

Neue Technik
Was ein Stellwerk
heute leisten kann
Seite 03



Industrie in Köln
Jobmotor und
Wohlstandstreiber
Seite 04/05



Neue Serie
Ein Tag mit...
Lokführer Sascha
Seite 07



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 2 | Juni 2018 | www.hgk.de

Bild: HGK



Die HGK AG - vom Hafen-Betreiber zur Logistikholding

Transformation zum Wohle der Stadt: Das Unternehmen ist hervorragend aufgestellt

Sucht der User im Internet nach Begriffen wie Transformation oder Veränderung, so erscheinen eine Vielzahl von Zitaten und Aphorismen. Erstaunlich ist dabei, wie viele kluge Köpfe sich mit dem Thema beschäftigt haben: Von alten Gelehrten wie Heraklit („Die einzige Konstante im Universum ist die Veränderung“) oder Konfuzius („Wer ständig glücklich sein möchte, muss sich oft verändern“) bis hin zu Barack Obama („Veränderung wird nicht kommen, wenn wir auf eine andere Person oder auf einen andere Zeit warten“). Viele Zitate haben dabei gemein, dass sie auch für Wirtschaftsunternehmen gelten.

Jubiläum gefeiert. Auch die Häfen und Güterverkehr Köln AG, die im vergangenen Jahr ihr 25-jähriges Jubiläum feierte, wandelt sich stetig. 1992 hatten sich mit der Häfen Köln GmbH, der Köln-Bonner Eisenbahnen AG und der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn drei Unternehmen unter dem Dach des Stadtwerke Köln Konzerns (SWK) zusammengefunden, um umweltfreundliche Lösungen für den Transport von Gütern mit Binnenschiff und Bahn anzubieten und eine optimale Versorgung von Bevölkerung, Unternehmen und Kunden zu gewährleisten.

Stadt-Entwicklung. Seit in Köln Hafen- und Eisenbahn-Logistik betrieben wird, gab es eine Konstante – die Veränderung! Die Wurzeln der Unternehmen, aus der die HGK hervorging, reichen ja bis ins 19. Jahrhundert zurück. Bereits 1844 war von der Bonn-Cölner Eisenbahn eine Strecke von Köln über Brühl nach Bonn eröffnet worden. Mit dem Ausbau der Kölner Rheinhäfen wurde

ab 1891 die Grundlage für die Entwicklung Kölns zur Metropole gelegt. Ebenfalls 1891 wurde der Bau einer weiteren Bahnverbindung zwischen Köln und Bonn beschlossen.

Transformations-Prozess. 26 Jahre nach ihrer Gründung befindet sich die HGK AG mitten in einer einzigartigen Transformation: vom Hafen- und Eisenbahnbetreiber hin zur modernen Logistikholding. „Nach der Übertragung der operativen Geschäfte von Häfen und Eisenbahn an unsere Beteiligung RheinCargo, hat sich der Fokus der HGK auf die administrative Führung von Tochterunternehmen und der Beteiligungen gerichtet“, erklärt der HGK-Vorstandsvorsitzende Uwe Wedig den Prozess. Er definiert seine Ziele dabei so: Mittelfristig soll die HGK-Gruppe mit Töchtern und Beteiligungen zu einem modernen, professionell agierenden und für Kunden und Mitarbeiter gleichermaßen interessanten Partner und Arbeitgeber weiter entwickelt werden.

Töchter & Beteiligungen. Zum Unternehmen gehören neben der RheinCargo (ein Joint Venture mit den Neuss Düsseldorfer Häfen) auch die im Jahre 2015 vollständig erworbene neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH sowie die 100-prozentige Tochter HTAG Häfen und Transport AG. Darüber hinaus hält die HGK unter anderem Beteiligungen an der CTS Container-Terminal GmbH, der KCG Knapsack Cargo GmbH und der RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH. Diese Entwicklung ist nicht abgeschlossen: Durch organisches Wachstum, Zukäufe und Kooperationen soll sich die HGK-Gruppe stetig weiterentwickeln.

Herausforderungen. Der Logistik-Markt steht vor großen Herausforderungen – und mitten drin die HGK AG. Der demografische Wandel und eine größere Konkurrenz sorgen dafür, dass der Wettbewerb um kreative Köpfe und solvente Kunden immer schwieriger wird. „In den nächsten Jahren wird es darauf ankommen, neue Geschäftsfelder aufzuspüren und die richtigen Trends zu entdecken“, sagt Wedig. Hinzu komme die stetig fortschreitende Digitalisierung, die noch eine Menge Aufgaben für die HGK, aber auch für die Unternehmen der Logistik-Branche insgesamt bereit hält.

Kerngesunde Basis. Ein Vorteil der HGK-Gruppe ist, sich aus einer kerngesunden Basis weiter entwickeln zu können. Im Jahr 2017 wurde mit über 1.500 Mitarbeitern ein Umsatz von über 500 Millionen Euro erreicht, es konnte ein Gewinn von 8,5 Millionen Euro an den Stadtwerke-Konzern und somit in den städti-

schen Haushalt abgeführt werden. „Die HGK ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Unternehmen, wir können als Logistik-Holding selbstbewusst auftreten“, sagt Wedig, für den drei Ziele gelten: Den Umsatz verbessern und damit die Ergebnisse steigern, die Daseinsvorsorge für die Stadt gewährleisten und die Arbeitsplätze dauerhaft sichern.

Neue Wege. Dass dabei neue Wege gegangen werden, ist kein Widerspruch. Die HGK besitzt zum Beispiel diverse Grundstücke. Wurden die Gelände in der Vergangenheit nicht selten verkauft, gibt es nun strategische Überlegungen, Areale künftig selber zu entwickeln. Konkrete Planungen liegen bereits vor, an der Oskar-Jäger-Straße bis zu 130 Wohnungen für Mitarbeiter und den Markt zu schaffen. Denn wie sagte schon Konfuzius: „Wer ständig glücklich sein möchte, muss sich oft verändern!“ Gilt auch für die HGK-Gruppe.

Christian Lorenz

Die HGK Gruppe



Stand: Januar 2018: *15 % HGK, 65 % Neska Gruppe ** 20 % HGK, 51 % CTS GmbH

Editorial

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



Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die Erfolgsgeschichte der HGK AG beruht auch auf der Bereitschaft, das Unternehmen stetig zu verändern. Der Erfolg des Prozesses der vergangenen 25 Jahre war in hohem Maße von der Veränderungsbereitschaft, der hohen Motivation und der guten Qualifikation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geprägt. Diesen Wandel mitzutragen und mitzugestalten, war ein wesentlicher Baustein auf dem Weg der HGK zu einem zukunftsfähigen und erfolgreichen Unternehmen.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und eines zunehmenden Fachkräftemangels in Deutschland wird schnell klar, dass dem Personalmanagement und damit einer zielorientierten Personalentwicklung in den kommenden Jahren eine besondere Bedeutung zukommt. Wenn wir also in Zukunft ebenso erfolgreich sein wollen wie in den vergangenen 25 Jahren, brauchen wir für alle Unternehmensbereiche weitere kluge, erfolgswillige und teamorientierte Kolleginnen und Kollegen, die die HGK weiter voranbringen. Um für zukünftige Arbeitnehmergenerationen interessant zu sein, müssen wir Antworten auf folgende Fragen finden:

Welche Perspektiven bietet die HGK gegenüber anderen Unternehmen? Welche Vorzüge genießen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Vergleich zu anderen Unternehmen? Wie können wir als HGK dem erhöhten Anspruch auf eine entsprechende Work-Life-Balance gerecht werden? Wie steht es bei uns mit der Vereinbarkeit von Familie und Beruf?

Ich bin sicher, dass wir als HGK AG potenziellen Bewerbern die richtigen Antworten geben können. Denn wir haben viel zu bieten! Etwa 1.500 Mitarbeiter in der HGK-Gruppe erzielen einen jährlichen Umsatz von ca. 500 Mio. Euro, Tendenz steigend. Sichere, gut-bezahlte Arbeitsplätze mit einem modernen Sozialleistungssystem gehören zu unserem Markenkern. Gemeinsam mit unseren „Schwestern“ RheinEnergie oder KVB sind wir neben weiteren Unternehmen Bestandteil des Stadtwerke Köln Konzerns (SWK), des wohl erfolgreichsten Stadtwerke-Konzerns in Deutschland. Unter dem SWK-Dach leisten alle Gesellschaften wichtige Beiträge zum städtischen Haushalt und zur Daseinsvorsorge – zum Wohle eines jeden einzelnen Bürgers.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine gute Zeit – und genießen Sie die bevorstehenden Sommerferien.

Herzlichst

Ihr Uwe Wedig



Geschäftsfreunde seit vielen Jahren: Stephan Bergius (v.l.n.r.), CEO der BKB Globe Spedition, Hans Peter Wieland, HGK-Chef Uwe Wedig und der neue neska-Geschäftsführer Kai Hansen vor dem „Hähnche“.

Ein Logistik-Urgestein nimmt zünftig Abschied

Ein zünftiger Abschied bei Kölsch und Hähppchen: Hans Peter Wieland, der langjährige Geschäftsführer der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH Duisburg und der CTS Container-Terminal GmbH Köln, sagte am 15. Juni in der Traditionsgaststätte „Em Hähnche“ in Köln „Auf Wiedersehen“. Mehr als 50 Geschäftsfreunde und Kollegen aus der HGK-Gruppe verbrachten den Abend bei sommerlichen Temperaturen und angenehmer Hintergrundmusik eines Saxophonisten meist auf der Terrasse vor dem Haus und teilten mit Wieland Erinnerungen an seine 49-jährige Berufstätigkeit - 40 Jahre davon arbeitete er in Köln.

Echter Typ. Der Vorstandssprecher der HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG, Uwe Wedig, würdigte Wieland in seiner Begrüßungsrede als Urgestein der Logistik und einen der letzten Recken und echten Typen im Hafengeschäft. Als 16-jähriger begann Wieland 1969 eine klassische Ausbildung zum Speditionskaufmann bei der Kölner Spedition Emons, der sich ein duales Studium der Betriebswirtschaft mit Abschluss Betriebswirt im Jahr 1977 anschloss. Bereits während dieser Zeit war Wieland mit dem kombinierten Verkehr mit Wechselbrücken in Kontakt gekommen, sodass er gerne ein Angebot der Kölner Spedition Milchsack annahm, beim Aufbau des Containergeschäfts ab dem 1. Januar 1978 mitzuwirken.

Ziel Wladiwostok. Begonnen wurde auf 2000 Quadratmetern mit einem Kran im Hafen Niehl. Haupttätigkeiten waren Containertransporte auf der Transsibirischen Eisenbahn nach Wladiwostok und erste Schiffsverkehre zu den Rheinmündungshäfen. Ende 1983 gründete die neska die CTS GmbH im Hafen Niehl. Hans-Peter Wieland übernahm am

„ Alles begann in einem Wohnwagen

1.1.1984 die operativen Containeraktivitäten der CTS als „One-Man-Show“ im Hafenbecken III auf 8000 Quadratmetern mit einer Containerbrücke. Sein erstes Büro bestand aus einem Wohnwagen, später aus zum Büro umgebauten Containern. 1985 übernahm CTS die Containerumschlaganlage der Spedition Milchsack am Stapelkai und fuhr die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ab 1986 zweimal pro Woche mit Binnenschiffs-Liniendiensten an.

Ein Treiber. Die CTS wuchs schnell, und damit nahm auch die Verantwortung von Hans Peter Wieland zu: 1986 Handlungsvollmacht CTS, 1989 Prokura CTS, 1999 Geschäftsführer CTS und DCH Düsseldorf, 2003 Geschäftsführer RRT Duisburg, 2005 Geschäfts-

führer Alcotrans GmbH und Alcotrans B. V. sowie seit September 2005 Geschäftsführer der neska mit Zuständigkeit für alle Containerverkehre. „Hans Peter Wieland war 34 Jahre lang Treiber einer dynamischen Entwicklung der neska Intermodal Aktivitäten - am Ende zählt der Erfolg“, so Uwe Wedig. „Dank der Entwicklung zahlreicher Zug- und Schiffslinienverkehre ist die CTS mit 160.000 Quadratmetern Freilagerfläche und einem Jahresumschlag von mehr als 500.000 Boxen heute das größte trimodale Container-Terminal entlang des Rheins und die neska intermodal-Gruppe eines der leistungsfähigsten Container-Netzwerke in Deutschland“.

Verlässlichkeit. Entscheidend für Wielands Erfolg sei seine Verlässlichkeit und der menschliche Umgang mit Kunden und Mitarbeitern gewesen, was sich allgemeiner Wertschätzung erfreute, so Wedig: „Du hast den Menschen im Unternehmen gut getan, die Leute sind Dir gefolgt, weil sie Dir vertraut haben. Dafür darf ich Dir heute im Namen aller Mitarbeiter, den Kollegen aus der Geschäftsführung und unserer Gesellschafter herzlich danken. Wir alle wünschen Dir vor allem Gesundheit und alles Gute im vor Dir liegenden Unruhestand!“ Wieland bedankte sich bei allen Kollegen für „das Vertrauen und die Unterstützung“ und wünschte seinen Nachfolgern „viel Erfolg und immer eine glückliche Hand bei allen Entscheidungen“.

Hans-Wilhelm Dünner

Gelernter Schifffahrtskaufmann übernimmt

Kai Hansen neuer Geschäftsführer der neska

Kai Hansen (50) hat zum 1. Mai 2018 die Geschäftsführung der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg, übernommen. Er folgt auf Hans Peter Wieland, der zum 30. Juni 2018 altersbedingt ausgeschieden ist. Gemeinsam mit Volker Seefeldt, dem Vorsitzenden der neska-Geschäftsführung, wird Hansen in Zukunft die 100-prozentige Tochtergesellschaft der HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG, leiten. Hansen verantwortet weiterhin die Vertriebstätigkeiten der neska-Intermodal-Gesellschaften.

Der gelernte Schifffahrtskaufmann war über 15 Jahre bei der Contargo GmbH in Hamburg tätig, bevor er im August 2016 als Vertriebsmanager und Prokurist zur Alcotrans, einem Unternehmen der neska-Gruppe, wechselte. Um die Marke neska zu stärken, wird die Alcotrans Container Line GmbH in neska INTERMODAL GmbH umfirmiert, in der sämtliche Vertriebsaktivitäten zentralisiert sind. Auch dort übernimmt Kai Hansen als Geschäftsführer die Aufgaben von Hans Peter Wieland neben dem weiteren Geschäftsführer Kevin Gründer.

„Wir freuen uns, dass wir mit Kai Hansen eine hochqualifizierte Persönlichkeit aus den eigenen Reihen für diese Aufgabe gewinnen konnten“, sagt Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der HGK-Gruppe. Er ist überzeugt, „dass Kai Hansen genau die richtige Persönlichkeit ist, um die kommenden Herausforderungen zu meistern und das Unternehmen weiter zu entwickeln“. +Der gelernte Speditions-Kaufmann Hans Peter Wieland fungierte seit 2005 als Geschäftsführer der neska. „Wir danken Hans Peter Wieland für seine hervorragende Arbeit und seinen großartigen Einsatz. Er hat sich um die neska-Gruppe außerordentlich verdient gemacht. Wir wünschen ihm für seinen neuen Lebensabschnitt alles Gute“, so Uwe Wedig. (dÜ)



Kai Hansen

Ein Dankeschön für Rainer Schäfer und Ulrich Gross

Direktoren der Neuss Düsseldorf Häfen mit toller Festveranstaltung und zahlreichen Ehrungen im Hafen Neuss verabschiedet



Ulrich Gross (l.) und Rainer Schäfer wurden auf der Festveranstaltung geehrt.

Mit der Verabschiedung der Geschäftsführer der Neuss Düsseldorf Häfen, Rainer Schäfer (63) und Ulrich Gross (64), ging am 16. Mai eine Ära zu Ende. 15 Jahre nach der Zusammenführung des Neusser und des Düsseldorf Hafens konnten die beiden Hafendirektoren mit Stolz auf ihre erfolgreiche Zusammenarbeit zurückblicken. Mehr als 250 Gäste feierten den Abschied der Jung-Rentner stileicht in der Kaffeerösterei Bazaar Caffè und dem Restaurant Bohai im Neusser Hafen.

Mit Reiner Breuer (Neuss) und Thomas Geisel (Düsseldorf) kamen gleich zwei Bürgermeister, um den Hafendirektoren Dank zu sagen. Sie bezeichneten die Fusion des Haupthafens der Stadtwerke Düsseldorf mit dem Zentral-

hafen der Stadt Neuss zu den Neuss Düsseldorf Häfen als Erfolgsgeschichte. Gross und Schäfer begleiteten über 14 Jahre als Geschäftsführer den Aufstieg des Unternehmens und sorgten für regelmäßige Ausschüttungen an die Gesellschafter. Sie meldeten sich mit einem Rekordgewinn Ende

Der Nachfolger kennt das Unternehmen bereits

Sascha Odermatt führt NDH alleine

Sascha Odermatt (44), seit 2013 Geschäftsführer der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, ist seit dem 1. Mai 2018 neuer Alleingeschäftsführer der Neuss Düsseldorf Häfen GmbH & Co. KG (NDH), die am Hafen Krefeld zu 49 % beteiligt sind. Der NDH-Aufsichtsrat hat den erfahrenen Hafenmanager einstimmig den Gesellschafterversammlungen der Häfen Neuss und Düsseldorf als alleinigen Nachfolger

April aus der Verantwortung ab. Zum Dank erhielten beide das silberne Stadtsiegel der Stadt Neuss und den Düsseldorf Radschläger, die höchsten Auszeichnungen, die beide Städte zu vergeben haben. Auch der NDH-Aufsichtsratsvorsitzende Manfred Abrahams dankte den beiden

Hafenchefs für ihr erfolgreiches Wirken. Trotz manchmal schwieriger Begleitumstände auch seitens der Politik hätten Sie die Häfen weiterentwickelt und zielstrebig zu einer unverzichtbaren Größe bei Industrie und Bevölkerung in der Region gemacht. Dass die NDH auch von den Seehäfen als

wichtiger Partner anerkannt werden, zeigte der Besuch von Emile Hoog steden, Vizepräsident Container, Breakbulk & Logistics vom Hafenbetrieb Rotterdam, der Rainer Schäfer mit dem „Boeganker“ ehrte. Schäfer ist der vierte Deutsche, der diese Auszeichnung erhält.

Hans-Wilhelm Dünner



Sascha Odermatt, der neue NDH-Geschäftsführer



Anliegende Schiffe hatten Festmachvorrichtungen aus der Kaimauer gerissen.

Lösung für die Binnenschiffer kommt

Gute Nachrichten für die Rheinschifffahrt: Die Stadt Köln, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die HGK verständigten sich darauf, dass im Bereich des Rheinauhafens wieder Festmach-Möglichkeiten geschaffen werden sollen. Nach zwei schweren Havarien an der Kaimauer hatte die HGK ein Festmachverbot ausgesprochen. Mittels so genannter Dalben soll dort wieder ein Landgang ermöglicht werden.

Um die Situation zu diskutieren, trafen sich auf Einladung der Stadt Köln die

beteiligten Gruppen und Institutionen zu einer Akteurskonferenz. Das Treffen diente als Auftakt zu weiteren gemeinsamen Gesprächen. Derzeit werden in Abstimmung mit der für den Rhein zuständigen WSV, der Stadt und der HGK unterschiedliche Dalben-Konstruktionsmodelle geprüft. Auf dieser Grundlage wird die Verwaltung die politischen Gremien informieren. Da die Kaimauer in absehbarer Zeit wieder ins Eigentum der Stadt Köln übergehen soll, ist es notwendig, eine einvernehmliche Lösung zu erzielen. Wichtig ist auch, eine anwohnerver-

trägliche Lösung zu finden. Ein Schritt dazu: Aufgrund der in Kraft getretenen Änderung der „Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung“ müssen Schiffe künftig Landstromanschlüsse zur Energieversorgung, wie sie im Rheinauhafen vorhanden sind, nutzen. Das Betreiben der eigenen Dieselaggregate ist ihnen dort seitdem untersagt.

Derzeit wird eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten vorbereitet. Weiterhin wird eine Kampfmittel-Erkundung, die vor den Baumaßnahmen notwendig ist, durchgeführt werden.

Stadt Köln, WSV und HGK sind sich bewusst, dass diese Maßnahmen nicht adhoc umzusetzen sind. So lange das Festmachverbot im Rheinauhafen gilt, werden von der HGK-Beteiligung RheinCargo, die die Niehler Häfen betreibt, dort kostenlos Liegeplätze angeboten. Schiffe, die in den Häfen anlegen, um Ladung aufzunehmen oder zu löschen, sind nicht von Hafengebühren befreit. Das Angebot richtet sich an Besatzungen, die Ruhezeiten benötigen oder Tätigkeiten wie Behördengänge durchführen wollen - ein primär geäußelter Wunsch der Binnenschiffer. (cÜ)



Eine neue Heimat für die Fahrdienstleiter

Die HGK AG investiert rund 14 Millionen Euro in die Leit- und Sicherheitstechnik

Alles hat seine Zeit. Und was gestern noch als ultramodern galt, kann heute schon veraltet sein. Im Hinblick auf das Thema Digitalisierung werden die Zeiteinheiten des technologischen Fortschritts in der Wahrnehmung immer kürzer. Ein Bereich, der auch die HGK AG betrifft, mit dem sich das Unternehmen intensiv auseinandersetzt.

Beispiel Stellwerkstechnik. Mit einer Streckenlänge von 94 Kilometern, 240 km Gleisen und 65 Gleisanschlüssen zählt die HGK zu den bedeutenden deutschen Anbietern von Eisenbahn-Infrastrukturen. Das eigene Netz der HGK wird dabei von den Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 befahren und im Güterverkehr von der HGK-Beteiligung RheinCargo sowie anderen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen genutzt. Damit der Verkehr auf den Strecken reibungslos läuft, betreibt die HGK in der Region insgesamt zehn Stellwerke – und die werden nun endgültig ins digitale Zeitalter überführt.

Erweiterung. In Hürth-Kendenich wird auch aus diesem Grund bis zum Jahr 2020 die Netzleitzentrale der HGK umgebaut, modernisiert und erweitert. Insgesamt werden dort rund 14 Millionen Euro investiert: Für die baulichen Maßnahmen fallen etwa drei Millionen Euro an, elf Millionen Euro werden dazu in die Sicherungs- und Leittechnik gesteckt.

Zu klein. Das Gebäude an der Ursulastraße ist in vieler Hinsicht die Jahre gekommen. Zu klein und zu eng für die täglichen Anforderungen ist die Heimat der Fahrdienstleiter geworden – was natürlich nicht immer so war. „Beim Bau im Jahr 1984 war Kendenich das erste elektronische Stellwerk einer nicht bundeseigenen Eisenbahn“, erklärt Günther Wischum (52), bei der HGK Leiter des Bereichs Netzbetrieb. „Die Siemens-Technik war für damalige Verhältnisse vom allerfeinsten“, umschreibt er die Investition der HGK-Vorgänger-Gesellschaft Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE).

„ Ein Job mit Verantwortung, der viel Spaß macht

Zentrale Steuerung. Damals wurde von Kendenich zunächst nur die Strecke der KBE, aus der später die Stadtbahnlinie 18 hervorging, gesteuert. Im Zuge der beginnenden Digitalisierung zum Ende des letzten Jahrhunderts kam die HGK dann in die Lage, die analogen Stellwerke aus der Zentrale zu leiten. Das bedeutete, dass einige Stellwerke in der Folge nicht mehr personell besetzt wurden, die Räumlichkeiten in Kendenich aber immer voller wurden. „Wenn man bedenkt, dass zehn Stellwerke rund um die Uhr bedient werden müssen, ist es nachvollziehbar, dass wir hier an unsere Grenzen gestoßen sind“, so Wischum. Ausgelegt war die Einrichtung zunächst für vier Mitarbeiter pro Schicht, mittlerweile hat sich die Anzahl verdoppelt.

Verantwortung. Insgesamt umfasst der Bereich Netzbetrieb 38 Mitarbeiter. So wie Francesco Pinto (54) und Christian Schmitz (55). Sie sorgen mit ihren Kollegen dafür, dass die Bahnen rund um Köln rollen, Störungen schnell behoben und Gefahren sofort erkannt werden. Ein Job mit viel Verantwortung, der den Mitarbeitern aber auch sichtlich Spaß macht. „Wir kommen gerne her, das Klima ist gut“, erklärt Schmitz. Sie würden sich auch über neue Kollegen freuen, die Ausbildung zum Fahrdienstleiter biete wirklich gute Perspektiven. Was Wischum nur bestätigen kann: „Wir bieten einen modernen Arbeitsplatz in einem tollen Team. Man kann unsere Arbeit mit der von Fluglotsen vergleichen!“

Richtungsweisend. Die weitere Digitalisierung im Eisenbahnbetrieb nicht nur der Stellwerke eröffnet neue Chancen für die Unternehmen. Intelligente Kommunikationsnetze und die damit einhergehende Angleichung der Technikmodule werden in den kommenden Jahren richtungsweisend für alle Eisenbahn-Infrastrukturanbieter sein. Dadurch kann der Verkehr auf der Schiene wirtschaftlicher, ressourcenschonender und leistungsstärker werden, was in der Konsequenz für mehr Pünktlichkeit und eine nachhaltige Schonung der Umwelt sorgen wird. Das Stellwerk in Kendenich ist dabei für die HGK ein ganz wichtiger Baustein beim Schritt in die digitale Zukunft.

Christian Lorenz



Francesco Pinto (vorne) und Christian Schmitz an ihrem Arbeitsplatz in Kendenich



Günther Wischum zeigt, in welchem Bereich das Gebäude erweitert werden soll.

Logistik news

900 Tonnen perfekt eingesetzt

Neue Brücken für Hermülheim



Bild: Vesely/HGK

In der Nacht wurde das Brückenbauwerk passgenau eingesetzt.

Maßarbeit bei Tag und Nacht: Für den Neubau der Ortsumgehung Hürth-Hermülheim (B 265n) errichtet die HGK AG im Bereich des alten Güterbahnhofs Kendenich noch bis Februar 2019 insgesamt drei neue Brücken. In den Pfingstferien wurde dafür ein neues Bauwerk für die Stadtbahnstrecke der Linie 18 eingeschoben.

Der zu bewegend Koloss wiegt rund 900 Tonnen. Für den Einsatz mussten zahlreiche Maßnahmen getroffen werden: Die Linie 18 wurde vom 24. bis 28. Mai gesperrt, die Fahrleitung abgeschaltet, die Schienen vorübergehend entfernt. Der eigentliche Einschub dauerte dann nur etwa zwei Stunden. Anschließend wurde die Strecke mit Schienen und Fahrleitung wieder so hergestellt, dass wie geplant am Montagmorgen des 28. Mai die erste Stadtbahn den Bereich passieren konnte. (cl)

„Allianz pro Schiene“

Mehr Strom für die Schienen

Das gemeinnützige Verkehrsbündnis „Allianz pro Schiene e. V.“ fordert von der Bundesregierung einen verstärkten Ausbau der Oberleitungen im Bahnverkehr. „Ohne Stromleitungen für Güterbahnen ist die Lkw-Flut nicht zu stoppen“, erklärte der „Allianz pro Schiene“-Geschäftsführer Dirk Flege. Besonders der grenzüberschreitende Verkehr ist Flege ein Dorn im Auge. Nach einer Erhebung von „Allianz pro Schiene“ sind von 57 Übergängen auf deutscher Seite nur 25 mit einer Oberleitung ausgestattet.

Auch insgesamt hinke Deutschland bei der Elektrifizierung hinterher: Während in Deutschland nur 60 Prozent des Schienennetzes mit Strom versorgt wird, kommen die Niederländer auf 76 und die Schweizer sogar auf stolze 100 Prozent. (cl)

Homepage-Service

Grüne Ampel für die Fähre



Die Fährampele auf der HGK-Website

Im Norden Kölns bei Rheinkilometer 705,3 bietet die Auto- und Personenfähre „Fritz Middelanis“ eine schnelle Verbindung zwischen Köln-Langel und Leverkusen-Hitdorf. Sie befördert Menschen, Fahrräder, Motorräder, Pkw und Lieferwagen sowie Lkw, Busse und Landmaschinen bis zu einem Gewicht von 32 Tonnen über den Rhein. Die Fähre verkehrt an 362 Tagen im Jahr und ist eine echte Alternative zur Leverkusener Autobahnbrücke, die ja bekanntermaßen nur eingeschränkt befahrbar ist.

Da das Schiff zum Beispiel bei starkem Hochwasser nicht verkehrt, gibt es nun auf der HGK-Homepage (www.hgk.de) eine sogenannte „Fährampel“, mit der sich Kunden vorab informieren können. Ist diese auf grün geschaltet, ist die „Fritz Middelanis“ in Betrieb. (cl)



Bild: Fuchs

Ein Autotransporter, auch schwimmendes Parkhaus genannt, verschifft die Fahrzeuge über den Rhein.

Mehr Akzeptanz für die Industrie in der Region

Jobmotor, Wohlstandstreiber, 55 Milliarden Euro Jahresumsatz: Die Initiative „In|dulstrie – Gemeinsam. Zukunft. Leben.“ wirbt um Verständnis für die Wirtschaft

Die Industrie in der Region Köln sorgt für 240.000 Arbeitsplätze und sichert Perspektiven, Werte und Wohlstand. Zu den Häfen der Stadt gibt es zahlreiche Verbindungen. Deshalb setzt sich die Häfen und Güterverkehr Köln AG, wie 200 weitere Unternehmen, mit der Initiative „In|dulstrie – Gemeinsam. Zukunft. Leben.“ für mehr Industrieakzeptanz in der Bevölkerung ein.

Rhein-Verkehr. Sommer in Köln, viele Menschen zieht es an den Rhein. Die einen grillen oder lassen einfach ihren Blick über die Fluss- und Stadtlandschaft schweifen, andere joggen oder radeln. Nicht selten überholen sie dabei ein Binnenschiff. Das Brummen seines Dieselmotors gehört zu den Grundgeräuschen eines Sommer-

tages am Fluss. Viele nehmen die Schiffe aber gar nicht wahr – und dabei schwimmen im Laufe des Tages zahlreiche Produkte und Rohstoffe an ihnen vorbei, mit denen sie im Alltag in Berührung kommen: Lebensmittel und Textilien, Möbel und Haushaltsgeräte, TV-Geräte und Laptops. Heizöl und Kraftstoffe, Kies und Sand, Stahl und Schrott. Chemische Rohstoffe, die in Köln weiterverarbeitet werden – und jede Menge Pkws.

Beispiel Ford. Die Ford-Werke im Kölner Norden nutzen Binnenschiffe für den Transport von Pkws. Viele der in Köln produzierten Fahrzeuge werden im Niehler Hafen mittels moderner „Roll-on/Roll-off“-Anlagen auf Schiffe verladen und in die Seehäfen von Vlissingen und Antwerpen gebracht, von wo aus sie ihre wei-

tere Reise antreten, etwa nach Großbritannien. Dabei ersetzt ein Binnenschiff rund 60 Autotransport-Lkws. Es lohnt sich, sich diese Zusammenhänge vor Augen zu führen. Der brummende Schiffsdiesel oder der Lkw-Verkehr zu und von den Häfen der Stadt, über die immer wieder geklagt wird, sind die eine Seite der Medaille. Der brummende Wirtschaftsmotor ist die andere Seite. „Die Kölner Häfen mit ihren Anlagen und Verkehrsverbindungen sind für den Nachschub mit Industrie- und Konsumgütern ebenso unverzichtbar wie als Tor zur Welt für viele Produkte aus der Region“, erklärt Dr. Ulrich S. Soënius, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Köln. Über 150.000 Unternehmen gehören der IHK an, darunter mehr als 5.000 Industrieunterneh-

men. Die Region nimmt mit knapp 55 Milliarden Euro Jahresumsatz den vierten Platz unter den Industrieregionen in Deutschland ein.

Bevölkerung profitiert. Doch nicht nur die Industrie nutzt die Häfen. Auch viele Handelsunternehmen und Spediteure in der Region profitieren vom Verkehrsmittel Binnenschiff und den Häfen als deren Anlaufpunkte. „Und damit profitiert die Bevölkerung insgesamt“, betont Soënius. „Denn wir alle benutzen täglich die Produkte der Industrie, kaufen im Handel, lassen uns von Logistikern beliefern.“ Viele dieser Produkte sind unverzichtbar, alle machen unser Leben leichter.

Viele Perspektiven. Die Wirtschaftsunternehmen in Köln und der Region liefern aber nicht nur die Produkte und Dienstleistungen, von denen die Menschen hier und anderswo profitieren. Sondern sie liefern auch Perspektiven: als Ausbilder, als Arbeitgeber, als Sponsor von Kultur und Kar-

neval, Freizeiteinrichtungen und Sportvereinen. Allein die 5.000 Industriebetriebe beschäftigen 132.000 Menschen und sorgen bei Logistikern, Dienstleistern und anderen Firmen indirekt für weitere 110.000 Arbeitsplätze. Der Wohlstand in der Region Köln verdankt sich maßgeblich auch der starken Wirtschaft. „Damit die Unternehmen

„Eine starke Wirtschaft sichert den Wohlstand

stark bleiben und Wohlstand sichern können, sind sie aber nicht nur auf erstklassige Beschäftigte angewiesen, sondern auch auf das Verständnis und Wohlwollen der Menschen in der Region“, unterstreicht Soënius. Auch wenn die Zeiten, in denen Industrie für Lärm, Dreck und schwierige Arbeitsbedingungen steht, lange vorbei sind, spüren Unternehmen in der Bevölkerung oft Vorbehalte.

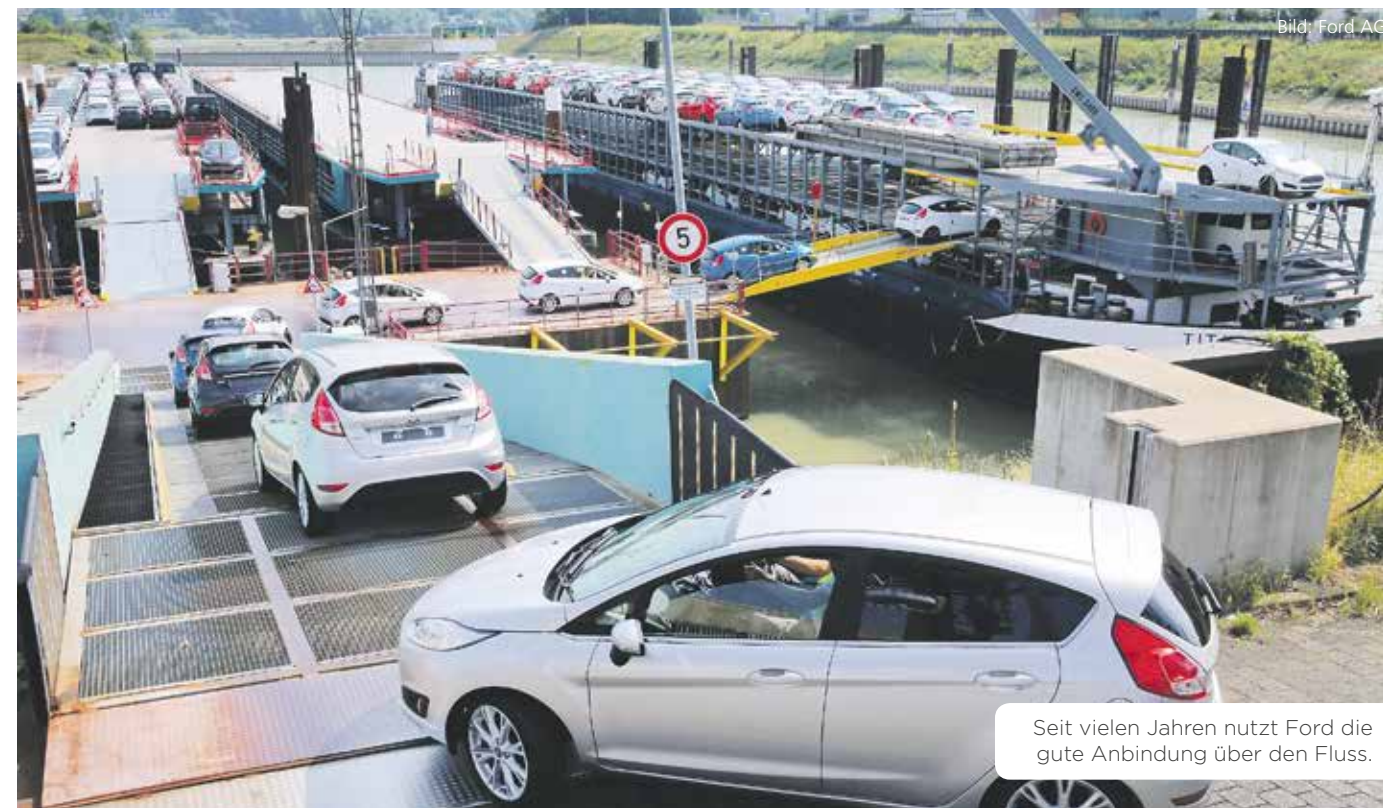


Bild: Ford AG

Seit vielen Jahren nutzt Ford die gute Anbindung über den Fluss.



Bild: IHK / Olaf-Wull Nickel

Dr. Ulrich S. Soënius (3. v. l.), stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Kölner IHK, wirbt um Verständnis für die Industrie-Belange.

Brücken bauen. Um dies ab- und stattdessen mehr Brücken zwischen Wirtschaft und Menschen aufzubauen, haben einige Industrieunternehmen der Region Köln vor fünf Jahren gemeinsam mit der IHK Köln die Initiative „In|dulstrie – Gemeinsam. Zukunft. Leben.“ gestartet. Inzwischen sind es schon über 200 Unternehmen, darunter auch die Häfen und Güterverkehr Köln AG, die im Rahmen dieser Initiative mit zahlreichen Aktionen daran arbeiten, die Industrie wieder stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung zu bringen und Transparenz über industrielle Produktion zu schaffen. Außerdem engagieren sich die Firmen für einen offenen Austausch und werben um Verständnis dafür, dass Industrie und ihre Logistik Platz, Infrastruktur und Ressourcen brauchen. Das Dialogangebot reicht von Tagen der offenen Tür über permanente Einrichtungen wie den „In|dulstrie Treffpunkt Wesseling“ in der Wesseling Fußgängerzone bis zur dritten „Langen Nacht der Industrie“ im Oberbergischen Kreis am 5. Juni.

Mehr Verständnis. „Wir brauchen mehr Akzeptanz von Produktionsunternehmen, von Logistik, von Umschlageneinrichtungen“, sagt Soënius, „und mehr Verständnis dafür, dass sie sich weiterentwickeln müssen.“ Ein starker Wirtschaftsstandort sei ohne Lkw- und Pendlerverkehr nicht zu denken. „Aber moderne, gut ausgebaute Häfen“, betont er, „sorgen dafür, viel Verkehr von der Straße auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Binnenschiff zu verlagern.“ Um ein Trockengüter-schiff von 110 Metern Länge und 11,40 Metern Breite zu ersetzen, bräuchte man zirka 100 Lkws oder 50 Eisenbahnwaggons.

Sommer in Köln. Der Wirtschaftsmotor brummt. Die Schiffsmotoren brummen. Und in den Häfen werden die Produkte und Rohstoffe be- und entladen, die mit dafür sorgen, dass die hiesigen Firmen Werte und Wohlstand schaffen können. Tag für Tag.

Lothar Schmitz

Professor Schreckenbergt sorgt für Schrecken

Kritik an Thesen zur Umweltbelastung durch Schiffe. Hauptproblem bleibt der Straßenverkehr

Die Aufregung war groß, die Stimmung kochte hoch: Sind in Wahrheit Binnenschiffe für hohe Stickoxid-Belastungen in Städten wie Köln verantwortlich? Wären demzufolge angedachte Fahrverbote für Lkw und Diesel-Pkw in Metropolen an Flüssen wirkungslos? Eine Masterarbeit aus dem Fachbereich Physik der Uni Duisburg-Essen legte diese Thesen nahe.

Auslöser der Debatte war eine Veröffentlichung von Professor Michael Schreckenbergt, der sich auf die Masterarbeit eines Studenten bezog. „Selbst wenn ich alle Die-

selfahrzeuge in Benzinern umwandeln würde, würden entlang der Rheinstrecke die Belastungen durch Schiffe noch erheblich sein. Das ist etwas, das wir nicht mit Fahrverboten für Fahrzeuge welcher Art auch immer bewirken können“, hatte Schreckenbergt erklärt.

Reaktionen folgten prompt – und sorgten für eine Verschärfung des Themas. So erklärten Fachleute aus dem Umweltbundesamt, die Binnenschifffahrt habe „keinen flächendeckenden Einfluss auf die Stickoxid-Belastung in Innenstädten“. Der Behörde seien keine durch die Schifffahrt bedingten

Grenzwertüberschreitungen bekannt. Fakt ist natürlich: Auch Binnenschiffe stoßen Schadstoffe aus. Und dass die Branche Lösungen finden muss, Emissionen zu verringern, auch. Aber der Transport von Gütern auf Flüssen und Kanälen ist gegenüber der Straße beim Energieverbrauch deutlich wirtschaftlicher. Ein Schiff mit 1000 Tonnen Tragfähigkeit transportiert so viel wie vierzig Lkw. Durchschnittlich verbraucht die Binnenschifffahrt für den Transport einer Tonne Ladung über 100 Kilometer etwa 1,3 Liter Diesel, der Lkw-Verkehr etwa 4,1 Liter, entsprechend besser sieht die Schadstoffbilanz aus.

Christian Lorenz

Der WDR wollte es genau wissen, hat einen Monat lang flächendeckend Stickoxid-Werte in Düsseldorf gemessen. Ergebnis: Keine Auffälligkeiten in der Nähe des Rheins, so das Fazit. Nach den Messungen sei die Stickoxidbelastung an Punkten mit starkem Autoverkehr am höchsten gewesen. Die These, man müsste vorrangig beim Schiffsverkehr ansetzen, um Stickstoffdioxid-Belastungen zu senken, ist demnach so nicht richtig. Vielmehr lenkt sie vom Hauptproblem ab. Das ist und bleibt der Straßenverkehr – und da vor allem Dieselfahrzeuge.



Bild: KBFF

Unbekannte haben den historischen Silberpfeil verunstaltet.

Der Silberpfeil als Filmstar

WDR-Team drehte Beitrag über die Köln-Bonner Eisenbahnen

Die Köln-Bonner Eisenbahnfreunde im Wechselbad der Gefühle: Einerseits freuten sich die Mitglieder sehr darüber, dass der WDR eine neue Reportage über die Geschichte der Köln-Bonner Eisenbahnen drehte. Andererseits mussten die Mitglieder den Schock verkraften, dass unbekannte Graffiti-Schmierer den historischen Silberpfeil ET 201 verunstaltet haben.

Es waren Bilder, die die Eisenbahnfreunde einfach nur wütend machten. Unbekannte waren in die Unterwelt in Wesseling eingebrochen, wo der ET 201 steht, und hatten eine Fahrzeugseite mit Farbe verunstaltet. „Das war buntes Gekrickel auf dem Niveau ei-

nes Zweitklässlers“, kommentierte ein Mitglied des Vereins das „Kunstwerk“. Die Täter müssen dabei schon reichlich kriminelle Energie aufgebracht haben, denn sie brachen für ihre Tat extra in die Halle ein.

Auf rund 3000 Euro wird der entstandene Schaden geschätzt. Traurig machte die Tat auch ein Anschlag auf ihre Arbeit war. Die Enthusiasten opfern ihre Freizeit und stecken viel Herzblut in den Erhalt der historischen Bahnen. Immerhin linderte die in der „Aktuellen Stunde“ ausgestrahlte Reportage den Schmerz etwas. Zudem konnte Wolfgang Herdam sein neues Buch

„Köln-Bonner Eisenbahnen – Erinnerungen an die Rheinuferbahn“ vorstellen. Und der ET 201 ist mittlerweile auch wieder sauber... (cl)



Bild: KBFF

Der Zug ist der Star: Das WDR-Team filmte den ET 201.

Digitale Lokomotive

Mit Simulator spielend Lokführer werden



Realistische Anmutung: Auf dem Simulator können Schulungs- und Überwachungsfahrten durchgeführt werden.

Eine digitale Lokomotive als Schulungsinstrument: Beim Logistikanbieter RheinCargo, dem Joint Venture der HGK AG und den Neuss Düsseldorf Häfen (NDH), kommt seit diesem Monat ein Lokfahrersimulator zum Einsatz. Der Führerstand ist ein Original-Nachbau der Traxx-Lok-Baureihe 187 von Bombardier und besitzt Bedienungs-Einrichtungen inklusive Anzeigebildschirme.

Durch die Simulator-Software „Zusi“ kann auf diversen Strecken mit verschiedensten Szenarien trainiert werden. Der Fahrsimulator erlaubt die Darstellung einer Zugfahrt aus der Sicht des Fahrzeugführers in einer realistischen 3D-Welt. Das Gerät wird genutzt für die Aus- und Weiterbildung von Lokführern.

Am Simulator lassen sich optimal Schulungs- und Übungsfahrten absolvieren. Auch entsprechende Rangierfahrten, Sicherheitsanforderungen, Brems- und Signalgänge können simuliert und geübt werden. Zusätzlich werden auch Überwachungsfahrten, die jeder Lokführer alle sechs Monate nachweisen muss, an der Schuleinrichtung durchgeführt.

„Der Simulator eignet sich hervorragend, um Grundlagen zu vermitteln und bereits gelerntes zu vertiefen“, sagt Frederic Politzky, bei der RheinCargo mit zuständig für die Aus- und Weiterbildung, „das Lernen ist anschaulicher als eine trockene Theorie am Schreibtisch.“ Auch RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin freut sich über die Anschaffung: „Es ist ein wichtiger Schritt, um unser Unternehmen zukunfts-fähig zu halten. Wir investieren in unsere Fachkräfte von morgen.“ (cl)



Vorbild für den Simulator: Die original Bombardier-Traxx-Loks

Mal woanders lernen – dank „Out of School“

Bildungsinitiative ermöglicht Schülern ein spannendes Angebot, die HGK ist mit dabei

Raus aus der Schule und mal woanders lernen – das ist die Idee der Bildungsinitiative „Out of School“. Die HGK unterstützt das Projekt in Köln seit 2012 und hat im Niehler Hafen ein spannendes Lernort-Angebot für Kölner Schulkinder geschaffen.

„Out of School“ ermöglicht Kindern zwischen acht und zwölf Jahren aus einem sozial benachteiligten Umfeld, außerschulische Lernorte zu besuchen und so ihre Lebens- und Alltagswelt neu zu entdecken. Die Schülerinnen und Schüler erkunden ihre Stadt, begegnen unterschiedlichen Menschen und erweitern so

ihre Perspektiven. Durch das Programm werden den Kindern Lernchancen außerhalb des normalen Bildungssystems aufgezeigt. Wenn der Niehler Hafen seine Tore für „Out of School“ öffnet und Schiffe, Kräne, Container und Co. aus der Nähe betrachtet werden können, tauchen bei den Jugendlichen schnell Fragen auf: Woher kommen die Schiffe? Wie hoch sind die Kräne? Wie tief ist der Rhein? Was verbirgt sich in den Containern? Antworten gibt es auf der Fahrt mit dem Bus über das Betriebsgelände, im Gespräch mit einem Kranführer oder bei der „Inspektion“ eines Containers. So lernen sie einen der wichtigsten Umschlagplätze für Waren

und Güter in Köln kennen und erleben den Hafen in seiner vollen Dimension. Die Erfahrungen vor Ort werden durch die Vor- und Nachbereitung in der Schule vertieft.

„Out of School“ wird von der Bildungsagentur FIELDS organisiert, die die Initiative zusammen mit dem Kölner Rotary Club ins Leben gerufen hat. Als Partner engagieren sich verschiedenste Akteure – kleine Handwerksbetriebe wie große Unternehmen. Weitere Informationen zu „Out of School“, den Partnern und einen Bericht über den Besuch des Niehler Hafens gibt es unter www.out-of-school.org. Margit Hartung



Stauend erleben die Kinder, wie Container verladen werden.



Anja Schlamann zeigt die Besonderheiten der Hohenzollernbrücke.

Vom Wasser aus fotografierte die Künstlerin die Brücken.

Die Kehrseiten der Kölner Rheinbrücken

Die Fotokünstlerin Anja Schlamann wählte für ihre Bilderserie mal eine ganz andere Perspektive

Manchmal braucht es einfach eine andere Perspektive. Die Kölner Rheinbrücken sind wahrscheinlich von Millionen Menschen millionenfach fotografiert worden. Von Profis, von Amateuren. Früher wurden sie auf Film oder Dia verewigt, später dann mit Digitalkameras festgehalten, jetzt wahrscheinlich hauptsächlich mit dem Handy geknipst. Vom Ufer aus, vom Wasser, auch aus der Luft. Mal bildet das Motiv die ganze Spannweite einer Brücke ab, mal vielleicht nur ein Detail wie einen Pylon.

Kehrseiten. Nur die Unterseiten der Rheinquerungen, die spielten bislang dabei noch keine besondere Rolle. Bislang. Denn die Fotografen und Künstlerin Anja Schlamann hat sich den Kehrseiten der Kölner Überführungen gewidmet. Heraus kam eine sieben-teilige Fotografie-Serie mit dem Titel „Unterbrücken“ – und ein wirklich ganz anderer Blick auf die Verbindungen zwischen linkem Rheinufer und der „Schäl Sick“.

Ständige Pflege. Faszinierend ist: Jede Brücke weist ganz unterschiedliche Merkmale auf. So besteht die Deutzer Brücke untenrum zur Hälfte aus einem Betonhohlkörper. Die Rodenkirchner Brücke weist die sichtbarsten Roststellen auf – deutliche Hinweise darauf, dass die Bauwerke ständig gepflegt und bearbeitet werden müssen. Und die beiden Eisenbahnviadukte unterschei-

den sich ohnehin in der Charakteristik deutlich von den Straßenbrücken.

Idee beim Rudern. Aber wie kommt man auf die Idee, Brücken von unten zu fotografieren? Den einfachen Hintergrund für ihre Kunstaktion hat Schlamann schnell erklärt: Die 51-Jährige ist nämlich nicht nur Fotografin und ausgebildete Architektin, sondern sie ist auch eine leidenschaftliche Ruderin! „Vor zwei Jahren habe ich mit der Kölner Rudergesellschaft 1891 eine Tour von der Mosel über den Rhein gemacht. In Köln ist mir dann aufgefallen, was für faszinierende Ansichten die Unterseiten der Brücken bieten. Damit war die Idee geboren“, erzählt sie.

Vielzahl Bilder. Bei so viel Verbundenheit zum Wasser ist nur logisch, dass Schlamanns Atelier im Kunsthaus Rhenania am Rheinauhafen in direkter Nähe zum Fluss liegt. Eine Idee zu entwickeln ist aber das eine, die Umsetzung des Projektes dann das andere. Mit Jochen Vetter, dem Inhaber einer Segelschule im Kölner Rheinauhafen, fuhr sie in der Folge den Rhein ab, suchte die idealen Standorte für die Aufnahmen. Unter jeder Brücke entstand dann eine Vielzahl von einzelnen Bildern. „Die eigentliche Arbeit unter der Brücke dauert jeweils nur gut eine halbe Stunde“, so Schlamann. Richtig aufwändig wurde dann die Bearbeitung am Computer.

Nachbearbeitung. Der Laie würde sich wahrscheinlich mit einer einzelnen gelungenen Fotografie zufrieden geben. Weil ihm nicht auffällt, dass die einzelnen Bereiche der Brücke mitunter verzerrt oder nicht richtig ausgeleuchtet sind. Um aber die richtigen Perspektiven zu erreichen, setzte Schlamann deshalb die Fotografien aus bis zu 180 Einzelaufnahmen zusammen. „Das Nachbearbeiten eines Bildes dauerte im Schnitt drei bis vier Wochen“, berichtet die Künstlerin.

Favorit Südbrücke. Und welche der sieben Kölner Rheinbrücken hat nun für sie die schönste Unterseite? Anja Schlamann möchte sich da nicht festlegen, jeder Viadukt habe seine Besonderheiten. Angetan hat es ihr auf jeden Fall die Südbrücke. „Die Südbrücke zeigt eine konstruktiv lesbare Stahlkonstruktion mit mehreren Ebenen“, sagt sie, „das sieht sehr elegant aus und gefällt mir deshalb!“

Besichtigung möglich. Die großformatigen Fotografien sind mit einer Auflage von sieben Sätzen limitiert, Schlamann bietet sie aber auch in einem handlichen, kleineren Format an. Nach Absprache gibt es die Möglichkeit, Schlamanns Arbeit in ihrem Atelier zu besichtigen – auch weil der Betrachter manchmal eine andere Perspektive braucht.

Christian Lorenz

„Ich wollte schon als Kind Lokführer werden!“

Kölner fährt für die RheinCargo verschiedenste Loks und Strecken

Neue Serie
Ein Tag mit...
Die HAFENZEITUNG stellt
Mitarbeiter in ihrem
Arbeitsumfeld vor.
Heute:
Triebfahrzeugführer
Sascha Hisgen

Es ist ein leicht verhangener Tag im Juni, die Sonne schafft es nicht recht, durch die Wolken zu brechen, trotzdem liegen die Temperaturen deutlich über 20 Grad. Sascha Hisgen ist gerade bei der RheinCargo-Lokdispo, wo die Touren eingeteilt werden, in Brühl-Vochem angekommen und erkundigt sich nach „seiner“ Lok für den Tag. Heute wird er die „DE 806“ fahren, offizielle Bezeichnung „TRAXX BR 285“ von Bombardier.

Erste Amtshandlung. Nachdem er seinen Schlüssel und die Lokliste bekommen hat, ist noch Zeit für ein kurzes Schwätzchen mit einer Kollegin. „Man erfährt so, ob es irgendwelche besonderen Vorkommnisse gab und kann sich besser auf den Tag einstellen“, sagt der 27-jäh-

” Persönliche Kontrolle nicht zu ersetzen

rige Kölner. Nach dem Plausch geht er zu der Lok, schließt auf und klettert auf den Fahrstand. Nachdem er den Hauptschalter betätigt hat, um die Maschine in Betriebszustand zu versetzen, steigt er wieder aus, um die Außenprüfung vorzunehmen. „Ich kontrolliere die Puffer, die Räder und alle festen Metallteile auf Risse, Brüche oder Verformungen, schaue nach, ob die Bremsen auffällig sind, ob die Schläuche dicht sind und ob genug Brems sand eingefüllt ist“, erklärt er.

Hand-Auge-Prüfung. Die Lok sei zwar hochmodern, das System warne bei der kleinsten Unregelmäßigkeit, aber die „Hand-Auge-Prüfung“ durch den Lokführer sei nicht nur Vorschrift, sondern auch durch nichts zu ersetzen. „Da spielt auch unsere Erfahrung eine große Rolle, wir kontrollieren sehr aufmerksam und melden Auffälligkeiten sofort.“ Nach-

dem er den 84-Tonnen-Koloss langsam umrundet hat, steigt er wieder in den Fahrstand. „Heute fangen wir mit einer Lokfahrt an, dass heißt, wir fahren nur mit der Lok bis nach Düsseldorf-Reisholz und hängen dort 22 Fal-Waggons an“, beschreibt er seine Tour. Diese leeren Waggons für Schüttgut gehen dann zur Quarzwerke GmbH in Sythen, einer zu Haltern am See gehörenden Ortschaft.

Vorbereitungs-Dienst. Bevor er die Lok mit dem 2400 kW (3263 PS) starken Diesel-Motor ins Rollen bringt, checkt er noch die Leitungen des Motors und den Ölstand. Dann schaut er in den Elektrischen Bahnfahrplan (EBULA), während die Software zeitgleich mit dem System-Check beginnt. Sascha startet den Motor, überprüft nach einer Weile den Luftdruck und ruft dann in der Lokdispo an: „LZ89177 bereit zur Ausfahrt aus dem Bahnbetriebsgelände!“ Nachdem der zuständige Kollege sein Okay gegeben hat, bewegt er die Lok mit dem Fahrhebel in Richtung Köln-Eifelort. Zuvor meldet er sich noch beim Fahrdienstleiter, der für die Durchführung der Zugfahrt verantwortlich ist.

Sicherheits-Fahrschaltung. Während der Fahrt betätigt er wie selbstverständlich alle 30 Sekunden die Sicherheits-Fahrschaltung, den so genannten „Totmannschalter“, mit dem linken Fuß. Würde er es vergessen, so würde nach einer Warnung das System eine Notbremsung einleiten: „Wenn man sich vorstellt, wieviel Tonnen bei einem beladenen Zug unterwegs sind, dann kann man gar nicht vorsichtig genug sein“, erläutert Sascha Hisgen dieses Kontrollsystems. Als er noch Kohlezüge fuhr, brachte es ein Zug schon mal auf 3500 Tonnen, der Zug mit dem Quarzsand aus Sythen wird immerhin 1800 Tonnen schwer sein.



Die letzten Meter zur Arbeit: Die DE 806 wartet schon auf Sascha.

Sascha Hisgen ist mit ganzem Herzen Lokführer: „Das war immer mein Traum!“

Zugnummer 50668. In Reisholz angekommen, fährt er die Lok behutsam an den vorrangierten Waggonzug heran. Zusammen mit dem Neusser Wagenmeister kontrollieren sie die Bremsen der Waggons und machen noch einmal eine gemeinsame Sichtprüfung aller sicherheitsrelevanten Teile. Er nimmt die Zugbegleitpapiere entgegen, die unter anderem Informationen über jeden einzelnen Wagen inklusive Gewicht und Bremsung enthalten. Dann schwingt sich Sascha wieder in seine Lok. Ab hier hat er die Zugnummer 50668. Er informiert den Fahrdienstleiter und rollt mit seinem Leerzug langsam auf die Strecke nach Haltern am See.

3 Stunden Fahrt. Über Düsseldorf, Ratingen, Duisburg-Wedau und Bottrop geht es, je nach zugelassener Geschwindigkeit, stetig in Richtung Quarzwerk. Dort angekommen sind fast drei Stunden vergangen. Sascha telefoniert kurz mit

” Ein Job mit viel Kommunikation

dem Werksdisponenten, ob das Gleis frei ist oder Gegenverkehr kommen, dann fährt er den Zug langsam unter die riesige Ladevorrichtung. Er steigt aus und kopelt seine Lok ab. Anschließend besteigt er noch ein letztes Mal den Fahrstand,

um die Bombardier mit dem RheinCargo Logo auf ein Abstellgleis zu stellen.

Übergabe. Inzwischen ist schon eine Kollege aus Köln mit dem Dienstwagen angekommen, der den beladenen Zug weiterfahren wird. Sascha händigt ihm die Papiere aus, eine kurze Besprechung – und ab geht es mit dem Auto in Richtung Heimat. Auf der Autobahn in Richtung Köln erzählt er: „Ich wollte schon als Kind Lokführer werden, das war mein Traum. Als es dann später darum ging, einen Beruf zu wählen, habe ich mich auch bei der HGK beworben. Ich habe aber gar nicht damit gerechnet, dass es klappt“, erinnert er sich. Umso mehr freute er sich, als er die Zusage bekam.

Abwechslungsreich. 2009 begann Sascha seine Ausbildung, 2012 war er dann geprüfter Triebfahrzeugführer. Im gleichen Jahr wurde das Eisenbahnverkehrsunternehmen der HGK an die 50-prozentige Beteiligung RheinCargo (zusammen mit den Neuss Düsseldorf Häfen) übertragen, seitdem fährt er für die RC. Zu Beginn wurde er vornehmlich für Rangierfahrten eingesetzt, doch mit der Zeit wurde es mehr: Containerzüge vom oder zum KLV-Terminal Köln Nord, Braunkohlestaub vom Tagebaurevier und später dann die Touren in andere Städte. „Es ist abwechslungsreich, mal fahre ich so eine Tour wie heute, manchmal habe ich Tankdienst, manchmal muss ich Loks oder Züge überführen. Jeder Tag ist anders. Ich bin gern draußen, ein Bürojob wäre nichts für mich“, stellt er klar. Die Wechselschichten seien schon anstrengend, und nicht jede Nachschicht mache Spaß, aber dafür habe er frei, wenn andere arbeiten müssten, sagt der 27-Jährige schmunzelnd. Er lenkt den Dienstwagen auf das Betriebsgelände der HGK. Für heute ist Schluss.

Martin Heying

Teamwork spielt eine wichtige Rolle

Auf Azubis warten interessante Aufgaben und beste Zukunftschancen

Der „Eisenbahner im Betriebsdienst der Fachrichtung Lokführer und Transport“ trägt die Verantwortung dafür, dass seine Fahrgäste, respektive die geladenen Güter, sicher und pünktlich an ihren Bestimmungsort gelangen. Er muss sich dazu streng an den Fahrplan und an die vorgegebenen Richtlinien und Regeln des Bahnverkehrs halten. Idealerweise ist er auch hochflexibel und reagiert Notfall spontan und besonnen.

Vor Fahrtantritt prüft er die Abfahrtsbereitschaft eines Zuges. Dazu gehören zum Beispiel die Bremsen, die Funkfernsteuerung, der Antrieb und andere Elemente. Er sollte z. B. feste Bremsen oder verschobene Ladungen erkennen. Auf der Fahrt hält er Kontakt mit dem zuständigen Weichenwärter, respektive Fahrdienstleiter, an den er bei einer Störung ein Notrufsignal absetzt, sodass dieser schnell reagieren kann. Teamwork spielt eine wichtige Rolle, Kollegen müssen sich aufeinander verlassen können.

Im Personenverkehr hat der Lokführer per Lautsprecher mit Fahrgästen Kontakt, um sie über Störungen informieren zu können. Im Güterverkehr muss er sich an die Transportvorschriften halten und die Züge entsprechend der richtigen Wagenreihenfolge zusammenstellen.

Mit der Fachoberschulreife, also einem Realschulabschluss oder einem Hauptschulabschluss 10 B, können sich Interessenten bei der RheinCargo bewerben. Sie sollten gute bis befriedigende Noten in den Fächern Deutsch, Mathematik und Physik haben, über ein technisches Verständnis, serviceorientiertes Denken und Handeln und ein verantwortungsbewusstes und sicherheitsorientiertes Verhalten verfügen. Die Ausbildung dauert drei Jahre, die Abschlussprüfung findet vor der Industrie- und Handelskammer Köln statt.

Am Anfang starten Neulinge im Rangierverkehr und lernen von erfahrenen Kollegen. Mit der Zeit

wachsen dann die Aufgaben und die Entfernungen.

Dass Rheincargo-Video zum Ausbildungsberuf: www.youtube.com/watch?v=UowVsGBKteo



Sascha Hisgen kontrolliert vor der Fahrt die Räder der Lok.

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:

In Kendenich steht die Erweiterung der Netzelektrozentrale der HGK an. Von hier aus wird das Netz der HGK, auf dem die Stadtbahnen 7, 16, 17 und 18 sowie verschiedene Eisenbahn-Verkehrsunternehmen unterwegs sind, gesteuert. Bis zum Jahr 2020 soll das Gebäude umgebaut, modernisiert und erweitert werden. Insgesamt investiert die HGK rund 14 Millionen Euro in das Gebäude und die Netztechnik. Wieviele Kilometer umfasst das Netz der HGK insgesamt?

- a) 90 Kilometer
- b) 240 Kilometer
- c) 375 Kilometer

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK
z. Hd. Christian Lorenz
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:

✉ hafenquiz@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
13. Juli 2018

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Lorenz

Bei der großen Kölner Hafenrundfahrt gibt es imposante Fotomotive.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Maria Jahnke (Köln)
Ludwig Fensch (Köln)
Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautet:

- c) 8,30 Meter

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)
Margit Hartung (mh)
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

In der Trinitatiskirche fand die Feier zur Ausstellungs-Eröffnung statt.



Die Kölner Häfen sind ganz schön „einFLUSSreich“

Ausstellung im Historischen Archiv zeigt, warum der Rhein bis heute unser Leben prägt

Im Jahr 38 vor Christi Geburt wurde am mittleren Rhein der Grundstein für eine einzigartige Entwicklung gelegt: Die erste städtische Siedlung auf dem Boden des späteren Köln entstand. Schon 88 Jahre danach (exakt am 8. Juli 50 n. C.) wurde die prosperierende Gemeinde vom römischen Kaiser Claudius zur Stadt erhoben. Mit ausschlaggebend für diese Gründung und der weiteren Entwicklung Kölns zu einer einzigartigen Metropole war die besondere Lage am Fluss: Der Rhein mit seinen Häfen ist seit der Antike die Lebensader unserer Stadt – und er bestimmt bis heute unser Leben.

Doppeldeutiger Name. „einFLUSSreich“ heißt deshalb auch sehr treffend die Ausstellung im Historischen Archiv der Stadt Köln, die sich ausschließlich um „Köln und seine Häfen“ (so der Untertitel) dreht. Der Name ist dabei doppelt zu verstehen: Zum einen gab und gibt es den Einfluss auf die Stadt, zum anderen sorgte der Fluss für die wirtschaftlichen Voraussetzungen, dass Köln sich so entwickeln konnte. „Die Lage am Rhein hat der Stadt Wohlstand und Reichtum geschenkt“, befand Kölns Kulturdezernentin Susanne Laugwitz-Aulbach bei der Eröffnung der Ausstellung. Über die Häfen seien „globale Ideen“ in Köln eingesickert, die hier erfolgreich verwertet wurden, erklärte sie weiter.

Wir sind Hafen. Denn schon in der Römerzeit wurden auf dem Rhein Güter aus weit entfernten Gegenden nach Köln gebracht. Be- und entladen wurden die Schiffe damals im römischen Ha-

fen, der sich in etwa zwischen Alter Markt und Hauptbahnhof nach heutiger geografischer Lage befand. Auch wenn es vielen Bewohnern gar nicht immer so bewusst sei: „Als Kölner wohnt man in einer Stadt am Hafen“, so die Leiterin des Historischen Archivs, Dr. Bettina Schmidt-Czaia. Der Rhein sei deshalb im Wortsinne einflussreich für die Entwicklung Kölns – was bis heute unwidersprochen gelte: „Er prägt das Leben in der Stadt!“

„Ein symbiotisches Verhältnis von Stadt und Fluss

Komplette Geschichte. Die Ausstellung beleuchtet dieses symbiotische Verhältnis von Stadt und Fluss. Zahlreiche Exponate, die zum Teil aus dem Bestand der Häfen und Güterverkehr Köln AG stammen, zeugen von der Vielfalt der Stadt mit den zweitgrößten Binnenhäfen Deutschlands. Von historischen Dokumenten und Fotos über multimediale Komponenten bis hin zu einem Hafennachbau aus Lego gibt es viel Interessantes rund um das Thema zu entdecken. Dabei wird die komplette Geschichte vom Leben am Fluss erzählt: Die römischen Anfänge, das Stapelprivileg im Jahre 1259, die industrielle Revolution im 19. Jahrhundert, die modernen Häfen in der Gegenwart. Und. Und. Und.

Viele Veranstaltungen. Zusätzlich wird in zahlreichen Veranstaltungen, die „einFLUSSreich“ begleiten, die Bedeutung der Häfen her-

ausgearbeitet (Programm unter www.einflussreich.koeln). So wird es eine Podiumsdiskussion geben, die den passenden Titel „Volle Kraft voraus! Die Zukunft der Kölner Häfen“ trägt. Denn im Zeitalter des Internets 4.0, in dem der Warentransport eine immer bessere logistische Vernetzung benötigt, nimmt die Bedeutung des Binnenschiffsverkehrs und damit auch die der Häfen weiter zu. Wenn aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht Güter von der Straße verlagert werden sollen, bietet sich neben der Eisenbahn das Binnenschiff als moderner, effizienter und nachhaltiger Transporteur an.

Daseinsvorsorge. Moderne Häfen leisten neben der Daseinsvorsorge auch Beiträge für eine gelungene Stadtentwicklung. Beispiele für grundsätzliche Veränderungen sind die Prozesse im Mülheimer und im Deutzer Hafen, die sich in moderne Wohnlandschaften wandeln. „Hier wird öffentlicher Raum geschaffen, neue Quartiere entstehen“, so Anne Luise Müller, Leiterin des Kölner Stadtplanungsamtes. Ihr ist besonders wichtig, dass zum Beispiel in Deutz auch bezahlbarer Wohnraum entsteht: „30 Prozent der Wohnungen sind öffentlich gefördert. So integrieren sich die Häfen in die Stadt!“ Die Kölner Häfen – ihr Einfluss wird auch in der Zukunft nicht geringer. „einFLUSSreich – Köln und seine Häfen“ Ausstellung im Historischen Archiv der Stadt Köln, Heumarkt 14, 50667 Köln. Noch bis 16. November 2018. Dienstag bis Sonntag: 10 bis 16.30 Uhr. Mittwoch 10 bis 19.30 Uhr. Eintritt frei.

Christian Lorenz



Bild: Lorenz

Frank Stobbe, Leitender Branddirektor der Feuerwehr, an einem Exponat



Bild: Lorenz

Anne Luise Müller (l.) mit der Ausstellungs-Kuratorin Dr. Daniela Wagner