



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 1 | März 2018 | www.hgk.de



Bild: HGK

Ministerbesuch im Niehler Hafen

Hendrik Wüst spricht in der CTS-Zentrale beim „Ministergespräch der IHK“ über die Verkehrsprobleme in Nordrhein-Westfalen – und wie er sich Lösungen vorstellt



Bild: VNM R. Sondermann

Hendrik Wüst

Vielen Dank für den netten Empfang. Ich freue mich, dass Sie mir hier die Gelegenheit geben, mich Ihnen vorzustellen. Aber eigentlich mache ich doch nur Verkehr!“

Understatement. Hendrik Wüst (CDU) musste selber etwas schmunzeln, als er sein Understatement vor den Gästen platzierte. Die Zuhörer im Niehler Hafen hatte er so sofort auf seiner Seite, als er vor den zahlreichen Vertretern aus der Transport- und Logistikbranche in der Zentrale der CTS Container-Terminal GmbH, einer Mehrheitsbeteiligung der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), seinen Vortrag startete.

Schwierige Situation. Der neue Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen war einer Einladung der Industrie- und Handelskammer zu Köln gefolgt, um in einem „Ministergespräch“ seine Sicht auf die schwierige Verkehrssituation in NRW darzustellen – auf der Straße, der Schiene und zu Wasser. Ein Thema, das Millionen Menschen in der Region tagen und tagaus beschäftigt.

Konzentration. „Eigentlich mache ich doch nur Verkehr!“ Der 42-Jährige wiederholte diesen Satz gleich noch einmal, um den hintergründigen Sinn seiner Aussage zu verdeutlichen. Denn im Gegensatz zu seinen Kollegen aus anderen Bundesländern, deren Ressorts zum Beispiel auch die Wirtschaft oder die Umwelt umfassen, verantwortete er diesen einen Bereich – und das aus gutem Grund: „In NRW macht der Verkehr alleine schon genug Arbeit!“ Er könne sich so voll und ganz auf die Lösung der dringenden Probleme konzentrieren – und traf damit auf breite Zustimmung bei den Anwesenden.

Bündnis für Mobilität. Wüst berichtete, dass die Verkehrspolitik für die von Ministerpräsident Armin Laschet geführte Landesregierung von zentraler Bedeutung sei. Er habe seinen Ministerkollegen das Memorandum vom „Bündnis für Mobilität“ vorgelegt – „und alle haben es sofort ohne Einwände oder Diskussionen unterschrieben“. Dabei handelt es sich

um ein Bündnis aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung. Es hat zum Ziel, zum einen für eine funktionierende und bedarfsgerechte Infrastruktur sowie die dafür nötige Akzeptanz in der Bevölkerung zu sorgen und zum anderen die Potenziale der Digitalisierung für neue Mobilitätskonzepte zu nutzen. Wüst: „Ich bekomme, was ich brauche, um das nötige Tempo vorzulegen!“ Denn es sei allen bewusst, dass in Sachen Verkehrs-Infrastruktur eine Vielzahl von Herausforderungen vor dem Land läge. Wüst: „Es ist alles eine Sache des Managements.“

Konzepte gefragt. In der Tat sind die Aufgaben groß und vielseitig: Ein funktionierendes Baustellen-Management auf Fernstraßen müsse her, um den Autoverkehr nicht kollabieren zu lassen. Konzepte für die Metropolen müssten entwickelt werden – er machte das am Beispiel unserer Stadt deutlich: „Die Stadt Köln hat das wohl größte Verkehrsproblem im Land!“ Hier sind Ideen gefragt, wie die Verkehrsströme gesteuert werden könnten: „Der Verkehr hört ja an der Stadtgrenze nicht auf. Deshalb muss die Infrastruktur ausgebaut und die Vernetzung verbessert werden.“ Dazu gehöre auch, den Öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen: „Im ÖPNV gibt es noch genügend Potenzial!“

Rheinvertiefung. Auch was die Binnenschifffahrt angeht, möchte Wüst in Zusammenarbeit mit dem

Bund, der ja für die Wasserstraßen zuständig ist, Infrastrukturmaßnahmen angehen: „Der Rhein könnte noch viel Verkehr aufnehmen!“ Er unterstütze die Pläne einer Rheinvertiefung, um so die Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Bürgerbeteiligung. Wüst regte zudem „Regionale Bündnisse“ an. Lokale Behörden sollten im Dialog mit den Wirtschaftsunternehmen Problemfelder definieren und Maßnahmen zur Lösung erarbeiten. Wichtig sei ihm dabei die Beteiligung der Bürger: „Wir müssen auch der Stimme von Befürwortern Gewicht verleihen!“ Er hat beobachtet, dass Gegner von Projekten häufig hervorragend organisiert seien – der überwiegende Teil der Bevölkerung, der Infrastrukturmaßnahmen positiv gegenüber eingestellt sei, käme dagegen kaum zu Wort.

Rheinspange 553. So ist eines der wichtigsten Projekte des Bündnisses für Mobilität die frühzeitige Bürgerbeteiligung – noch vor Beginn der Planung – zur Rheinspange 553, der achten Rheinquerung. Ein Anliegen, das die IHK Köln seit langem fordert, wie der stellvertretende IHK-Hauptgeschäftsführer Ulrich Soënius auf der Veranstaltung erklärte. Wüst verdeutlichte: „Das Beteiligungsverfahren zur Rheinspange 553 setzt neue Maßstäbe für die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Planung wichtiger Infrastrukturprojekte.“

Christian Lorenz



Bild: Lorenz

Minister Hendrik Wüst (M.) besuchte die CTS-Zentrale im Niehler Hafen und wurde von CTS-Geschäftsführer Hans Peter Wieland (l.) und dem stellvertretenden IHK-Hauptgeschäftsführer Ulrich Soënius begrüßt.



Editorial

Uwe Wedig, Vorsitzender des Vorstands der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

zum 1. Februar 2018 habe ich die Verantwortung als Vorsitzender des Vorstands der Häfen und Güterverkehr Köln AG übernommen. Ich freue mich sehr auf diese Aufgabe. Und ich blicke erwartungsvoll auf die Herausforderungen, die vor mir und dem Team der HGK liegen werden. Die HGK trägt eine Verantwortung für unsere Region. Sie ist der Daseinsvorsorge für Menschen und Unternehmen verpflichtet, hält dafür mit jährlichen, millionenschweren Investitionen insbesondere die Hafeninfrastuktur und das Schienennetz für Teile des Öffentlichen Nahverkehrs der Stadt Köln betriebsbereit. Dazu sehen wir uns gemeinsam mit unseren Tochter- und Beteiligungs-Gesellschaften in der Pflicht, entsprechende Ergebnisbeiträge zum Haushalt der Stadt Köln zu erwirtschaften.

Gemeinsam mit den Menschen in Köln wünschen wir uns eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation in Stadt und Umgebung. Daher arbeiten wir an Konzepten, mehr Güterverkehr vom LKW auf Schiff und Bahn zu verlagern. Ein zentrales Anliegen unseres Unternehmens ist dabei die Erweiterung des Güter-Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr in Köln Niehl. Dafür ist es notwendig, weitere Flächen in unmittelbarer Nähe des Terminals zu erwerben.

Der Ausbau ist wirtschaftlich und umweltschonend von großer Bedeutung für die Region. Der Vollbetrieb des Terminals ermöglicht, dass zukünftig bis zu 250.000 LKW-Fahrten pro Jahr, die bislang durch die Stadt oder über den Autobahnring geführt werden, wegfallen können, was zu einer erheblichen Verringerung von Luftschadstoffen und Lärmbelastungen führen würde.

Liebe Leserinnen und Leser, lassen Sie mich noch ein Thema aufgreifen, das die Stadt bewegt. Im Rheinauhafen haben zwei Schiffe Festmachvorrichtungen aus der Kaimauer gerissen. Um solche gefährlichen Unfälle zu vermeiden, wurde bis auf Widerruf dort ein Festmachverbot ausgesprochen. Die HGK, die Stadt Köln und die zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) arbeiten intensiv an einer Lösung, dass in Zukunft Schiffe wieder in diesem Bereich anlegen können. Meine Botschaft: Wir sind auf der Seite der Binnenschifffahrt! Werben wir gemeinsam für den zweitgrößten Binnenhafen in Deutschland, werben wir gemeinsam für unseren Kölner Hafen, auf den wir alle stolz sein können.

Herzliche Grüße

Ihr Uwe Wedig

Die Häfen sind Basis für den Wohlstand von Kommunen

RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel sieht gute Perspektiven im Kombinierten- und Massengutverkehr



Jan Sönke Eckel blickt optimistisch in die RheinCargo-Zukunft.

Seit Oktober 2016 verantwortet Jan Sönke Eckel als Geschäftsführer der RheinCargo, dem Logistik-Joint Venture der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, die Bereiche Häfen, Immobilien und Marketing. In den sieben Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf erreichte die RheinCargo im Jahr 2017 einen Jahresumschlag von 28 Millionen Tonnen, davon 18,5 Millionen Tonnen wasserseitiger Umschlag und 1,3 Millionen Boxen im kombinierten Verkehr. „Trotz der in den vergangenen drei Jahren häufiger auftretenden Niedrigwasserperioden in der Rheinschifffahrt konnten wir die Umschlagsmengen in fast allen Bereichen auch 2017 erhöhen beziehungsweise stabil halten und ein Wachstum von 2,2 % erzielen“, freut sich Eckel.

Volumen gesteigert. „Infolge der politisch gewollten Energiewende sind die Umschlagsmengen bei der Importkohle rückläufig. So haben wir 2017 das Kraftwerk Voerde wegen Stilllegung als Kunden per Bahn und Schiff in den Düsseldorfer Häfen verloren. Die Mengenverluste in diesem Marktsegment konnten wir durch ein erfreuliches Wachstum im Stahlrohstoff- und Baustoffbereich ausgleichen. In diesen Segmenten, welches die Verkehrsträger Bahn und Schiff im Hafen häufig kombiniert, konnte die RheinCargo das Volumen in den letzten Jahren kontinuierlich steigern. Hierbei übernimmt die RheinCargo nicht nur die reine Hafenumschlagfunktion, sondern auch weitere kundenspezifische Dienstleistungen. „Das Wachstum im Baustoff- und Stahlrohstoffbereich hat bisher die Mengenverluste bei der Importkohle ausgleichen können. Trotz des schwierigen Marktumfelds ist der Massengutumschlag an den RheinCargo-Standorten in den letzten Jahren gegen den allgemeinen Trend kontinuierlich gewachsen“, berichtet Eckel.

Positive Wahrnehmung. An allen RheinCargo-Hafenstandorten gebe es heute eine positive Einstellung seitens der Kommunalpolitik zu den für die regionale Wirtschaft unverzichtbaren Logistikdienstleistungen der in den Häfen tätigen Unternehmen. Die Häfen der RheinCargo werden in der Bevölkerung wegen ihrer hohen Beschäftigungsfunktion mittlerweile sehr positiv wahrgenommen. „In der Landeshauptstadt Düsseldorf erfreut sich zum Beispiel der Medienhafen wegen seines breit gefächerten Büro- und Freizeitangebots großer Beliebtheit. Für den benachbarten Industriehafen galt dies bisher eher nicht. Dennoch ist in den letzten Jahren ein positiver Wandel in Richtung einer industrie- und hafentfreundlicheren Grundhaltung feststellbar. Dies ist aber auch das Ergebnis einer stärkeren Öffentlichkeitsarbeit der Industrieunternehmen, die dabei deutlich gemacht haben, dass ihre Wettbewerbsfähigkeit in hohem Maße von modernen und leistungsfähigen Häfen abhängig ist“, so Eckel.

„Häfen als Dienstleister von Industrie und Handel

Zahlreiche Arbeitsplätze. So habe der Industriekreis Düsseldorf im Rahmen einer qualifizierten Öffentlichkeitsarbeits-Kampagne auch deutlich gemacht, dass die Häfen traditionell als Dienstleister von Industrie und Handel auch Basis für Wohlstand von Städten und Kommunen seien und mit ihren zahlreichen Arbeitsplätzen eine bedeutende Rolle für die regionale Beschäftigungspolitik spielten. Dank dieser Vorarbeiten konnten 2016 der Hafeneinbarung in Kraft setzen. „Diese definiert Grundsätze zur Bewertung der von den Hafenbetrieben verursachten Lärmimmissionen, reglementiert neue Wohnbe-

bauung in Hafennähe und gibt damit den Hafenbetrieben Planungssicherheit für Betriebsweiterungen und zur Standardisierung“, erklärt Eckel.

Marktanforderungen. Jan Sönke Eckel sieht für die Zukunft weitere Wachstumsperspektiven im Containerumschlag und kombinierten Verkehr: „Am Standort Köln konnten wir in den letzten zwei Monaten eine Reihe neuer Kombizugverbindungen starten, die einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung kontinentaleuropäischer Lkw-Verkehr auf die Bahn leisten. Im Hafen Neuss wurden im letzten Jahr in einem der drei Terminals zwei neue Containerbrücken in Betrieb genommen, ein anderes Terminal wird im Frühjahr nach intensiven Erweiterungen wieder in den Vollbetrieb gehen. Im Hafen Düsseldorf ersetzen wir 2019 zwei ältere Krananlagen durch moderne leistungsfähigere neue Geräte, um den wachsenden Marktanforderungen gerecht zu werden.“ Mit diesen Aktivitäten entspreche man auch dem in den letzten beiden Jahren wieder erfreulich zunehmendem Wachstum der Containerumschlagsmengen in den Rheinmündungshäfen.

Industrie-Kunden. „Bei aller Euphorie über die Entwicklung des kombinierten Verkehrs dürfen wir allerdings nicht vergessen, dass die Basis des Hafenumschlags an unseren sieben RheinCargo Standorten in Köln, Neuss und Düsseldorf der Umschlag von flüssigem und festem Massengut sowie Stückgut für unsere Kunden aus Industrie und Handel sind. Und dazu zählen nun einmal Deutschlands führende Unternehmen aus der Chemie, dem Fahrzeug- und Anlagenbau, der stahlerzeugenden und verarbeitenden Industrie und Energiewirtschaft. Die Logistik für diese Unternehmen und den Handel wird auch künftig die RheinCargo-Aktivitäten prägen“, so Jan Sönke Eckel abschließend.

Hans-Wilhelm Dünner



Zwei Schiffe hatten Festmachvorrichtungen aus der Kaimauer am Rheinauhafen gerissen.

Lösungen in Sicht

Nach den Unfällen: Festmachen im Rheinauhafen soll bald wieder möglich sein

Die Havarien bei den Hochwasserlagen im Dezember 2017 und im Januar 2018 waren extrem, es musste gehandelt werden: Nachdem zwei dort liegende Binnenschiffe Festmachvorrichtungen aus der Kaimauer am Rheinauhafen gerissen hatten, sprach die zuständige HGK AG bis auf Widerruf ein Festmachverbot für den Bereich aus, um weitere Unfälle dort zu vermeiden. Die Maßnahme wurde von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) am 6. Februar veröffentlicht.

Für die Binnenschifffahrt war das keine gute Nachricht, da so die ohnehin knappen Liegeplätze am Rhein weiter eingeschränkt wurden.

Die Verfügung war aber für die HGK zwingend notwendig, da durch die Unfälle die Sicherheit in dem Bereich gefährdet war. Nicht auszudenken, wenn auf der Kaimauer Passanten bei den Unglücken zu Schaden gekommen wären oder ein Schiff sich sogar komplett losgerissen hätte – das musste unter allen Umständen verhindert werden.

Der HGK, der Stadt Köln und der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung ist bewusst, dass der derzeitige Zustand aber nur temporär sein kann: Gemeinsam wird nach Lösungen gesucht, um die Lage für die Binnenschifffahrt zeitnah zu entschärfen und wieder mehr Lie-

geplätze in Köln anzubieten. Eine Möglichkeit wäre, sogenannte Dalben zu setzen: Festmachvorrichtungen würden auf dem Grund des Rheines installiert, von der Konstruktion aus könnte eine Möglichkeit des Landganges geschaffen werden.

Bei einer Aktuellen Stunde der Bezirksvertretung Innenstadt am 8. März diskutierten Vertreter der Politik, der Binnenschifffahrt, der WSV und der HGK in sachlicher Atmosphäre die Problematik. Vereinbart wurde, einen Zeitplan und Maßnahmenkatalog zu erstellen, um zügig eine Verbesserung der schwierigen Situation herbeizuführen.

Christian Lorenz

Hafen Info

Wenn der Rhein steigt... Ein ausgeklügeltes Logistikkonzept greift

Der Rhein dient seit der Römerzeit als Transport-Weg. Lange Jahre war es ein gefährliches Problem, wenn die Wasserstände des Stroms anschwellten. Die Stadt Köln ist die am meisten von Hochwasser betroffene Großstadt Europas. Beim Jahrhunderthochwasser von 1995 bewegte sich 10.700 Kubikmeter Wasser in der Sekunde am Dom vorbei. Zum Vergleich: Bei Normalwasserstand sind es „nur“ 2000 m³/s.

Nach den katastrophalen Hochwassern in 1993 und 1995 mit Pegelständen von über 10,60 Metern und kompletter Überflutung der Altstadt, setzte Köln ein Hochwasserschutzkonzept um, das seit 1996 ein Schutzziel von mindestens 10,90 Metern hat.

Das Gesamtkonzept des Hochwasser-Einsatzes in Köln haben die Stadtentwässerungsbetriebe der Stadt Köln (StEB) erarbeitet. Die StEB beginnt im Ernstfall frühzeitig mit Maßnahmen wie der Abriegelung der Abwasserkanäle in der Altstadt, bevor die Logistik mit mobilen Schutzwänden in Gang gesetzt wird. Es handelt sich dabei um ein Konstrukt aus über 44.000 Einzelteilen, die in acht Lagern verteilt sind. Zusammengekommen würden die Schutzwände eine Länge von 95,5 Kilometern und oder eine Fläche von ca. 14.000 Quadratmetern ergeben.

Bevor es ernst wird, werden die Teile in über 600 Lkw-Fahrten zu 74 Entlade- und Anlieferungspunkten gebracht. Für diesen Kraftakt, der mit Aufbau in 52 Stunden abgeschlossen sein sollte, sind pro Schicht 134 Personen im Einsatz. Den Transport übernehmen 40 weitere Kräfte, in den Lagerstätten sorgen 24 Personen für einen reibungslosen Ablauf. Mit sechs weiteren Führungskräften und diversen Aushilfen sind so gut 200 Menschen im Dreischicht-Einsatz.

(hey)

Hafen News

Kai Hansen bündelt Vertrieb der neska-Intermodalpartie

Zum 1. Januar 2018 wurden die Vertriebsaktivitäten der neska-intermodal-Gesellschaften in der Alcotrans Container Line GmbH Duisburg zusammengefasst. Ohne die Eigenständigkeit der einzelnen Unternehmen und Marken aufzulösen, wurde dieser Teilbereich nun unternehmensübergreifend neu strukturiert. Gesteuert werden die Aktivitäten von der Niederlassung in Hamburg aus. Dazu wurden alle Vertriebsmitarbeiter in die Alcotrans überführt und der zentralen Leitung des Intermodalvertriebs unter Führung von Kai Hansen unterstellt.

Kai Hansen wurde mit Wirkung ab 1. Januar 2018 Prokura erteilt. „Für uns war früh klar, dass sich die strategischen Entwicklungen im Containermarkt auch in der Organisationsstruktur des gesamten Intermodal-Netzwerks abbilden müssen. Das sichert die erreichte Marktposition und macht sie ausbaufähig“, erläutert Volker Seefeldt, Vorsitzender der Geschäftsführung der neska.

Bild: neska



Kai Hansen



Modern und funktional: Panattoni Europe stellte den zweiten Bauabschnitt des Logistikparks im Düsseldorfer Hafen mit 32.000 Quadratmetern Logistikfläche fertig.

neska mietet im Düsseldorfer Hafen

HGK-Tochter bezieht dort eine Lager- und Logistikfläche. Gute Lage und Anbindung

Die neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH entwickelt national und international kundenorientierte Lösungen für Stückgut- und Massengutumschlag sowie Transport- und Lageraufgaben. Im Dezember 2017 bezog das Unternehmen, eine 100-prozentige Tochter der Kölner HGK AG, eine Logistikhalle mit 10.500 qm, 600 qm Büro- und 600 qm Mezzanine-Fläche im zweiten Bauabschnitt des von Panattoni Europe entwickelten Logistikparks im Düsseldorfer Hafen. Das Beladen und Auspacken von Containern kann nun in unmittelbarer Nähe zum DCH-Containerterminal der neska Intermodal erfolgen und bietet der neska die Möglichkeit zur Erweiterung ihrer Geschäftsfelder.

Panattoni, Europas führender Projektentwickler von Industrie- und Logistikimmobilien, stellte den zweiten Bauabschnitt der Anlage mit 32.000 qm moderner Logistikflächen im Frühjahr 2017 fertig. Der Logistikpark mit insgesamt 120.000 qm Grundstücksfläche neben dem Containerhafen bietet eine gute Lage und die Anbindung für Lagerung und Logistik, sowie alle Voraussetzungen für die Innenstadtlage auf der letzten Meile. Kai-Norman Knötsch, Prokurist und Branch Manager bei neska, bestätigt dies: „Der Standort am Düsseldorfer Hafen bietet eine hervorragende Anbindung, welche eine effiziente Transportkette zu Wasser und zu Land möglich macht.“ Für die schnelle Anbindung von Containerterminal und den Kunden im Logistikpark hat neska zwei Ter-

minaltrucks und 14 Sattelaufleger mit Sonderneigung im Einsatz.

Der Projektentwickler Panattoni ist nach Fertigstellung der entwickelten Fläche im Düsseldorfer Hafen auch für das Property Management des Logistikzentrums sowie die Vermietung des zweiten Bauabschnitts beauftragt und vermittelte im Zuge dessen eine passgenaue Einheit an neska. Der erste Bauabschnitt war bereits 2016 vom Logistikdienstleister BLG bezogen worden. Eine weitere neu geschaffene Einheit mit 10.500 qm zuzüglich Büro- und Sozialflächen ging an einen großen Onlinehändler. Für die dritte Einheit des zweiten Bauabschnitts in gleicher Größenordnung werden derzeit Gespräche mit interessierten Nutzern geführt.

Hans-Wilhelm Dünner

Turbulente Tage mit Sturm und Hochwasser

Schutzmaßnahmen in Köln greifen sehr gut, wie im Januar wieder zu beobachten war

Das starke Hochwasser des Jahres 1995 ist vielen Kölnern noch in Erinnerung, als der Pegelstand in Köln 10,69 Meter betrug und Überschwemmungen große Schäden anrichteten. Seitdem wurde massiv in den Hochwasserschutz investiert. Das zahlt sich aus – wie beim Hochwasser im Januar zu beobachten war.

11,30-Meter-Schutz. Während weite Teile der Altstadt durch die Hochwasser-Schutzmaßnahmen bis zu einem Pegelstand 11,30 Metern noch gut geschützt sind, ist für die Schifffahrt schon deutlich früher Schluss, da der Abstand zwischen Wasseroberfläche und den Brücken für die Unterquerung schnell zu knapp wird. Ab einem Pegelstand von 6,20 Meter gilt bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ab einem Pegelstand von 8,30 Meter (Hochwassermarken 2) herrscht ein Fahrverbot. Am Sonntag, den 07. Januar, war dieser Pegelstand erreicht - und er stieg bis zum nachfolgenden Montagmorgen auf 8,80 Meter an. Dann hatte die Scheitelwelle Köln passiert und die Strände begannen langsam wieder zu sinken. In der Nacht von Dienstag auf Mittwoch konnte der Rhein bei Köln um 2:15 Uhr wieder frei gegeben werden.

Kasselberg versorgt. Trotz der Freigabe kollidierte noch ein Schiff mit der Kölner Südbücke. Das Schiff war unbeladen, und eine hoch stehende Laderrampe des Schiffes verfrachte sich an der Eisenbahnbrücke. Der Schaden blieb überschaubar, die Brücke wurde in ihrer Statik nicht beeinträchtigt. Im Kölner Stadtgebiet blieben die Überschwemmungen im kontrollierten Bereich. Der Stadtteil Kasselberg liegt vor der Hochwasserschutzlinie und wird bei Pegelständen über acht Metern planmäßig zur Insel. Hier stand die DLRG mit Unimog und Boot bereit, um die Bewohner zu versorgen und zu transportieren.

„Auswirkungen durch die Neckar-Sperrung

Drehbrücke gesperrt. Auch die HGK ergreift bei Hochwasser Schutzmaßnahmen. So baut man bei Hochwasser an den Krananlagen die Motoren aus, die Hafenanlagen werden über die Situation informiert und die Drehbrücke in Deutz wird gesperrt. Doch auch wenn der Rhein wieder befahrbar ist, sind die Probleme für den Hafen noch nicht vorbei. So war es in diesem Jahr so, dass der



Rhein-Hochwasser: So sah es im Januar 2018 an der Bastei aus.

Neckar 14 Tage, also deutlich länger als der Rhein, für die Schifffahrt gesperrt war. Das hatte zur Folge, dass Steinsalz nicht per Schiff transportiert werden konnte. Es mussten stattdessen Binnenschiffe 80 Lkw die Fracht übernehmen. Dies zeigt deutlich, wie stark der Binnenschiffsverkehr die Straße entlastet.

Neues Ungemach. Das Hochwasser war kaum abgeflissen, da kündigte sich mit dem Sturmtrieb Friederike bereits neues Ungemach an. Im Hafen erhalten die Kräne eine Vorwarnung, wenn der Wind eine Geschwindigkeit von 15 Metern pro Sekunde erreicht, bei 18 Metern pro Sekunde legt man

die Kräne still. Friederike brachte es in Spitzen sogar auf 45 Meter pro Sekunde. Auch der Zugverkehr war durch den Sturm betroffen. Am 18. Januar sperrte die HGK aufgrund von sich häufenden Schäden und der sich verschärfenden Gefahrenlage für etwa anderthalb Stunden das komplette Streckennetz. Das Risiko für Mitarbeiter, Fahrpersonal und Fahrgäste und Material war nicht mehr kalkulierbar gewesen, sagt Berthold Suermann, Bereichsleiter Netz. Es gab zahlreiche Baumschäden und eine Platte, die sich in einer Oberleitung verfrachte, nachdem sie sich von einem Gewächshaus losgerissen hatte. Bei der DB tat man sich deutlich schwerer, hier waren

auch am Folgetag noch nicht alle Strecken wieder befahrbar.

Sicherheits-Checks. Schutz gegen Stürme ist ein dauerhafter Aufgabefeld der HGK. Es werden in regelmäßigen Abständen die Bäume durch einen Baumsachverständigen hinsichtlich Standsicherheit und Gesundheitszustand begutachtet. So müssen pro Saison an HGK-Strecken etwa 30 bis 40 Bäume gefällt werden, weil sie sonst den Betrieb gefährden würden. Problematisch wird es vor allem, wenn die Böden sehr feucht sind und es stürmisch wird, dann kann es zusätzliche Probleme geben, weil auch gesunde Bäume enturzelt werden können.

Martin Heying

Hafen news

Verkehrs-Kompetenz für die Stadt
Lasse Pipoh
wechselte in die Kölner
Verkehrsplanung



Bild: Grohmann

Neu bei der Stadt Köln: Lasse Pipoh

Bis zum 31. Dezember 2017 war Lasse Pipoh (38) „Regionalleiter Schifffahrt, Häfen und multimodale Verkehre“ beim „Short-SeaShipping Inland Waterway Promotion Centers“ (SPC) in Bonn. Hinter dem etwas sperrigen Namen der Institution verbirgt sich eine öffentlich-private Non-Profit-Beratungseinrichtung mit Sitz im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Seit Jahresanfang hat der Verkehrsplaner nun einen neuen Job bei der Stadt Köln.

Der Wirtschaftsgeograph kümmert sich unter anderem um die Belegung des Kölner Logistikforums. Dieses war 2012 mit Vertretern aus Wirtschaft, Forschung, Verbänden, Politik und Verwaltung gegründet worden, um bei der Lenkung von Güterströmen zu helfen. Laut dem Positionspapier Köln Mobil 2025 soll die Verkehrsplanung stärker als bisher in den städtebaulichen Kontext eingebettet werden. Zwecks Reduzierung des Kohlendioxidstoßes im Güterverkehr will die Stadt auch stärker auf Bahn und Binnenschiff setzen.

Dafür ist Pipoh der richtige Mann: Seit 2012 baute er zunächst als Projektmanager und ab 2015 als Regionalleiter West und Süd beim SPC das Netzwerk zur Stärkung von Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt mit aus. Zuvor war der 38-Jährige vier Jahre lang für die Aachener Ingenieurgruppe IVV tätig. Dort hatte er sich - wie bereits in seinem Studium - ebenso auf Transport und Verkehr spezialisiert. (cg)

Kommunikation

Christian Lorenz neuer
Pressesprecher von HGK
und RheinCargo



Bild: privat

Pressesprecher Christian Lorenz

Christian Lorenz ist der neue Pressesprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Gleichzeitig verantwortet der 50-Jährige auch die Kommunikation für die Beteiligung RheinCargo, ein gemeinsames Unternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH). Der 50-Jährige war zuvor 16 Jahre als Leiter der Kölner Lokalredaktion der Tageszeitung „Express“ tätig.



Patrick Hauke (l.) und Ilhan Sancar stehen auf einem Schienenfahrzeug GAF 100.

Bild: Lorenz

„Ich spare mir so das Fitness-Studio“

Patrick Hauke und Ilhan Sancar absolvieren bei der HGK eine Ausbildung zum Gleisbauer. Ihr Ziel: Meister werden. Auch ein duales Studium ist möglich.

Der junge Mann fühlt sich sichtlich wohl. In Köln. Im Rheinland. Bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). „Ich komme ja eigentlich aus Herne. Aber ich bin hier sehr schnell heimisch geworden. Und das liegt auch am Arbeitsklima in unserem Unternehmen“, sagt Sancar Ilhan mit einem gewinnenden Lachen. Und führt weiter aus: „Denn hier hat jeder ein offenes Ohr für Dich. Du kannst mit jedem reden, wenn Du etwas auf dem Herzen hast, vom Kollegen über den Vorarbeiter bis hin zum Meister!“

Vielseitiger Job. Der 26-Jährige absolviert wie sein Kollege Patrick Hauke eine Ausbildung zum Gleisbauer bei der HGK. „Der Job ist wirklich vielseitig, man kann sich einiges aufbauen“, so Hauke. Ob Triebfahrzeugführung, Sicherung, Bauaufsicht, Rangierarbeiten - all das kann in der Zukunft auf die jetzigen Azubis warten. In einem Betrieb mit einem hervorragenden Miteinander, wie sie mehrfach bestätigen.

Karriere geplant. Der 24-jährige Hauke hat in seinem Berufsleben da auch schon an-

dere Erfahrungen gemacht. „Ich hatte eine Ausbildung als Chemikant begonnen, aber dann nicht abgeschlossen. In diesem Job jetzt fühle ich mich viel besser aufgehoben!“ Zumal er genau weiß, wie sein Weg weiter gehen soll: Im Rahmen der Ausbildung will er auch den LKW-Führerschein erwerben, dann im Unternehmen als Geselle tätig sein und anschließend seinen Industriemeister im Fachbereich Gleisbau machen - eine Karriere, die auch Ilhan fest im Blick hat.

Bachelor möglich. Darüber hinaus bietet die HGK aber auch eine Ausbildung zum Gleisbauer mit dualem Studium Bauingenieurwesen an. Dieses Modell ermöglicht es, während der Studienzeiten einen IHK-Abschluss zum Gleisbauer zu erwerben. Duales studieren bedeutet dabei, ein praxisorientiertes Studium mit der beruflichen Tätigkeit im Wechsel miteinander zu verbinden. Nach neun Semestern endet die Ausbildung dann mit dem international renommierten und staatlich anerkannten Abschluss „Bachelor of Engineering“.

Ausbilder lobt. Oliver Schröder (29) ist der Ausbilder der zwei Azubis. Er freut sich sehr, dass die beiden so von ihrem Job und dem Arbeitsumfeld schwärmen. Die Jungs seien gute Beispiele dafür, wie die Chancen, die der Beruf für junge Menschen bereit hält, genutzt werden könnten - und was das Unternehmen dazu beiträgt: „Das ist einer der großen Vorteile, die eine Tätigkeit bei der HGK bietet.“

Gesamtpaket. „Abwechslungsreich!“ So charakterisieren Sancar und Patrick ihre Aufgaben. „Es ist das Gesamtpaket. Du arbeitest mit Menschen und mit Maschinen. Du bist viel an der frischen Luft. Und du sparst dir auch noch das Fitness-Studio“, meint Hauke lachend. Denn die Tätigkeit kann durchaus anstrengend sein, worauf auch Albert Niedecken (50), Dienststellenleiter Oberbau / Instandhaltung bei der Bahnmeisterei, hinweist: „Eine gewisse körperliche Belastbarkeit sollte schon gegeben sein.“

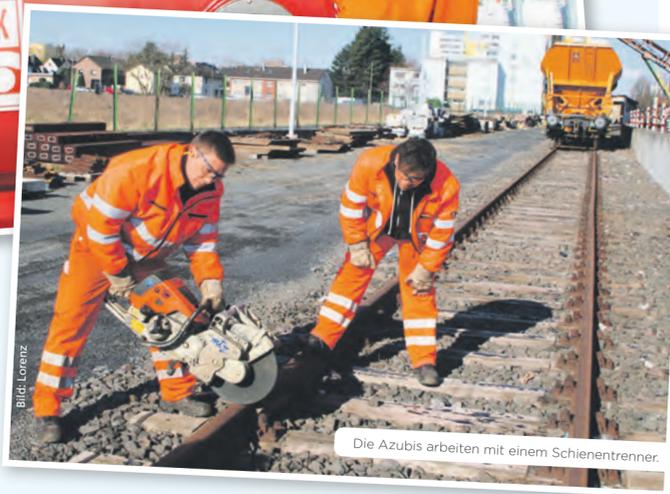


Bild: Lorenz

Die Azubis arbeiten mit einem Schienentrenner.

Karriere bei der HGK: Fachkräfte sind begehrt

Auszubildende als Gleisbauer und Fahrdienstleiter gesucht - Jobs mit Perspektiven

Was tun, wenn die Schule endlich vorbei, es aber noch nicht so klar ist, wie es weiter gehen soll? Fakt ist: Sucht man einen Job, der einigermaßen krisensicher ist, dann ist eine Spezialisierung als Fachkraft keine schlechte Idee, denn da hat man recht gute Chancen auf eine solide Beschäftigungslage im Leben. Eine falsche Scheu, nach dem Motto: „Dafür bin ich nicht gut genug“, ist daher bei der Suche nach einem Ausbildungsplatz nicht angebracht. Denn Fachkräfte werden gebraucht und somit gern ausgebildet. Und oft ist nicht das gute Zeugnis ausschlaggebend, sondern das Auftreten des Bewerbers und seine Bereitschaft zu lernen und zuverlässig zu sein.

Gutes Fundament. Bei der HGK kann man derzeit zum Beispiel als Gleisbauer oder als Fahrdienstleiter seinem Leben ein gutes Fundament geben. Thomas Schmitz, Leiter Personalwesen der HGK, ermuntert Interessierte, sich zu bewerben: „Wir verlangen keine Musterzeugnisse. Ein Hauptschulabschluss, dazu ein solides Basiswissen in Mathe und Deutsch, technisches Grundverständnis und eine ordentliche Bewerbung sind schon die halbe Miete, wenn man sich beispielsweise für den Job als Gleisbauer interessiert“, erklärt er. Schmitz empfiehlt den Ausbildungssuchenden, sich vorher gut zu informieren. Dabei könnte die Agentur für Arbeit eine erste Anlaufstelle sein. Aber auch Internetplattformen wie „azubio.de“ oder „ausbildung.de“ bieten gute Unterstützung. Ist man sich dann immer noch unsicher, könne auch ein Betriebspraktikum helfen, so Schmitz.

Die Voraussetzungen. Hat man sich dann für eine Ausbildung entschieden, sollte man auf eine ordentliche Bewerbung achten. Dazu gehören neben einem Anschreiben stets ein tabellarischer Lebenslauf, sowie mindestens die beiden letzten Schulzeugnisse und ein neutrales Bewerbungsfoto. Auch Praktikumsbescheinigungen könnten beigelegt werden. Er lese auch gerne über die Hobbys oder Lieblingsfächer der Bewerber, versichert Schmitz. Er erwarte aber auch, dass bei den Bewerbungsanschreiben und dem Lebenslauf auf Rechtschreibung und Form geachtet wird. Kaffeeflecken und Eselsohren würden keinen guten Eindruck hinterlassen. Auch bei Online-Bewerbungen solle man sorgfältig sein, auf Lesbarkeit der Dokumente und auf gängige Dateiformate achten. „Beim Vorstellungsgespräch ist es kein Manko, nervös zu sein. Aber man sollte schon auf typische Fragen wie ‚Warum haben Sie sich bei uns beworben?‘ oder ‚Warum haben Sie sich ausgerechnet für diesen Ausbildungsberuf entschieden?‘ vorbereitet sein und darauf antworten können“, rät Schmitz.

Beispiel Fahrdienstleiter. Drei Jahre dauert die Ausbildung „Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Fahrweg“, so die offizielle Bezeichnung für den Beruf des Fahrdienstleiters. So wie die Lotsen in der Schiff- oder Luftfahrt, so sorgen auch die Fahrdienstleiter für Sicherheit, denn im Stellwerk wachen sie über die ihnen anvertrauten Fahrstrecken. Das Aufgabenfeld ist so komplex, wie es Verantwortung, Aufmerksamkeit und Zuverlässigkeit erfordert: Der Fahrdienstleiter überprüft den Fahrweg, stellt sicher, dass auf der Strecke keine anderen Fahrzeuge stehen oder andere Hindernisse vorliegen. Er legt den Fahrweg eines Zuges fest, bevor er dem Lokführer freie Fahrt gewährt. Bei Störungen ist er für die Gleisspernung zuständig und ändert entsprechend die Fahrpläne.

Flüssige Betriebsabläufe. Letztlich obliegt ihm der reibungslose Ablauf der Züge. So auch in der Netzeleitzentrale der HGK in Hürth-Kendenich. Von hier aus wird der Zugverkehr im Bereich Niehl, Bickendorf, Frechen, Hürth, Godorf, Wesseling und Brühl gesteuert und überwacht, genau wie der Betrieb der Stadtbahnlinien 16 und 18 zwischen Köln und Bonn und der Linie 7 zwischen Köln und Frechen. Einige der zahlreichen Monitoren in der Leitwarte zeigen grafische Darstellungen der aktuellen Lage auf den verschiedenen Gleisstrecken, andere zeigen Live-Videobilder von Bahnübergängen. Mit Funkgeräten halten die Mitarbeiter in der Leitwarte den Kontakt zu den Lokführern und Rangierern, per Mikrofon können Durchsagen an die Fahrgäste getätigt werden. Akustische Alarmgeber und Telefone mit unzähligen Kurzwahlstasten verstärken den Eindruck, dass es hier vor allem um eines geht: Flüssige Betriebsabläufe bei höchstmöglicher Sicherheit. Fahrdienstleiter sollten dementsprechend sehr verantwortungsbewusst sein, die Betriebslage schnell erfassen und bei Störungen Ruhe bewahren. Zudem sei eine freundliche Tonlage gegenüber Fahrgästen sehr begrüßenswert, so Thomas Schmitz. Voraussetzung für die Ausbildung ist mindestens ein Hauptschulabschluss 10B und gute Noten in Deutsch, Mathe und Physik sowie ein gutes Technikverständnis.

Beispiel Gleisbauer. Hier sind Fachkräfte gefragt, und wenn man die Arbeit im Freien liebt, ein Händchen für Metall hat und schweres Gerät mag, dann ist man hier genau richtig.



Yasin Zengin absolvierte eine Ausbildung zum Gleisbauer und unterschrieb im Anschluss sofort einen Arbeitsvertrag bei der HGK.

Bild: HGK

» Entscheidend sind Auftreten und die Bereitschaft zu lernen



Gleisbauer warten und erneuern das Schienennetz. Dazu gehören das Gleisbett, die Schienen und Weichen. Aber auch die Instandhaltung von Maschinen, Montagearbeiten, der Bau von Bahnübergängen und die Mängelbeseitigung an Gleisanlagen gehören zum Aufgabenspektrum. Ein gutes Gespür für Sicherheit und ein Auge für Mängel sind Eigenschaften, die der Gleisbauer spätestens nach der Ausbildung mitbringt. Denn auf dem Untergrund, für den er zuständig ist, rollen Züge, die oft mehr als 1000 Tonnen auf die Waage bringen. Auch diese Ausbildung dauert drei Jahre, und schon nach zwei Jahren erwerben die Auszubildenden die Qualifikation eines Tiefbaufacharbeiters. Nach der Ausbildung kann man eine Qualifizierung zum Industriemeister in der Fachrichtung Gleisbau machen oder als staatlich geprüfter Techniker Fachrichtung Bautechnik mit Schwerpunkt Tiefbau. Voraussetzung für die Ausbildung ist ein Hauptschulabschluss, ein gutes Grundverständnis von Mathe und Physik, handwerkliches Geschick, eine verantwortungsbewusste Einstellung und ein hohes Interesse an Technik. Fängt man diesen Ausbildungsweg gleich mit dem Ziel „Bachelor of Engineering“ an, so bietet die HGK die Ausbildung mit

dualem Studium Bauingenieurwesen an. „So ausgebildete Ingenieure lernen von der Pike an, sie haben einen hervorragenden Praxisbezug, der sich später deutlich bemerkbar macht“, sagt Thomas Schmitz. Nach neun Semestern hat der Absolvent dann seinen Bachelor in der Tasche. Voraussetzung für diesen Weg ist eine Fachhochschulreife, ein gutes technisches Verständnis, eine verantwortungsbewusste Einstellung, großes Engagement und eine hohe Teamfähigkeit. Martin Heying

Hafen news

Tag der Logistik
Eine Hafentour mit der „Rheincargo“



Bild: RC
Die MS RheinCargo

Logistik ist die Grundlage der Wirtschaft und viel mehr als nur der profane Transport von Gütern. Die meisten Menschen nehmen die Branche wahrscheinlich als vorbeifahrendes Binnenschiff, endlos langen Güterzug oder LKW-Kolonnen auf den Straßen wahr. Doch Logistik hat unglaublich viele Facetten: Sie ist unverzichtbar, um Waren zu produzieren und die Regale der Geschäfte mit den richtigen Angeboten zu füllen. Logistik ermöglicht die sinnvolle und wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Unternehmensbereichen, Firmen und Branchen - national, international, weltweit.

Exakt getaktete Abläufe machen manche Produktionsprozesse überhaupt erst möglich. Logistik ist eine der Kernkompetenzen Deutschlands. Häfen sind dabei ein wichtiger Wirtschaftsfaktor; sie wirken als Versorger der Industrien und des Gewerbes im sogenannten Hinterland. Hinzu kommen die Zuglinien, die mit den Häfen kooperieren und so einen effizienten, kombinierten Verkehr ermöglichen.

Die Bundesvereinigung für Logistik (BVL) veranstaltet schon seit vielen Jahren den „Tag der Logistik“, der in diesem Jahr am 19. April stattfinden wird. Dann öffnen Logistikunternehmen ihre Pforten und gewähren interessierten Besuchern unentgeltlich einen Blick hinter die Kulissen. Manche Veranstaltung am „Tag der Logistik“ ist inzwischen schon zur Tradition geworden und so beliebt, dass man seine Teilnahme rechtzeitig anmelden muss, um noch einen Platz ergattern.

Die Hafentour mit dem Fahrgastschiff „MS RheinCargo“ ist eine solche, zur beliebten Tradition gewordene Veranstaltung. Die „MS RheinCargo“ fährt mit ihren Besuchern durch die Kölner Häfen. Gewaltige Verladegeräte, die sogenannten Reachstacker, können vom Container bis zum Lkw-Auflieger alles heben und verladen, ebenso, wie die gigantischen Portalkräne. Aber auch Bagger und viele andere Maschinen kann man so beim Beladen oder Entladen von Binnenschiffen und Zügen beobachten.

Am Tag der Logistik gibt es zwei jeweils dreistündige Rundfahrten um 10 und um 14 Uhr mit der MS RheinCargo. Für die frühe Fahrt sind nur noch wenige Plätze verfügbar, bei der zweiten Tour sind noch mehr Plätze frei. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung gibt es auf der Internet-Seite „www.tag-der-logistik.de/veranstaltungen“.



Bild: RC
Hautnah kann Interessierte das Hafengeschäft erleben.

Mehr Güter von der Straße auf die Schiene!

Neue Zugverbindungen von Köln aus nach Ungarn, Rumänien und Italien

Der Transport von Gütern und Waren in Containern gewinnt immer mehr an Bedeutung. Entsprechend steigt der Verkehr mit der Universal-Box stetig an. Angesichts immer vollerer Straßen kommt den alternativen Transportmitteln Bahn und Schiff eine ständig steigende Bedeutung zu.

Verstopfte Straßen. Ohne den weltweiten Transport von Waren und Gütern sind heutige Wirtschaftssysteme gar nicht mehr denkbar. Das gilt umso mehr für eine Zeit, in der für jedermann die Waren nur einen Maus-Klick entfernt sind. Doch die Straßen verstopfen leider immer mehr. Darüber hinaus gerät der Mangel an LKW-Fahrern zunehmend zum Problem. Die neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH, respektive die CTS Container-Terminal GmbH als operative Tochter, kombinieren schon seit Jahrzehnten die Verkehrsträger, um Engpässe zu umgehen und um für einen optimalen Waren- und Güterfluss zu sorgen.

Neue Linien. Zahlreiche Schiffs- und Bahnlinien versorgen schon jetzt das europäische Binnenland und bringen Produkte zu den großen Seehäfen. Aktuell baut die Gruppe zusammen mit ihren Partnern und Kunden das Bahnnetz weiter aus. Die neuen Bahnlinien sorgen dafür, dass noch mehr Güter zuverlässig und umweltfreundlich bewegt werden, statt weiter dem Verkehrsinfarkt auf der Straße Vorschub zu leisten.

Viele Anschlüsse. Attraktiv für die Verladere ist dabei der Umschlag im Kölner Hafen, denn hier besteht ein direkter Anschluss an das Netzwerk der neska-Gruppe mit schneller Weiterleitung in die Westhäfen nach Rotterdam, Antwerpen und Moerdijk. Rheinaufwärts über die Mosel ist Mertert in Luxemburg angebunden. Auch von den Seehäfen ins Hinterland ist mit Umschlag in Köln die Attraktivität der neuen Linien hoch: diverse Ladungen, Tankcontainer,

Wechselbrücken und Mega-Trailer sind auf diese Weise direkt mit dem Seeverkehr verbunden.

Ziel Budapest. Eine der neuen Verbindungen besteht schon seit Oktober 2017. Die Linie im Auftrag der ungarischen GySEV verbindet Budapest mit Köln. Abgefertigt wird der Zug am Westkai. Die Ladung besteht aus Trailern, Megatrailern, Containern und Tankcontainern. Von Budapest aus besteht dann ein Anschluss an Zuglinien nach China. Derzeit verkehrt die Linie dreimal in der Woche.

Das Bahnnetz wird weiter ausgebaut

Italien angebunden. Schon seit November letzten Jahres besteht eine regelmäßige Verbindung in das italienische Busto Arsizio. Im Auftrag der HGK fertigt CTS diese Züge am Terminal Köln-Nord ab. Die Ladung besteht auch hier im Wesentlichen aus Containern, Tankcontainern, Wechselbrücken und Trailern. Ab April soll die Linie auf acht Umläufe in der Woche erweitert werden.

66 Container. Aus Italien kommt eine weitere neue Zug-Linie der CTS: Es handelt sich um einen wöchentlich verkehrenden Zug mit je 66 Containern.



Bild: RheinCargo
Von Köln in die Ferne: Viel Betrieb am Niehler Hafen



Bild: RheinCargo
Am Container-Terminal wird ein Zug reisefertig gemacht.

Am Container-Terminal wird ein Zug reisefertig gemacht.

Abgefertigt wird die Linie am Terminal Köln Nord (TKN) im Auftrag der HGK. Die Hauptstrecke zieht eine Lok der italienischen Mercitalia.

Dreimal nach Curtuci. Und last but not least fährt ebenfalls seit Februar eine neue Zuglinie nach Curtici in Rumänien. Dreimal in der Woche wird sie im Auftrag von TX am Westkai abgefertigt. Zusammen mit den bereits bestehenden Zuglinien (zum Beispiel fünfmal wöchentlich nach Rotterdam, fünfmal wöchentlich nach Valencia in Spanien, viermal wöchentlich nach Berlin oder auch die Kurzlinie zum Chemiestandort Knapsack in Hürth) steht den Verladern ein großer Güterlinienverkehr per Bahn ab und nach Köln zur Verfügung.

Dienstleister RheinCargo. Alle Zugprodukte werden von der RheinCargo, der gemeinsamen Tochter der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH), abgewickelt. Der Logistik-Dienstleister betreibt sieben öffentliche Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie eine der größten privaten deutschen Güterbahnen. Mit 90 eigenen Lokomotiven und 700 Waggons hat RheinCargo 2016 rund 22 Mio. Tonnen in Deutschland und dem benachbarten Ausland transportiert.

Martin Heying



Bild: Ingenieurbüro Grassl / Firmhofer + Günther, Architekten
So soll das Bauwerk aussehen. Die Bauarbeiten starten im Frühjahr 2018.

Das große Ziel: Endlich wieder freie Fahrt über den Rhein

Neue Autobahnbrücke bei Leverkusen soll bereits 2020 teilweise für den Verkehr geöffnet werden

Die Lösung für eines der größten Verkehrsprobleme in NRW rückt näher: Mit dem ersten Spatenstich begannen im Dezember 2017 die Arbeiten für den Neubau der A1-Rheinbrücke bei Leverkusen. Vertreter von Bund, Land und den betroffenen Städten gaben den Startschuss für den Neubau, für den seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Oktober Baurecht besteht. Neben der Brücke gehören zu dem ersten 4,5 Kilometer langen Bauabschnitt auch der Umbau des Autobahnkreuzes Leverkusen-West und der Ausbau der A1 auf acht Fahrspuren.

hinkriegen. Sperrungen sollen sich auf ein Minimum beschränken.“

Verbesserter Lärmschutz. Die A 1 führt von Oldenburg in Schleswig-Holstein nach Saarbrücken und ist mit rund 730 km Länge eine der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen für den großräumigen Verkehr. Sie verbindet die westlichen Industriegebiete Deutschlands

Das bedeutendste Verkehrsprojekt in NRW

mit den norddeutschen Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck sowie Skandinavien und ist damit ein wesentlicher Teil des Transseuropäischen Verkehrsnetzes. Mit dem Ausbau der A 1 wird auch der Lärmschutz erheblich verbessert. Durch den Einsatz von offenporigem Asphalt („Flüsterasphalt“) und anderen lärmeduzierenden Maßnahmen können bis zu 10 Dezibel Lärminderung erreicht werden. Das wird als eine Halbierung der Lautstärke wahrgenommen werden.

Mobilität verbessern. Der Bund investiert rund 740 Millionen Euro in die Strecke, davon fließen rund 480 Millionen Euro in die neue Rheinbrücke sowie weitere Bauwerke. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Wir geben den Startschuss für das wohl bedeutendste Verkehrsprojekt in Nordrhein-Westfalen in den kommenden Jahren. Die A1 ist eine der wichtigsten Verkehrsadern in Deutschland. Mit dem achtstreifigen Ausbau wird sie bald deutlich leistungsfähiger sein und damit die Mobilität in der Region erheblich verbessern. Dank der neuen Stromquerung heißt es dann nach Fertigstellung endlich auch wieder für alle Lkw: Freie Fahrt über den Rhein.“

Gute Zusammenarbeit. Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Hendrik Wüst unterstrich, dass es „eine bestandskräftige Planung“ gebe und bedankte sich bei allen Beteiligten für die geleistete Arbeit: „Der Bund, die Bezirksregierung und Straßen.NRW haben mit ihrem Engagement das Projekt vorangetrieben. Die gute Zusammenarbeit werden wir sehr verantwortungsbewusst fortsetzen.“

Herausforderungen. Straßen.NRW-Direktorin Elfriede Sauerwein-Braksiek betonte die große Herausforderung für den Landesbetrieb Straßenbau NRW: „Wir wollen die Brückenhälften jeweils innerhalb von drei Jahren fertigstellen, das ist ehrgeizig. Mit den ausführenden Firmen haben wir deshalb Vertragsstrafen vereinbart, um den Zeitplan einzuhalten. Und wir wollen das alles auch bei fließendem Verkehr

bel Lärminderung erreicht werden. Das wird als eine Halbierung der Lautstärke wahrgenommen werden.

Baubeginn. Bereits im Jahr 2020 sollen auf dem ersten Teil der neuen Rheinquerung Autos und vor allem wieder Lkw fahren können. Ende 2024 sollen die Arbeiten in diesem Bereich abgeschlossen sein und den Verkehrsteilnehmern alle Fahrbahnen zur Verfügung stehen. Mit 740 Millionen Euro kalkuliert Straßen.NRW die Gesamtkosten für den ersten Bauabschnitt. Die späteren Bauabschnitte umfassen den Ausbau der A3 zwischen den Anschlussstellen Leverkusen-Zentrum und dem Autobahnkreuz Leverkusen (A1/A3) und den Ausbau der A1 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen-West und Leverkusen. Die eigentliche Konstruktion der Rheinbrücke beginnt jetzt im Frühjahr. Erste Schritte sind dann die Arbeiten an den Fundamenten der Brückenpfeiler sowie der beiden Widerlager und der linksrheinischen Vorlandbrücke. Hans-Wilhelm Dünner



Bild: Straßen.NRW
Spatenstich für das Projekt „Ausbau.Zukunft“ am 14. Dezember 2017 (v. l. n. r.): Straßen.NRW-Direktorin Elfriede Sauerwein-Braksiek, BMVI-Staatssekretär Enak Ferlemann, NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und NRW-Staatssekretär Hendrik Schulte.

Hafen news

Erfahrener Logistik-Manager
Dean Mair neuer Geschäftsführer bei Pohl & Co.



Bild: neska
Neu bei Pohl & Co.: Dean Mair

Mit Wirkung zum 1. Januar 2018 wurde Dean Mair (45) zum weiteren Geschäftsführer der zur neska-Gruppe in Duisburg gehörenden internationalen Spedition Pohl & Co. bestellt. Er war zuletzt als Niederlassungsleiter der DCP Dettmer Container Packing GmbH & Co. KG in Hamburg und zuvor in der Verpackungsindustrie tätig. Zudem verfügt er über umfangreiche Kenntnisse in der Seeschifffahrt.

Die Geschäftsführung der Pohl-Gruppe mit weiteren Niederlassungen in Köln, Berlin und Dresden besteht nun aus Michael Kisser, der diese Position am 01. Oktober 2017 übernommen hatte, und Dean Mair. „Wir freuen uns sehr über die Entscheidung von Dean Mair, unser Führungsteam zu verstärken. Wir gewinnen mit ihm einen erfahrenen Logistikmanager, der in der Hamburger Hafenvirtschaft gut vernetzt ist. Mit dieser Berufung setzen wir den Weg fort, den künftigen Marktanforderungen mit neuen Qualifikationen und Fähigkeiten in der neska-Gruppe zu begegnen“, erklärt Volker Seefeldt, Vorsitzender der Geschäftsführung der neska. Die neska ist eine Tochtergesellschaft der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). (dij)

HTAG-Aufsichtsrat
Uwe Wedig folgt auf Horst Leonhardt



Bild: HTK
Horst Leonhardt ging in den Ruhestand.



Bild: HTK
Uwe Wedig, neuer Vorsitzender des HTAG-Aufsichtsrats

Uwe Wedig, seit dem 1. Februar Vorsitzender des Vorstands der Häfen und Güterverkehr Köln AG, wurde am 18.01.2018 vom Aufsichtsrat der HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg, zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Er übernimmt das Amt von dem langjährigen Vorstandssprecher der HGK, Horst Leonhardt, der zum 31.01.2018 in den Ruhestand gegangen und aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist. Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der HTAG bleibt Michael Zimmermann, der zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Häfen und Güterverkehr Köln AG ist. (dij)

Hafen Quiz
Wer weiß es?
Mitmachen und gewinnen!

Frage: Städte am Rhein leben seit je her mit dem Hochwasser. Und die Menschen haben sich mit den wiederkehrenden Ereignissen arrangiert, weil sie ja nicht zu verhindern sind. In Köln werden weite Teile der Altstadt zum Beispiel durch eine mobile Wand bis zu einem Wasserstand von 11,30 Metern geschützt, wenn der Fluss wieder einmal anschwillt. Bei solchen Pegelhöhen ist die Schifffahrt allerdings schon längst eingestellt. Ab 6,20 Meter gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Ab welchem Pegelstand wird die Schifffahrt angesichts der Hochwassermarken 2 komplett eingestellt?

- a) 2,30 Meter
- b) 10 Meter
- c) 8,30 Meter

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK
 z. Hd. Christian Lorenz
 Scheidtweilerstraße 4
 50933 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:

hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:

10. April 2018

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: RheinCargo

Den Hafen hautnah erleben

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

 Wolfgang Arenz, Köln
 Petra Meier, Bonn

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:

c) in einer App

Impressum

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

Redaktion:
 Christian Lorenz (cl) verantwortlich
 Hans-Wilhelm Dünner (dü)
 Martin Heying (hey)
 Christian Grohmann (cg)
 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 Litzenburger

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



„Et Rumpelstilzche“ Fritz Schopps begeisterte die Jecken im „Belegschaftssaal“

Enthusiasten der Eisenbahn und jecke Sitzungen

HGK-Vereine: Unverzichtbarer Teil der Unternehmens-Kultur

Das Vereinsheim der „Köln Bonner Eisenbahnfreunde“ (KBEF) liegt in Wesseling an der Konrad Adenauer Straße, gleich neben den Gleisen der HGK. Während dort Güterzüge rangiert werden, umweht den Besucher im Gebäude sogleich die Geschichte der Eisenbahn. Im Eingangsbereich des Gebäudes, das sich derzeit noch im Umbau befindet, steht ein altertümliches Faxgerät; der Besucher erwartet instinktiv, dass es gleich zu rattern beginnt. Aus einem Schalterhäuschen dahinter sollen demnächst Tickets für Sonderfahrten, die der Verein regelmäßig organisiert, verkauft werden. Vereinsleben bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG – das ist ein tolles Stück Unternehmenskultur.

Miniatur-Enthusiasten. Geht man weiter in Richtung Ausstellungssaal, passiert man zunächst den gemütlichen Bereich mit Küche und Sitzgelegenheiten. Es laden Sessel und Tische aus der ersten ICE-Generation zum Verweilen ein, hier haben die Vereinsmitglieder der KBE schon manch gemütliche Stunde verbracht. Der anschließende Saal befindet sich noch im Umbau, die Eisenbahnpanoramen lehnen auf Modulplatten schon an den Wänden. Hier sollen bald Modelleisenbahnlandschaften den Raum füllen. Die Miniatur-Enthusiasten sammeln fleißig wertvolle Einzelstücke und bewahren so manches feine Exemplar vor dem endgültigen Defekt – und so manche Modelleisenbahnplatte mit liebevoll gestalteten Landschaften vor dem Sperrmüll.

Archivieren & Ordnen. Das Gebäude stellt die HGK, die Arbeit machen die Vereinsmitglieder selbst. Dazu gehören auch das Archivieren und Ordnen der vielen Sammlerstücke und Dokumente des Vereins. Im oberen Stockwerk stapeln sich Kisten und Kästen mit Papieren und Bildern, Arbeit für Jahre lagert hier. „Wir archivieren und katalogisieren alles, was wir bekommen und finden, manche Stücke geben wir aber auch an Museen und Archive weiter“, berichtet der Vereinsvorsitzende Dirk Collin.

Geschichts-Bewahrung. Die KBEF gründeten sich bereits zu Zeiten der Köln Bonner Eisenbahn, die 1992 in die HGK übergang. Ziel war von Anfang an, die Bewahrung der Geschichte der einst verkehrsreichsten nichtstaatlichen Eisenbahn in Deutschland. Von der ersten Lokomo-

tive der Vorgebirgsbahn, dem „feurigen Elias“, bis hin zum komfortablen Schienentriebwagen mit Alu-Chassis, dem „Silberpfeil“, sammeln und dokumentieren die Eisenbahnfreunde seither alle Entwicklungen der KBE. Dazu gehören auch Pläne von den eingesetzten Maschinen und Fahrzeugen sowie historische Fotos – zum Teil noch auf Glasplatte. Im Eisenbahnmuseum, gleich neben dem Vereinsheim der KBEF, ist die Geschichte der KBE mit Exponaten zusammengetragen – und so für alle noch greifbar.

Original-Züge. Auch kümmert sich der Verein um Original-Züge der KBE, darunter den bereits erwähnten legendären Silberpfeil, der vielen Kölnern als ikonisches Fahrzeug der Rheinuferbahn noch im Gedächtnis ist. Sie alle stehen in Brühl-Vochem, können dort auf Anfrage besichtigt werden. „Die Gründung der Eisenbahnfreunde war so etwas wie eine identitätsbewahrende Maßnahme“, erzählt Collin. Und weiter: „Wir sind ein Teil der HGK, sozusagen das lebendige Gedächtnis, wir freuen uns über jeden, der bei

„ Wir sind das lebende Gedächtnis!“

uns mitmacht!“ Aktuell sind die Modellbauer im Verein in der Überzahl, aber auch die „großen“ Eisenbahn-Schätzchen brauchen ebenfalls Pflege und Wartung. Und auch wenn wieder eine „Sonderfahrt“ ansteht, ist eine gute Organisation von engagierten Vereinsmitgliedern vonnöten. So wie im letzten Jahr, als die KBEF anlässlich des 25jährigen Jubiläums zusammen mit dem „Freundeskreis Eisenbahn Köln e.V.“ den historischen Luxuszug „Rheingold“ mit einer HGK-Lokomotive von Köln nach Koblenz und wieder zurück fahren ließ.

Karnevals-Sitzung. Auch die „KG Feuriger Elias“ bereichert das Vereinsleben der HGK. Die Mitglieder der Karnevalsgesellschaft veranstalten jährlich eine zünftige Sitzung im „Belegschaftssaal“ der HGK in Wesseling. „Die Örtlichkeit heißt bei uns der kleine Gürzenich“, sagt Vereinsvorsitzender Karl-Heinz Frede mit einem Augenzwinkern. Den 300 Quadratmeter großen Saal mit Bühne im ehemaligen Kraftwerksgebäude schmücken die Vereinsmitglieder zur Sitzung



Bild: Margit Hartung



Bild: KBEF

Beliebt bei Groß und Klein: In Wesseling gibt es für Miniatur-Enthusiasten viel zu sehen.

karnevalistisch, ein aktuelles Bühnenbild mit HGK-Bezug prangt dann hinter dem Elferrat. Das Karnevalstreiben sei eine lange Tradition, denn auch bei den Köln Bonner Eisenbahnen habe es schon immer Karnevalssitzungen gegeben, erzählt Frede. Nach vielen jecken Veranstaltungen wurde 1981 von Jean Riemann 1981 die „KG Feuriger Elias“ gegründet. Schon damals hatte man die Kölner Lokal-Prominenz mit im Boot; bis heute schaut das Kölner Dreigestirn fast immer bei der Sitzung der „KG Feuriger Elias“ vorbei.

Unternehmens-Teil. „Wir sind eine Gesellschaft von HGK'lern für HGK'ler“, betont Frede. Natürlich sind Freunde und Verwandte willkommen, aber die KG versteht sich klar als Teil des Unternehmens. Das wird besonders deutlich, wenn im November die Jubilare geehrt werden. Dann veranstaltet die KG nämlich ihren „Seniorenabend“, bei dem vom 25. bis zum 40. oder 45. Betriebsjubiläum alle KBE- und auch HGK-Veteranen geehrt werden. Den Saal haben sich die KG-Mitglieder selbst hergerichtet, jeder aus der HGK kann beim „Feurigen Elias“ anfragen, ob er für Festivitäten zur Verfügung steht.

Zusammenhalt. Das Vereinsleben schweißt die Belegschaft der HGK gut zusammen, sind sich Collin und Frede einig. Beide Vereine gehören zur Geschichte und zur Identität der HGK, so die beiden Vorsitzenden.

Martin Heying