umschlag, Kommissionieren, Konfektionieren und Verpacken von Gütern aller Art sowie die Bewirtschaftung der Lager von Industriekunden. Supply

HTAG und neska sind Partner der Wirtschaft am Mittel- und Oberrhein

Chain ohne Lücke – das ist der Anspruch der neska in Mannheim. Neben dem Handling von Gefahrstoffen bietet neska individuelle Konzepte für Projektlogistik und Outsourcing. Die Niederlassung im Hafen Mannheim ist mit den Verkehrs-

trägern Binnenschiff, Bahn und Lkw trimodal angebunden. Hinter der modernen Fassade verbirgt sich ein Hochregallager mit 2.400 qm Fläche für 2.800 Paletten. Weitere Blocklager bieten in Ludwigshafen Platz für 3.000 Palettenstellplätze und in Edingen/Neckarhausen für 6.200 Paletten. In Ladenburg betreibt die neska für einen Industriekunden ein vollautomatisches Hochregallager für 7.000 Paletten. Ein weiterer bedeutender Geschäftszweig der neska in Mannheim ist die Lkw-Spedition, die 50 Prozent des Umsatzes generiert. Hauptaktionsfeld seit mehr als 25 Jahren sind temperaturgeführte Transporte mit speziellen Thermo-Lkw. Das Spektrum reicht von tiefgekühlter Ware mit minus 18 Grad bis zu temperaturempfindlichen Gütern bis zu plus 15 Grad. Hierfür werden Spezial-Lkw mit Zwei-Kam-

mer-System für verschiedene Partien mit unterschiedlicher Temperaturregelung eingesetzt.

HTAG Niederlassung Ginsheim-Gustavsburg. Seit 1926 betreibt die HTAG im Hafen Gustavsburg ein Terminal für Umschlag und Lagerung von Schütt-, Stück- und Schwergut. Zum Ladungsportfolio gehören Kohle, Baustoffe und Schrott. Importkohle kommt mit bis zu 6.000 t ladenden Koppelverbänden von den Rheinmündungshäfen hierher und wird nach Umschlag und Zwischenlagerung per Bahn oder Lkw an Verbraucher in der Region oder weiter entfernte Kraftwerke weitertransportiert. Kunden im Hafen sind ein Metall-Recycling Unternehmen und ein Betonmischwerk. Ein benachbartes Tanklager nutzt die Lade- und Löschanlage im Hafen für den Flüssiggutumschlag.

HTAG Niederlassung Mannheim. Im Rheinauhafen werden feste Brennstoffe umgeschlagen und gelagert. Aber auch Kraftwerksnebenprodukte warten hier auf Abfuhr zu den Kunden. Kürzlich wurde die Hafen-Genehmigung um den Umschlag von nicht gefährlichen Abfällen erweitert, um die Sammlung und Aufbereitung von Bodenaushub zu ermöglichen, der auf Binnenschiffe zum Weitertransport verladen wird.

HTAG Niederlassung Karlsruhe. Dem südlichsten HTAG Umschlagterminal mit einem Jahresumschlag von 400.000 t steht im Hafen eine Fläche von 50.000 qm mit 800 m Kaianlage zur Verfügung. Der Fokus liegt auf Schiffsumschlag, ergänzt um Verladungen per Waggon und Lkw. Kunden sind die regionale Zement- und Papierindustrie. Das Güterportfolio umfasst feste Brennstoffe, Zuschlagstoffe sowie Kraftwerksnebenprodukte. Eine Transportbetonanlage wird mit den zur Produktion benötigten Zuschlagstoffen versorgt. Zum Dienstleistungsangebot gehört auch der Betrieb einer eigenen Siloanlage mit einem Volumen von über 3.000 cbm für staubförmige Güter. Heute lagern hier Flugasche und



Am Standort Ginsheim-Gustavsburg betreibt die HTAG ein eigenes Terminal für Umschlag und Lagerung von Schütt-, Stück- und Schwergut

Anhydrit-Zuschlagstoffe für die Bauindustrie – etwa für die Betonherstellung. Zur Anlage gehört ein speziell angefertigter Steiger, über den die Güter staubfrei aus dem Schiff in's Silo gepumpt werden. Der Betrieb einer Siebanlage für Koks rundet das Angebotsportfolio der HTAG Karlsruhe ab.

Siloamaxx Staubsaugerbeutel für Schüttgüter im Container



Karl Schmidt Spedition geht neue Wege in der Schüttgutverladung

Kippmulde hoch, runter mit der Ladung: Was bei Kohle, Kies oder Zuckerrüben ganz gut funktioniert, würde vielen Schüttgütern nicht bekommen. Sowohl Lebensmittel wie Salz, Mehl oder Getreide als auch chemische Grundstoffe, Pellets oder Granulate vertragen wenig bis gar kein Wasser, das Produkt soll möglichst frei von Verunreinigungen bleiben. Anders herum ist die Staubenentwicklung beim offenen Verladen mancher Schüttgüter groß. Das muss nicht sein.

Anspruchsvolles Geschäft. Seit 1981 ist die Karl Schmidt Spedition mit einer Niederlassung im Hafen Köln-Niehl vertreten. Dort hält das Unternehmen aus Heilbronn 128 Silos mit 30.056 Kubikmetern Lagerkapazität, 20.000 Quadratmetern Hallen- und 10.000 Quadratmetern Freilagerfläche für bis zu 50.000 Tonnen verpackter Produkte bereit. Hinzu kommen Stellplätze für 800 Container. Auf dem Gelände am Molenkopf machen Kunststoffgranulate das Gros des Geschäftes aus. Die Ware kommt von den großen Produzenten im Kölner Chemiegürtel

und wird in kleineren Mengen an verarbeitendes Gewerbe geliefert. „Ein Produkt, dessen Abnehmer keine Verunreinigungen gebrauchen können“, unterstreicht Niederlassungsleiter Michael Pütz. „Wollen wir zusätzlich staubige Güter umschlagen, brauchen wir ein geschlossenes System, mit dem auch feinstes Pulver staubfrei umzufüllen sind.“

Mit Siloamaxx lassen sich feinste Pulver staubfrei umfüllen

Staubsauger-Prinzip. Ein solches System steht in Köln seit Ende 2015 zur Verfügung und wird heute intensiv genutzt. Rund 1.500 Container und 30.000 Tonnen der unterschiedlichsten Produkte verladen und versenden Pütz und seine 55 Mitarbeiter inzwischen jährlich mit dem 2013 vorgestellten Siloamaxx-System ab Köln. Siloamaxx kommt von einem gleichnamigen Hersteller aus Hilgert, an dem die Schmidt-Gruppe heute beteiligt ist. Geschäftsführer der Firma aus

dem Westerwald ist Christian Hanses. „Mit unserem System kann man verschiedenste Materialien auch längere Zeit lagern über den Seeweg verschiffen, ohne dass sie Wasser ziehen“, erklärt Hanses. Als Transportgefäße dienen gewöhnliche Seecanister, die ein Mitarbeiter binnen 40 Minuten mit einem so genannten Linerbag auskleidet. Den kann man sich wie einen Staubsaugerbeutel aus Polyethylen vorstellen, der in den Container eingeklinkt wird. Der Linerbag ist durchsichtig, reißfest und wasserdicht. An der Türseite wird er mit Metallstangen gestützt, damit er beim Befüllen oder beim Öffnen der Türen später nicht hinaus quillt. Zwischen den Stützen schauen oben und unten zwei schlauchförmige Beutelöffnungen heraus, die abgedichtet werden. Sie dienen später zum Befüllen oder Entleeren.

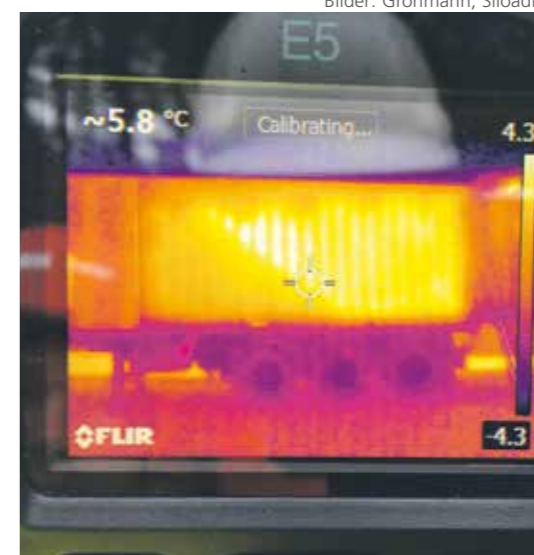
In 30 Minuten beladen. Mit einem eigenen Containerstapler, auch Reachstacker genannt, stellt das Schmidt-Team den vorbereiteten Seecanister vor die offene Tür eines speziellen Siloamaxx-Containers. Der steht inzwischen dauerhaft auf dem Gelän-

de in Köln. Im Inneren befindet sich die Steuerlektronik und ein Teleskop-Rohr, das durch die obere Beutelöffnung in das Transportgefäß eingefahren wird. Ein separates Gebläse pustet den Beutel auf, damit er jede Ecke des Containers ausfüllt und sein maximales Volumen entfaltet. Dann wird die Beld-Einheit mit einem Hochsilo, einem anderen Container oder einem Silo-Lkw verbunden. Bei Schmidt sind es meist Silo-Lkw, die die Mitarbeiter mit armdicken Schläuchen anschlagen. Wenn der Silo-Trailer hochgestellt ist, erledigt ein Gebläse den Rest des Umladeprozesses: Binnen 30 Minuten verteilt der Teleskop-Arm die komplette Ladung aus dem Silo-Trailer gleichmäßig im Container. Der kann im Anschluss je nach Bedarf mit Lastwagen, Bahn oder Binnenschiff verschickt werden.

One-Way. „So ein Container ist natürlich deutlich flexibler nutzbar als ein Silo-Auflieger“, erklärt Pütz. Ein Silo-Auflieger ließe sich gar nicht erst auf Schiff oder Bahn heben. „Der für die jeweilige Strecke beste Kompromiss zwischen umweltschonendem Transport, Zeit und Kosten lässt sich nur mit einem Container verwirklichen – und dazu ist der Standort in einem Binnenhafen in unmittelbarer Nachbarschaft eines Container Terminals ideal“,



Niederlassungsleiter Michael Pütz hat das Siloamaxx-System zu schätzen gelernt



Das Wärmebild zeigt, wie gut die Ladung verteilt wird – oder ob manuell nachgesteuert werden muss



Ein Mitarbeiter bindet den Silo-LKW an das mobile Siloamaxx-System an

sagt der 49-jährige Speditionskaufmann, der auch ein BWL-Studium in der Tasche hat. Ein weiterer Vorteil des Containers: Er muss nicht wie ein teurer Spezialauflieger leer wieder zurück gefahren werden, wenn es auf langen Strecken keine Rückladung gibt. Die leere Box bleibt einfach vor Ort oder wird an das nächste Terminal gebracht, wo sie auf den kommenden Einsatz wartet. Die Linerbags werden

Bei Big Bags oder palettierten Säcken fiele mehr Verpackungsmüll an

meist wieder ausgebaut. „Selbst beim Einweg-Einsatz entsteht weniger Verpackungsmüll, als wenn wir die Ware in Big Bags oder in palettierten Säcken verschicken würden. Zudem sparen wir uns eine Menge Arbeit beim Verpacken“, unterstreicht Pütz.

Fluidisiert. Der Entladevorgang mit dem speziellen ContainerQuickFlow-System verläuft ähnlich einfach: Die mobile Einheit wird an den unteren Containerverriegelungen angeklickt. Nachdem der Container mit einem Kippchassis aufgestellt wurde, bläst

sie durch die untere Öffnung des Beutels Luft in die Ladung, die nun wie eine Flüssigkeit aus dem Beutel hinaus durch eine Zellenradschleuse in das nächste Lager oder Ladebehälter läuft. In nur 25 Minuten sind 25 Tonnen Ladung wieder umgefüllt. „Dieser Prozess ist ebenfalls einfach, günstig, geräuscharm und staubfrei“, zählt Pütz die Vorteile auf.

Lange Liste. Regelmäßig verlädt die Spedition Schmidt in Köln bereits Tonmehl und Herdofenkoks aus dem Rheinischen Braunkohle-Tagebau und wird in der Fabrik Fortuna-Nord der RWE-Tochter Rheinbraun Brennstoff in Niederaußem veredelt. Nach der Verladung in Container bei Schmidt geht es dann weiter in das 3.200 Kilometer entfernte Tatarstan. Dort wird der Herdofenkoks seit 2016 als Filtermaterial in einer neuen Raffinerie eingesetzt. Neben diesen etablierten Logistikketten finden an der Kölner Siloamaxx-Plattform immer wieder Testverladungen anderer Interessenten statt, um die Eignung des Systems für deren Produkte zu untersuchen. „So haben wir schon eine ganze Liste erarbeitet, welche Ladungen für das Handling mit Siloamaxx infrage kommen“, freut sich Pütz. Nur Zuckerrüben werden wohl auch in Zukunft nicht dazu gehören ...

Hafen news

Wassertaxi umfährt Brückensperrung



Das Binnenschiff MS AVANCE mit Containern auf dem Rhein in Duisburg

Die Vollsperrung der A40-Rheinbrücke bei Duisburg vom 2. bis zum 17. August hatte auch für die neska Containerterminals im Großraum Duisburg erhebliche Auswirkungen wegen unkalkulierbarer Stauzeiten für die Lkw. Um die Versorgung der Standorte mit Leercontainern zu sichern, richtete neska Intermodal kurzfristig mit MS AVANCE ein neues Wassertaxi Krefeld – Duisburg ein, das seither täglich zwischen dem KCT-Terminal in Krefeld, den RR-Terminals „Home“ und „Gateway-West“ sowie den Kombiterminals DIT, D3T, DeCeTe in Duisburg pendelt. Durch dieses neue Transportsystem werden mehr als 100 Lkw-Touren am Tag eingespart. Seit dem Start wurden bereits mehr als 1.500 Container transportiert. Das eigentlich als Notlösung gedachte Wassertaxi hat bei allen Beteiligten so viel positive Resonanz erfahren, dass ein Weiterbetrieb bis zum Jahresende und darüber hinaus möglich ist.

Wartung der Fähre Langel/Hitdorf

Am 16. Oktober geht die zwischen Hitdorf und Langel verkehrende Fähre „Fritz Middelanis“ vorübergehend außer Betrieb. Grund sind Sanierungsarbeiten an den Rampenwegen. Je nach Witterung und Aufwand muss die 1962 in Dienst gestellte Fähre für circa zwei bis drei Wochen ruhen. Wegen der Betriebsunterbrechung werden für Oktober keine Monatskarten verkauft. Die Fähre transportiert an 362 Tagen im Jahr täglich rund 1.370 Personen, 360 Autos, 35 Liefer- und Lastwagen sowie 150 Fahrräder. Über den Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Fährbetriebes wird die HGK als Fährbetreiber rechtzeitig informieren.

Der Twitter-Account der Fähre lautet @FahreHitdorf

Schiffsverbindung von Köln nach England



MS NAVITAS bei der Beladung in Niehl mit Boxen für England

Der niederländische Hafen Moerdijk in der Nähe von Rotterdam hat sich zu einem beliebten Drehkreuz für den Kurzstreckenseeverkehr mit Containern entwickelt. Seit Anfang August bietet neska Intermodal durch Optimierung der eigenen Binnenschiffsfahrpläne für die Terminals CTS Köln und KCT Krefeld nun wöchentlich drei Abfahrten von und nach Moerdijk. Durch die Abstimmung der Fahrpläne auf die Abfahrten der Shortsea-Reedereien ist ein unmittelbarer Abschluss zu verschiedenen Hafenstandorten in Großbritannien möglich. Der neue Dienst ersetzt bisherige Lkw-Direktverkehre zwischen dem Großraum Köln und Krefeld zum Vereinigten Königreich.



Bilder: Grohmann, KD

Ein erster Schritt soll die Digitalisierung des Steigermanagements sein, um die knappe Ressource am Kölner Altstadtufer besser auszulasten

Amazon für die Binnenschifffahrt

KD-Eigner will ein Binnenschifffahrts-Kompetenzzentrum in Köln errichten

Jeff Besos schmiss 1994 seinen Job an der Wallstreet, um einen Online-Buchhandel zu gründen. Heute lässt sich die Produktpalette seiner Plattform nicht mehr mit einem Oberbegriff fassen: Amazon arbeitet auf den Verkauf von Autos hin, vertreibt eigene Serien über eigene Plattformen oder bietet IT-Dienstleistungen für Unternehmen an. Ähnliches schwebt auch Robert Straubhaar vor. Allerdings nur für die Binnenschifffahrt.

nagt dazu noch über 80 Flusskreuzfahrtschiffe. „Egal welches Schiff man betreibt: Viele Sektoren überschneiden sich einfach – da macht es Sinn, Erfahrungen und Kompetenzen zu bündeln“, unterstreicht Straubhaar. „Hier in Köln werden wir Schritt für Schritt ein Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt aufbauen.“

Baukasten. In der gesamten Bereederung, also in Administration, Einkauf, Gastronomie, Ausbildung, Personalwesen und Schiffsbetrieb, -ausrüstung, -technik und -wartung will er einzeln Module aus einem Baukastenprinzip anbieten. Und das nicht nur für die weiße Flotte, sondern auch für Güter- und Tankmotorschiffe. Davon gibt es in Europa rund 12.000. „Mein Traum wäre, fünf bis zehn Prozent der Güterschifffahrt als Partner oder Kunden zu haben“, sagt der gelernte Binnenschiffer, der

auch kaufmännisch in der Container-Logistik tätig war und eine höhere Offiziersausbildung bei der Schweizer Armee absolviert hat. Das ist noch nicht ganz auf Jeff-Bezos-Level – Amazon bedient einem Marktforschungsinstitut zufolge heute 42 Prozent des weltweiten Cloud-Markts und einen ähnlich großen Teil des Online-Handels. Aber für die „Nische Binnenschifffahrt“ ist es groß gedacht.

Kooperation. Für die Umsetzung will sich Straubhaar Partner in's Boot holen, die in ihren Bereichen Spezialisten sind. Als Shop-in-Shop, auf einer neutralen Plattform, die als Dachmarke dient. „Ich liebe Kooperationen und Wissensaustausch, aus denen alle Beteiligten einen Nutzen ziehen und bin für Ansätze und Vorschläge offen“, so der Vater von sechs Kindern. Konkrete Projektideen sind die Digitalisierung des Steigermanagements in Köln,

denn für die Hotelschifffahrt sind Anlegemöglichkeiten am Altstadtufer knappe Ressourcen. Weiter geht es etwa mit dem digitalen Management von Schiffszertifikaten, der Vereinheitlichung von Landstromanschlüssen und Abrechnungssystemen. In der Übernahme der KD sieht Straubhaar einen ersten Schritt hin zu seiner Vision. Das Traditionsunternehmen wird gleichzeitig Bestandteile und Kunde des neuen Kompetenzzentrums sein. „Letztendlich ist mir die KD auch ein Herzblutthema.“ (cg)



Robert Straubhaar (m.) mit den Vorständen der Köln-Düsseldorfer Achim Schloemer (l.) und Thomas Guenther (r.) bei der KD-Übernahme im September 2016



Ein Testzug wartet in Brühl-Mitte auf seinen Einsatz

Zweites Gleis für die Linie 18

Streckenausbau in Brühl gewährleistet stabileren Fahrplan

Ferienzeit ist Bauzeit. Wenn gefühlt halb Deutschland verreist ist, sehen Infrastrukturbetreiber die Chance, alte Anlagen auszutauschen oder zu verbessern, um sie wieder fit für den Schüler- und Berufsverkehr zu machen. So auch die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Neben etlichen Güterverkehrsgleisen in und um Köln betreibt die HGK auch die Trasse der Vorgebirgsbahn zwischen Köln und Bonn, auf der KVB und SWB die Linie 18 fahren. Um einen stabileren Fahrplan zu gewährleisten und um den zehn-Minuten-Takt zwischen Köln und Brühl-Mitte bis Brühl-Schwadorf auszuweiten, musste der bislang eingleisige Streckenabschnitt um ein zweites Gleis erweitert werden. Das war wegen beengter Platzverhältnisse nicht im laufenden Betrieb möglich. Verschiedene andere Arbeiten wurden bereits seit Baubeginn im Juli 2015 ausgeführt. Dazu zählt etwa die Erneuerung der Haltestelle Brühl-Süd.

Mit Hochdruck. Die heiße Phase mit Vollsperrung der Strecke zwischen Brühl-Mitte und Brühl-Schwadorf fand ab dem 17. Juli in den Sommerferien statt. Im Zweischichtbetrieb installierten die Bautrupps Gleisbett, Schienen, Oberleitungen und Signalanlagen. Arbeiten am Wochenende konnten Projektleiter Harald Kaib und sein Team damit aber vermeiden. Zwischen Brühl-Mitte und Brühl-Süd musste auch das bestehende Gleis komplett abgebaut und ein Stück versetzt werden. Die Ortlichkeiten ließen es nicht zu, einfach ein paralleles Gleis zu verlegen. Entsprechend mussten die bislang eingleisigen Bahnübergänge Liblarer Straße, Clemens-August-Straße und Pingsdorfer

„Der Zehn-Minuten-Takt wird bis Schwadorf ausgeweitet“

arbeiten am Wochenende konnten Projektleiter Harald Kaib und sein Team damit aber vermeiden. Zwischen Brühl-Mitte und Brühl-Süd musste auch das bestehende Gleis komplett abgebaut und ein Stück versetzt werden. Die Ortlichkeiten ließen es nicht zu, einfach ein paralleles Gleis zu verlegen. Entsprechend mussten die bislang eingleisigen Bahnübergänge Liblarer Straße, Clemens-August-Straße und Pingsdorfer

Die Last von der Straße nehmen

Schwerguttransporte sind auf dem Binnenschiff gut aufgehoben

Industrieanlagen, Rotorblätter oder Brückenbauteile: Schwerguttransport und Binnenschifffahrt passen gut zusammen. Kein anderer Verkehrsträger erzeugt so wenig physikalische Belastungen an Ladegut und Infrastruktur. Im Bauch der Schiffe finden selbst großvolumige oder sperrige Güter Platz – Je nach Laderaumabdeckung sogar geschützt vor Wind und Wetter. Auf der Binnenwasserstraße müssen weder Oberleitungen noch Ampelanlagen abmontiert werden. Das kostet Spediteure und Anwohner deutlich weniger Zeit und Nerven. Und der Schiffsführer hat trotz 500-Tonnen-Projektladung bei Niedrigwasser weniger Sorgen als mit 2.000 t Kohle im Laderaum.

Stürzberg wurden die Transformatoren auf eine Kesselbrücke umgeladen, die über zwei mal 16 Achsen verfügt. Dann ging es auf der Straße weiter bis Niederauem. Mit diesem kombinierten Transportkonzept hat die Firma Viktor Baumann Schwertransporte dem Straßennetz mindestens 60 Kilometer Höchstbelastungen erspart; keine der ohnehin angeschlagenen Rheinbrücken musste unter der hohen Belastung ächzen.

„Keine Rheinbrücke muss unter der hohen Belastung ächzen“

Ausgeklügelte Strecke. Regelmäßig fahren schwere Ladungen nahezu unbemerkt auf dem Wasser quer durch Köln. So auch Anfang des Jahres: Zwei jeweils 295 Tonnen schwere, in Bad Honnef gebaute Großtransformatoren wurden dort auf einen Spezialponton gerollt. In

Regelung getroffen. Genau so soll es laufen: Seit 2010 müssen Schwertransporte bundesweit im Internet bei VEMAGS beantragt werden. Die Abkürzung steht für „Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte“. Dort wird auch geprüft, ob die vorgeschlagenen Routen der



Transformatoren-Verladung in Bad Honnef. Ihr Weg führt die 295-Tonnen-Kolosse mitten durch Köln

Bild: Baumann

Seefahrer gehen auf Hafenrundfahrt

Marinetechniker und Marinekameradschaft "Leuchtturm" erkunden Köln vom Wasser aus

Auf den Weltmeeren sind sie unterwegs um humanitäre Hilfe zu leisten, Waffenembargos durchzusetzen oder Handelsrouten vor Piraten zu schützen. In Köln waren die gestandenen Seefahrer des Techniker-Hörsaals der Marinetechnikschule Parow unterwegs, um Einblicke in die zivile Wirtschaft zu gewinnen, auf die sichere Seewege und stabile Wirtschaftsbeziehungen angewiesen ist. So standen bei einer Industriebelehrungsfahrt vom 7. bis zum 13. Juli Besuche bei Deutz, Bayer und dem Technikum Bergisch Gladbach, aber auch bei den MMC-Studios oder im Römisch-Germanischen Museum auf dem Programm. Natürlich durften auch Altstadtführung und Rundfahrt durch Deutschlands zweitgrößten Binnenhafen nicht fehlen – ist Köln mit seinem Industriegürtel doch ein nicht

unbedeutender End- und Knotenpunkt globaler Logistikketten. Gut möglich also, dass einer der 17 Offiziersanwärter diesem oder jenem im Niehler Hafen gestapelten Container schon mal auf See begegnet ist.

„Stabile Wirtschaftsbeziehungen sind auf sichere Seewege angewiesen“

Komplexe Zusammenhänge. Die an Bord der „Rheinperle“ gesammelten Eindrücke sind ganz unterschiedlich. „Ich hätte mir das alles großer vorgestellt“, sagt Lehrgangsteilnehmer und Mitorganisator Dominik Petitjean, die von

der Stadtführerin über die Lautsprecheranlage durchgesagten Umschlagzahlen von jährlich über zwölf Millionen Tonnen Gütern und 500.000 Containerereinheiten noch im Ohr. „So weitläufige Hafenanlagen hätte ich nicht vermutet“, staunt einer seiner Kameraden. Verbindungen zur Binnenschifffahrt sind schnell gefunden: Petitjeans Urgroßeltern waren vor dem Krieg selbst als Flussschiffer auf der Oder unterwegs. Der Vater von Kapitänleutnant Christin Greeb, Hörsaalleiterin und stellvertretende Inspektionschefin, ist Schifffahrtssachverständiger. „Der wohnt zwar näher an der Ostsee, ist beruflich aber ständig am Rhein unterwegs.“ Anfangs, gibt die Schiffbauingenieurin zu, schau man etwas abfällig auf die „kleinen“ Binnenschiffe. „Bis man dann merkt: Die sind technisch genau so komplex wie die Ozeanriesen.“ Die Entwicklung von Telematik und Umwelttechnik steht Buten wie Binnen nicht still.



Marinetechniker-Hörsaal aus Parow und Mitglieder der Marinekameradschaft Leuchtturm Köln auf dem Achterdeck der „Rheinperle“

Hafen news

Mehr Container auf den Rhein
CTS und ICL starten Liniendienst zwischen Niehl und Antwerpen



Das Gütermotorschiff „Anda“ ist 135 Meter lang, 11,45 Meter breit und kann maximal 3.878 Tonnen laden

„Anda“ ist neu in Köln. Ihr Job: Die Autobahnen Richtung Westen zu entlasten. Seit dem 10. Juni verkehrt das 2009 in Dienst gestellte Containerschiff für die Independent Container Line (ICL) zwischen Antwerpen und dem CTS Container-Terminal im Hafen Niehl. Immer in der Nacht von Freitag auf Samstag legt „Anda“ in Köln ab, um bis zu 252 Container in vier Lagen in den Seehafen zu bringen. Dort wird das Terminal Hess 730 angesteuert. Binnen einer Woche schafft das Schiff einen kompletten Umlauf bis an die Küste und zurück, hält nicht nur die auf dem Rhein gültigen Abgasnormen nach ZKR-II ein, sondern ist zudem nach den Green-Award-Richtlinien für Umweltmanagement an Bord zertifiziert. Rund 600 Flussschiffe halten die Kriterien für diese Auszeichnung ein. Ansprechpartner für den neuen Liniendienst im Customer Service von CTS ist Markus Pütz. Zu den Nutzern zählen etwa zwei Chemieunternehmen aus dem Kölner Umland. Der Rhein hält noch weitere Kapazitäten für umweltfreundlichen und günstigen Containertransport bereit. (cg)

Netzwerk
RheinCargo tritt SPC bei



Das Container Terminal in Köln Niehl aus Sicht eines Kranführers

Zum 1. Juli ist RheinCargo dem Trägerverein des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) beitreten. „Über unsere Mitgliedschaft im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen standen wir bereits in Verbindung zum SPC und wollen nun ein aktiver Teil dieses starken Netzwerkes sein“, erläuterte Geschäftsführer Jan Sönke Eckel. „Wichtig ist uns auch, die noch junge Marke RheinCargo bekannter zu machen.“ Die Bekanntgabe erfolgte bereits auf der Messe transport logistic in München. RheinCargo ist als Gemeinschaftsunternehmen gleichzeitig Dachmarke der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) sowie der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH). Die 2012 gegründete Gesellschaft umfasst sieben öffentliche Rheinhafen-Standorte mit einem wassersseitigen Umschlag von 18 Millionen Tonnen. Gleichzeitig ist sie mit 22 Millionen Tonnen Transportgut auf der Schiene im Jahr 2016 Deutschlands größte private Güterbahn. Das umgeschlagene Container-Volumen der Gruppe liegt bei 1,3 Millionen Standardcontainereinheiten (TEU). Das Büro des SPC ist als „Public-Private-Partnership“ beim Bundesverkehrsministerium angemeldet und hat seinen Sitz in Bonn. Vier Mitarbeiter betreuen von dort das Netzwerk und sorgen für regelmäßige Zusammenkünfte, um die alternativen Verkehrsträger Schiff und Schiene besser in den Fokus der verladenden Wirtschaft zu bringen. (cg)

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

Umweltfreundliche Transporte mit Schiff und Bahn, dafür steht die HGK mit ihren Tochterunternehmen. Dauerstaus, marode Brücken und Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs führen seit vielen Jahren zu Forderungen mehr Güter auf die Schiene und das Wasser zu bringen. Im Hafen Niehl verkehrt nun ein neues Containerschiff. Es verbindet im Liniendienst Antwerpen und den CTS Container-Terminal im Hafen Niehl. Wie heißt das Schiff?

- a) RheinFantasie
- b) Thekla
- c) Anda

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK
 z. Hd. Margit Hartung
 Scheidtweilerstraße 4
 50933 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:

 ✉ hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
 31. Oktober 2017

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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


Bild: HGK

HGK-Lokwerkstatt in Brühl Vochem

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

 Gisela Pohl (Köln)
 Betty Viehrig (Köln)

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtigen Antworten lauteten:

- a) Eigenes Schienennetz
- b) Eigene Lokwerkstatt

Impressum

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

Redaktion:
 Margit Hartung (mh) [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:
 Creative DuMont Rheinland GmbH,
 Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
 Geschäftsführung: Kay Clauberg,
 Karsten Hundhausen

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

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

Nacht der Technik im Hafen Niehl

Bunttes Programm bringt Besucherrekord – Termin 2019 steht

Riesige Containerkrane, Reach-Stacker und anderes Umschlaggerät bei Abenddämmerung in Aktion erleben: Das gibt es nur zur Nacht der Technik. Auch die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) sowie das CTS Container-Terminal haben am 23. Juni wieder die Tore des Niehler Hafens geöffnet. Für die knapp 400 Besucher gab es interessante Einblicke in die vielseitige Welt der Hafenlogistik per Busrundfahrt

oder Terminalbesichtigung zu Fuß. Insgesamt 64 Unternehmen aus dem Raum Köln sowie zehn aus Bergisch Gladbach öffneten ihre Pforten zur sechsten Veranstaltung dieser Reihe. Zwischen den verschiedenen Stationen verkehrten Busshuttles. Organisiert wird die Nacht der Technik vom Verein Deutscher Ingenieure (VDI) sowie dem Verband der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik (VDE). Eine kleine Statistik:



Die nächste Nacht der Technik findet am 28. Juni 2019 statt

Insgesamt kamen in der Region 5.099 Besucher zusammen, die im Schnitt drei Stationen besuchten. Den größten Besucheransturm seit 2013 führt das Veranstalter-Team auch auf ein vereinfachtes Reservierungssystem zurück. Die Altersgruppe der 25- bis 40-jährigen machte 38 Prozent der Besucher aus. Die Besucherinnenquote lag bei 41 Prozent. Die nächste Nacht der Technik wird am 28. Juni 2019 stattfinden. (cg)

Bilder: Grohmann



Alban Bajrami wurde aus einer Zeitarbeitsfirma in die RheinCargo übernommen

Diversität macht erfolgreich

RheinCargo unterzeichnet Charta der Vielfalt

Jede Jeck is anders, heißt es im rheinischen Grundgesetz. Doch einfache Toleranz ist den rund 2.600 Unterzeichnern der Charta der Vielfalt nicht genug: Die Unternehmen wollen ein von Vorurteilen freies Arbeitsumfeld schaffen. Unabhängig von Geschlecht, Nationalität, ethnischer Herkunft, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter, sexueller Orientierung und Identität sollen die Menschen gegenseitige Wertschätzung praktizieren. Ein Prinzip, zu dem sich auch RheinCargo und die HGK bekennen. Seit August beziehungsweise November 2015 gehören die beiden Unternehmen zum Kreis der Unterzeichner. Schon ein kurzer Blick unter dem Aspekt Herkunft in die Belegschaft zeigt, dass die seit Jahrzehnten gewachsene Unternehmenskultur in die richtige Richtung weist.

„Unterschiedliche Perspektiven bereichern

Perspektiven erkennen. „Diskriminierung oder dumme Sprüche kenne ich aus meinem Arbeitsumfeld nicht“, sagt Selin Dizman, die als studierte Master of Business Management im Controlling in der Kölner Zentrale arbeitet. Lediglich der Satz eines Uni-Professors fällt ihr ein: „Er sagte ‚So gutes Deutsch kenne ich von türkischstämmigen Studenten sonst nicht.‘ – ich wusste nicht, ob ich mich freuen oder traurig sein sollte.“ Unter Kollegen sei das ganz anders, berichtet die in Deutschland geborene Enkelin türkischer Gastarbeiter, deren liebste Schulfach die Mathematik war. „Es gibt ein gegenseitiges Interesse an Traditionen, Kultur oder einfachen Rezepten. Unterschiedliche Perspektiven können sehr bereichern.“

Gemeinsam lachen. Auch Ismael Schreiber fühlt sich an seinem Arbeitsplatz wertgeschätzt.

„Die Rangierer arbeiten gerne mit mir“, berichtet Schreiber. Der 36-jährige Lokführer kam mit 17 Jahren von der Elfenbeinküste nach Deutschland. „ich sehe vieles lockerer und übernehme auch mal eine Aufgabe außer der Reihe. Deutsche Kollegen sind da manchmal sehr genau. Andererseits mag ich das an ihnen – denn eine Vorliebe für Ordnung habe ich schon aus meinem Elternhaus mitgebracht.“ Klar habe er auch mal einen flotten Spruch über Afrikaner aus Kollegenkreisen gehört, gebe das aber genau so flott zurück. „In beiden Fällen können wir gemeinsam lachen. Das funktioniert, weil es eine starke kollegiale bis freundschaftliche Basis gibt. Der Ton stimmt immer.“

Persönlichkeit wahrnehmen. Im Niehler Hafen sieht es nicht viel anders aus: Alban Bajrami kam zu Beginn des Balkankonfliktes noch vor seiner Einschulung nach Deutschland und ist als Containerkranführer bei RheinCargo beschäftigt. „Ich bin natürlich immer auch Kosovo-Albaner, das ist mein Heimatland. Und ich bin Moslem. Das ist hier im Hafen aber alles kein Thema.“ Sich selbst oder Kollegen bestimmte Charaktereigenschaften nach Herkunft zuzuordnen? „Das ist doch eher eine Sache von Persönlichkeit – oder in meinem Fall lebe ich vielleicht schon zu lange in Deutschland“, zwinkert er. Die Zusammenarbeit mit Kollegen unterschiedlicher Herkunft empfindet Bajrami nicht nur als Bereicherung, sondern auch unter einem anderen Aspekt als angenehm: „So fühle ich mich nicht als ‚der eine Andere‘ unter sonst Gleichen.“ Auch die rheinische Tradition ist in Sachen Wertschätzung unterschiedlicher Kulturen längst über ihr Grundgesetz hinausgewachsen: „Mir han dodurch su vill jewonne“, singen etwa die Bläck Föös. (cg)



Ismael Schreiber hat vor Jahren seine Lokführerausbildung bei der HGK absolviert



Realschule, Abi, Bachelor, Master: Selin Dizman arbeitet heute im Controlling