

RheinCargo
Katrin & Nadine,
die Lokführerinnen
Seite 02



Liegeplätze
Viele Schiffer
finden keine Ruhe
Seite 03



Reach Stacker
Im Hafen fahren
Ferraris herum
Seite 08



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 1 | März 2019 | www.hgk.de



Warum Logistik für uns lebenswichtig ist!

Ohne die flexible und innovative Branche kommt keine Ware zum Kunden. Die Unternehmen beschäftigen in Köln 36.000 Menschen, Tendenz steigend

Kommissar 1: „Wir müssen raus!“
Kommissar 2: „Guck mal auf die Uhr, es ist mitten in der Nacht!“
Kommissar 1: „Aber wir haben einen Leichenfund!“
Kommissar 2: „Okay. Und wo müssen wir hin?“
Kommissar 1: „In den Hafen!“

Gibt es in einem deutschen TV-Krimi mal wieder ein Todesopfer zu beklagen, so ist es sehr wahrscheinlich, dass die Polizisten entweder in einen düsteren Hafen, auf ein zwielichtiges Bahngelände oder in eine schummrige Industrielandschaft ausrücken müssen - alles Orte, an denen eigentlich Logistik stattfinden sollte. Doch statt geschäftigem Treiben wird eine gespenstige Szenerie vermittelt, der Wind pfeift dramatisch, das Gefühl von Kälte kriecht aus dem Fernseher. Die Ermittler sind zudem noch meistens schlecht gelaunt und trinken Kaffee aus Pappbechern. Soweit die Fiktion.

Klischees. Ist der Streifen beendet, hat sich beim Zuschauer wieder einmal ein übles Bild von Logistikstandorten manifestiert. Laut und schmutzig, so lautet ja eines der gängigen Klischees über die Branche. Kommen TV-Kommissare wie Ballauf und Schenk ins Spiel, kann es mitunter sogar kriminell werden. Dabei sieht die Realität ja ganz anders aus: Dass die Logistik nach der Automobilwirtschaft und dem Handel der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland ist, stört aber in dieser Art Erzählungen nur. Dass Logistikunternehmen wie die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) eine Vielzahl anspruchsvoller und interessanter Jobs bieten, wird unterschlagen. Dass jeder Bürger unseres Landes und die gesamten Wirtschaftsbetriebe unmittelbar von Logistikern abhän-

„Arbeiten am Image

gig sind, wird entweder nicht wahrgenommen oder passt einfach nicht ins Bild. Dabei bestimmt Logistik unser Leben. Wer das anzweifelt, sollte über ein simples Beispiel nachdenken: Ohne Logistik würden die auf der Internetplattform bestellten schicken Schuhe nie beim Kunden ankommen.

Werdende Gewinner. Das Image der Logistik ist verbesserungswürdig. Ein Zustand, der auch ein Stück weit selbst verschuldet ist. Doch es ist machbar, glaubt Professor Dr. Christian Kille. Der 47-Jährige lehrt am Institut für angewandte Logistik an der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt und begleitet auch die „Die Wirtschaftsmacher – eine Initiative deutscher Logistiker“. Deren zentrale Botschaft „Hört auf zu jammern, macht!“ besonders an die Entscheider in den Unternehmen sei zwar polarisierend und plakativ, es gehe aber darum, „die Kommunikation über das, was wir leisten“ zu steigern. Eines der konkreten Ziele ist, dass sich die Branche tatsächlich auch als „Wirtschaftsmacher“ verstehe und präsentiere. Kille drückt es so aus: „Logistik ist die Stütze der Wirtschaft!“ Wer das verinnerlicht und in seinem Unternehmen auch lebt, hat beste Chancen, trotz des allseits zitierten Fachkräftemangels qualifizierte Bewerber anzulocken. Denn ein gutes äußeres Image strahlt nach innen ab. Nach Killes Idealvorstellung muss ein potenzieller Job-Interessent in der Branche seine Motivation so ausdrücken: „Ich will für einen werdenden Gewinner arbeiten!“

Innovationsmanagement. Professor Kille ist einer der Initiatoren der Initiative „Logistikweisen“. Die Grundidee dabei ist, Wissenschaft und Wirtschaft, Logistikdienstleister und verladende Unternehmen, Berater und Lieferanten zusammenzubringen, um miteinander voneinander zu lernen. Die Beteiligten analysieren und diskutieren dabei unter anderem, wie sich Logistik in den kommenden Jahren entwickeln kann. Und sie entwickeln Strategien, wodurch sich Unternehmen besser aufstellen, sich interessanter für Bewerber machen, die Loyalität der Mitarbeiter steigern und die Marke positiv aufladen können. Ziel dabei ist, in den Unternehmen vom Status quo des Engpassmanagements zu einem Innovationsmanagement zu gelangen.

Bedeutung. Wie stark sich die Logistik-Branche in und um Köln entwickelt hat und was für eine Bedeutung sie für die Stadt und die Region besitzt,

lässt sich auch anhand von Zahlen belegen. Laut dem Trend-Monitor „Köln-Pegel“ hat sich die Zahl der Beschäftigten in Verkehr und Logistik zwischen 2008 und 2017 um 26 Prozent erhöht. Rund 36.000 Menschen waren 2017 in dem Bereich sozialversicherungspflichtig beschäftigt – und die Tendenz ist steigend, denn die Branche wächst den Analysten nach schneller als die Gesamtwirtschaft.

„26 Prozent mehr Beschäftigte

Thesen. Ein Selbstläufer ist die Entwicklung allerdings nicht. Die Logistikweisen haben zehn Thesen entwickelt, die die Logistik kurz- und mittelfristig beschäftigt werden – und dabei können unter anderem Effekte, die auf den ersten Blick negativ erscheinen, aber auch positiv gedeutet werden. Zwei Beispiele: So ist der Personalmangel gleichzeitig Chancenverhinderer und Innovationstreiber. Die schwierigen Verkehrssituationen in Deutschland sorgen einerseits für Staus, bewirken aber auch, dass alternative Konzepte er- und durchdacht werden. Zusammenfassend gesagt: Die Gesamtsituation für die Logistik stellt sich zwar komplex dar und erfordert Mut, Initiative und Ideen, doch die Chancen für die Unternehmen, sich als „werdende Gewinner“ zu präsentieren, sind gegeben. Sie müssen nur genutzt werden. Christian Lorenz



Hafengeschäft und Schienenverkehr ergänzen sich hervorragend.

Editorial



Wolfgang Birlin, Vorstandsmitglied
Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

2018 haben wir den Klimawandel direkt vor unserer Haustür erlebt. Der Anblick von „Vater Rhein“ war monatelang durch Niedrigwasser geprägt, neue Rekordtiefstände wurden erreicht. Das Wasser von Kölle war fast fott. Sicherlich könnten wir den lieben Gott um Hilfe und Wasser bitten, so wie in dem schönen Lied der Bläck Fööss beschrieben.

Zunächst aber sollten wir selber aktiv unseren Beitrag leisten, um die durch Menschen verursachten Auswirkungen des weltweiten Klimawandels zu begrenzen. Durch die Verkehrsverlagerungen auf umweltfreundliche Transporte per Bahn und Schiff wird ein wichtiger Baustein zur CO2-Reduzierung durch die HGK-Gruppe mitgestaltet.

Ich freue mich sehr, dass der Masterplan Schienengüterverkehr des Bundes Ende 2017 beschlossen und erste Maßnahmen bereits umgesetzt wurden. Zur nachhaltigen Stärkung des Schienengüterverkehrs werden seit Ende 2018 den Eisenbahnen Fördermittel gewährt, die sinnvoll eingesetzt dazu beitragen, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.

Gleichzeitig wird die dringend nötige Sanierung der Schieneninfrastruktur vorangetrieben. Der Bund investiert Milliarden in das Netz der DB, um die Kapazitäten auf der Schiene zu erhöhen. In diesem Zusammenhang wird auch der wichtige Bahnknoten Köln in den nächsten Jahren modernisiert. Auch die HGK ertüchtigt seit Jahren ihre Schieneninfrastruktur sowohl für den Güterverkehr als auch für die Stadtbahnlinien der KVB, aktuell ist da der zweigleisige Ausbau in Brühl zu nennen. Bis 2021 wird die HGK Teile ihrer Güterverkehrsstrecken elektrifizieren und so den Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglichen, in Zukunft umweltschonende E-Loks einsetzen zu können. Damit trägt die HGK aktiv zum Luftreinhalteplan in Köln bei.

Die Sanierung oder der Ausbau bedeuten allerdings immer langfristigen Planungs- und Umsetzungsaufwand, Verbesserungen werden Schritt für Schritt sichtbar. Wichtig ist, dass aktuell Bund, Länder und Kommunen den Willen und die Gelder aufbringen, um die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße nachhaltig voranzubringen und somit einen maßgeblichen Beitrag zur CO2-Reduzierung ermöglichen. Vielleicht belohnt uns dann der liebe Gott ja damit, dass das Wasser im Rhein zukünftig konstant fließt.

Herzlichst

Ihr Wolfgang Birlin

Logistik news

neska-Group
Volker Seefeldt verlässt die Geschäftsführung



Veränderungen bei der neska Schifffahrts und Speditionskontor GmbH: Volker Seefeldt verlässt das Unternehmen zum 31. März 2019. Der 61-Jährige legt den Vorsitz der neska-Geschäftsführung nieder, um sich vollständig auf seine Tätigkeit als Sprecher des Vorstandes der Häfen und Transport AG (HTAG) zu konzentrieren. Nachfolger als Mitglied der neska-Geschäftsführung wird mit Wirkung vom 1. April 2019 Dr. Jan Zeese.

Nach seiner kaufmännischen Ausbildung und einem Betriebswirtschaftsstudium war Volker Seefeldt ab 1991 für die HTAG Häfen und Transport AG, einer hundertprozentigen Tochter der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), tätig. Seit 1999 fungierte er als HTAG-Vorstandsmitglied und wurde 2011 zum Sprecher des Vorstands ernannt. Am 14. Dezember 2015 trat er zusätzlich den Vorsitz der neska-Geschäftsführung an, die zuvor von der HGK vollständig übernommen worden war. „Mein großer Dank gebührt Volker Seefeldt. Er hat maßgeblich dafür gesorgt, dass die neska komplett in die HGK-Gruppe integriert werden konnte und sich seitdem auf Erfolgskurs befindet“, erklärt Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der HGK AG.

Als Mitglied der neska-Geschäftsführung folgt Dr. Jan Zeese auf Volker Seefeldt. Der 43-Jährige arbeitet mit Geschäftsführer Kai Hansen (51) zusammen. Für den promovierten Politikwissenschaftler Zeese stellt das neue Engagement eine Rückkehr in die HGK-Gruppe dar. Zwischen 2009 und 2014 verantwortete er die Kommunikation der HGK, bevor er als leitender Kommunikationsmanager zur Rheinland-Raffinerie der Shell Deutschland Oil GmbH wechselte.

„Dr. Jan Zeese kennt unsere Unternehmen sehr gut. Ich bin davon überzeugt, dass er genau die richtige Persönlichkeit ist, die anstehenden Herausforderungen zu meistern. Mit seinem Engagement werden wir die Erfolgsgeschichte der neska fortzuschreiben“, freut sich HGK-Vorstandschef Uwe Wedig. (cl)



Dr. Jan Zeese

Interessen-Vertretung
RheinCargo tritt Vereinigung NEE bei

Die RheinCargo GmbH und Co. KG ist der Interessenvertretung der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr „Netzwerk Europäischer Eisenbahnen“ (NEE) beigetreten. Ein fairer Wettbewerb auf der Schiene ist das Hauptanliegen der Vereinigung. „Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen nimmt zielgerichtet die Anliegen der Güterbahnen wahr. Der Verband ist auf die speziellen Bedürfnisse der Branche fokussiert. Die RheinCargo sieht ihre Interessen vom NEE sehr zweckbestimmt vertreten“, so RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin. (cl)



Frauen erwünscht! Die neuen Gesichter der RheinCargo

Katrin und Nadine arbeiten als Lokführerinnen – und stehen im Zentrum des neuen RC-Internetauftritts

Frägt man kleine Jungs nach ihrem späteren Berufswunsch, so wird auch heutzutage noch oft „Lokführer“ genannt. Klar, der Job ist ja auch spannend: Ein großes Fahrzeug mit jeder Menge PS zu bewegen, das weckt Emotionen. Dazu kommt die nicht zu schlagende Romantik, die das Image der Eisenbahn immer noch umweht. Und ganz rational betrachtet – wenn die Jungs dann größer sind – hat der Beruf ja auch wirklich Perspektiven: Die RheinCargo stellt zum Beispiel zurzeit Mitarbeiter ein, da das Unternehmen wachsen will. Ziel ist es, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene oder die Wasserstraße zu verlagern – und dafür werden auch Triebfahrzeugführer (m/w/d) gebraucht.



Gute Stimmung: Nadine Grau (l) und Katrin Hannemann mit dem RheinCargo-Kollegen Tuncay Yildirim



Im Führerstand der RheinCargo-Loks fühlen sich Katrin (l) und Nadine sichtlich wohl.

36-Jährige weiß, wovon sie spricht: Da sie allein erziehende Mutter ist, versuchen die Vorgesetzten, bei der Schichtplanung größtmöglich auf die familiären Umstände Rücksicht zu nehmen. „Mein Sohn Marwin ist sieben Jahre alt. Seine Oma hilft mir, kümmert sich darum, ihn am Morgen für die Schule fertig zu machen, wenn ich Frühschicht habe. Dafür bin ich dann am Nachmittag für ihn da“, schildert sie.

Keine Probleme. Und wie arbeitet es sich in einer von Männern dominierten Berufs-Welt? „Völlig normal“, sagen beide unisono. Die Begründung: Ob Mann oder Frau, das sei nicht entscheidend. Es zählt, dass jeder seinen Job ordentlich macht. Natürlich werde im Aufenthaltsraum auch mal geflucht, aber das würde nie niveaulos werden. „Eher im Gegenteil. Wir haben oft das Gefühl, dass sich die Jungs ein bisschen zurücknehmen“, so Katrin. Das kann auch ihr Kollege Tuncay Yildirim bestätigen. „Wir haben hier alle ein sehr gutes Verhältnis untereinander, das sind meine Lieblings-Kolleginnen“, sagt er mit Augenzwinkern.

Flexibilität. Und wie kommt man als Frau zur Eisenbahn? Katrin hatte nach ihrem Abi 2003 zunächst verschiedene Minijobs angenommen, um sich in unterschiedlichen Branchen auszuprobieren. Über die Initiative „ZukunftPlus“ kam sie mit dem Schienenverkehr in Kontakt, absolvierte bei der DB ihre theoretische und bei dem Eisenbahndienstleister MEV die praktische Ausbildung. 2008 wechselte sie fest zur HGK und später dann zur RheinCargo. Ihr Dienst im Nahverkehr macht ihr „großen Spaß“ – und sie schätzt besonders die Flexibilität ihres Arbeitgebers. „Einerseits habe ich eine anspruchsvolle Aufgabe. Andererseits kann ich jede Nacht in meinem eigenen Bett schlafen. Als Mutter wäre anderes auch gar nicht möglich.“

LKW oder Lok? Katrin fühlte sich schon früh in der Transport- und Logistikbranche zu Hause. „Ich habe bei der Bundeswehr 2008 meinen LKW-Führerschein gemacht. Danach habe ich zunächst überlegt, Fernfahrerin zu werden, das hätte mich auch gereizt“, erzählt die 35-Jährige. Ihre Mutter war davon wohl etwas weniger begeistert und gab ihr den Tipp: „Bewerbe Dich doch mal bei der Bahn!“ Gesagt, getan, genommen! Nach ihrer dreijäh-

rigen Ausbildung war ihr bewusst, dass sie ihren Traumjob gefunden hat. Sie fährt bei der RheinCargo alle Schichten, wofür ihre Partnerin viel Verständnis aufbringt. Außerdem, sagt sie, gibt es auch in anderen Branchen Tätigkeiten, die im Schichtdienst ausgeführt werden.

„Die Arbeit im Nahverkehr macht großen Spaß“

rigen Ausbildung war ihr bewusst, dass sie ihren Traumjob gefunden hat. Sie fährt bei der RheinCargo alle Schichten, wofür ihre Partnerin viel Verständnis aufbringt. Außerdem, sagt sie, gibt es auch in anderen Branchen Tätigkeiten, die im Schichtdienst ausgeführt werden.



In Bingen entstanden drei neue Liegeplätze.

Speyer vor Jahren ersatzlos weggefallen. Für die Liegeplätze, die bereits vor zehn Jahren in Bingen gestrichen wurden, schafft die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nun Ersatz, hier stehen drei Liegeplätze samt Autoabsetzplatz kurz vor der Fertigstellung.

Proteste. Der Plan für einen Autoabsetzplatz und sieben weitere neue Liegestellen mit Landstromversorgung im ehemaligen Mainzer Zollhafen rief dort jedoch empörte Bürger auf den Plan: Sie fürchten Motorenlärm und Diesellabgase. „Leider mussten wir in den vergangenen Jahren feststellen, dass Liegestellen zunehmend abgebaut wurden und die Akzep-

Die Politik muss handeln

„Die Politik muss handeln“

„Die Arbeit im Nahverkehr macht großen Spaß“

„Die Arbeit im Nahverkehr macht großen Spaß“

Viele Schiffer finden keine Ruhe

Zu wenig Liegeplätze: Die gesetzlich vorgeschrieben Ruhepausen für die Besatzungen gestalten sich schwierig

Für Binnenschiffer gilt das Gleiche, wie für Lastwagenfahrer: Die Lenk- und Ruhezeiten müssen eingehalten werden. Das ist aber oft leichter gesagt als getan, denn es gibt zum Beispiel auf dem Rhein zu wenig Liegeplätze – gemessen an der Anzahl der Binnenschiffe, die auf dem Strom unterwegs sind. „Das ist noch schlimmer als die Rastplätze bei Lkws“, klagen betroffene Schiffer, wenn sie auf das Problem angesprochen werden. Zwar könnten sie theoretisch fast überall Anker werfen, doch ruhig schlafen kann man so nicht: Beim Ankern muss immer eine Bordwache abgestellt werden. Die Gefahr, dass sich das Schiff losreißt, lässt aber auch den Rest der Crew nicht wirklich gut schlummern. Hinzu kommt, dass die Besatzung auch mal Besorgungen machen muss, den Arzt aufsuchen möchte oder einfach mal am sozialen Leben einer Stadt teilhaben möchte. Ein Landgang ist wie auch ein Besatzungswechsel aber beim Ankern nicht möglich, das geht nur an regulären Liegeplätzen.

Wegfall. Allerdings sind diese Anlegeplätze in den vergangenen Jahren immer weniger geworden. Wütende Binnenschiffer machen durch Hupen auf das Problem aufmerksam, als die HGK AG die Kaimauer am Kölner Rheinauhafen zeitweise sperren musste, da Festmachvorrichtungen durch die Zugkräfte der großen Schiffe beim Hochwasser herausgerissen wurden. Doch während man in Köln inzwischen auf gutem Weg zur Lösung des Problems ist (siehe Artikel unten), sind Plätze in Ludwigshafen und



In Bingen entstanden drei neue Liegeplätze.

Speyer vor Jahren ersatzlos weggefallen. Für die Liegeplätze, die bereits vor zehn Jahren in Bingen gestrichen wurden, schafft die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nun Ersatz, hier stehen drei Liegeplätze samt Autoabsetzplatz kurz vor der Fertigstellung.

Proteste. Der Plan für einen Autoabsetzplatz und sieben weitere neue Liegestellen mit Landstromversorgung im ehemaligen Mainzer Zollhafen rief dort jedoch empörte Bürger auf den Plan: Sie fürchten Motorenlärm und Diesellabgase. „Leider mussten wir in den vergangenen Jahren feststellen, dass Liegestellen zunehmend abgebaut wurden und die Akzep-

Die Politik muss handeln

„Die Politik muss handeln“

„Die Arbeit im Nahverkehr macht großen Spaß“

„Die Arbeit im Nahverkehr macht großen Spaß“

Anlagen sind oft in die Jahre gekommen, wie es bei der WSV heißt: „Viele frühere Liegestellen sind heute nicht mehr nutzbar, da sie den Anforderungen der modernen Binnenschiffe hinsichtlich Abmessungen, Wassertiefen, Festmachereinrichtungen und Landanbindung nicht mehr genügen. Einige Liegemöglichkeiten sind aufgrund von Umnutzungen des Ufers auch entfallen.“ Daher ist bereits eine neue Liegestelle in Niederlahnstein und eine weitere im St. Goarer Stadteil Fellen geplant. Schneller geht es wahrscheinlich bei dem Umbau ehemaliger „Reeden“ zu Liegeplätzen. Eine Reede ist ein Ankerplatz vor einem Hafen oder vor der Mündung einer Wasserstraße, auf dem Schiffe warten können. Solche Umbauten sollen in Koblenz, bei Mülheim-Kärlich und in Brohl realisiert werden. Weitere Plätze sind in Wiesbaden-Schierstein geplant, in Mannheim und Gimsheim/Gundersblum. In Sonderheim wurde bereits eine Dalbenliegestelle mit Absetzplatz gebaut.

Lösungen. Ziel sei es, im Abstand von etwa 35 Kilometern Liegeplätze anzubieten, heißt es bei der WSV, dazu plane man mehr moderne Dalbenliegestellen, an denen ein sicheres Liegen möglich ist. Diese sind mit mehreren Stegen versehen, um sichere Landgänge zu ermöglichen. Weiterhin werden sie teilweise mit Autoabsetzplätzen versehen, so dass Schiffer die Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge an Land zu bringen und entsprechend mobil sind – und bei der Rückkehr in Ruhe schlafen können...

Martin Heying

Rheinauhafen Der Bordstrom kommt von Land

Energie aus der Tankstelle vermeidet Schadstoff-Emissionen und Lärmbelästigungen

Am Karnevals-Wochenende hatte eine einzelne Binnenschiffahrts-Vereinigung ihre Mitglieder noch einmal zu Hup-Protesten wegen der Festmach-Problemik auf dem Rhein aufgerufen. Diese Aktion fiel jedoch ins Wasser: Kaum ein Schiffer beteiligte sich. Und wenn tatsächlich gehüpft wurde, ging das im jekken Trubel am Dom unter. Zumindest in Köln gibt es ja auch keinen Anlass zu Protest: Denn an der Kaimauer im Rheinauhafen können als Interimslösung Schiffe unter Auflagen festmachen, die endgültige Lösung, die HGK AG, die Stadt Köln und das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) erarbeiten, ist auf einem guten Weg.

Interim. Das bislang geltende generelle Festmachverbot an der Kaimauer im Rheinauhafen durch die HGK AG Schifffahrtszeichen angebracht. Diese regeln die Nutzung der Kaimauer durch festmachende Binnenschiffe unter Auflagen, wodurch das generelle Festmachverbot in dem Bereich aufgehoben wurde. Das WSA hatte diese Regelungen genehmigt. Folgende Vorgaben sind seitdem einzuhalten: Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 Meter und eine Tragfähigkeit von 1.200 Tonnen nicht überschreiten. Der Einsatz von Winden zum Festmachen ist nicht gestattet. Ebenso ist das Liegen von mehreren Schiffen nebeneinander nicht erlaubt. Leere Schiffe dürfen an der Kaimauer im Rheinauhafen generell festmachen.

Weniger Belästigungen. Für die Schiffe gilt dazu ein Nutzungsgebot des dort zur Verfügung gestellten Landstroms. Das heißt, es ist untersagt, die an Bord benötigte Energie während der Liegezeit über eigene Dieselmotoren zu gewinnen. Die Versorgung muss über eine der zehn Stromtankstellen im Rheinauhafen erfolgen. Dies vermeidet zum Wohl von Anwohnern und Passanten Belästigungen durch Abgase und Geräusche. Die Bedienung ist dabei einfach: Die Schiffer müssen sich zunächst registrieren und erhalten dann per E-Mail die Informationen zur weiteren Vorgehensweise.

Schilder. Im Januar wurden an der Kaimauer im Rheinauhafen durch die HGK AG Schifffahrtszeichen angebracht. Diese regeln die Nutzung der Kaimauer durch festmachende Binnenschiffe unter Auflagen, wodurch das generelle Festmachverbot in dem Bereich aufgehoben wurde. Das WSA hatte diese Regelungen genehmigt. Folgende Vorgaben sind seitdem einzuhalten: Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 Meter und eine Tragfähigkeit von 1.200 Tonnen nicht überschreiten. Der Einsatz von Winden zum Festmachen ist nicht gestattet. Ebenso ist das Liegen von mehreren Schiffen nebeneinander nicht erlaubt. Leere Schiffe dürfen an der Kaimauer im Rheinauhafen generell festmachen.

Mitarbeiter der HGK AG brachten die Schilder im Rheinauhafen an.

Mit Schiff und Bahn gegen den Verkehrskollaps

Es tut sich was in Deutschland. Aber auch genug? Noch immer wird vergleichsweise viel Geld in den Bau und Erhalt von Straßen gesteckt, im Wettbewerb mit dem LKW ziehen Binnenschiff und Bahn oft den Kürzeren. Dabei kann der Ausbau der Infrastruktur von Wasserstraßen und Schienen erheblich dazu beitragen, dem Verkehrskollaps entgegen zu wirken. Investitionen hier sind nachhaltig und tragen zum Schutz der Umwelt bei. Wie flexibel die Logistik-Experten der CTS in Köln mit der schwierigen Situation während der Niedrigwasserphase im Rhein umgegangen sind, welche Planungen es gibt, den Bahnknoten Köln zu entwirren, sowie ein nachdrückliches Plädoyer an die Politik für bessere Rahmenbedingungen lesen Sie auf dieser Doppelseite.

Struktur von Wasserstraßen und Schienen erheblich dazu beitragen, dem Verkehrskollaps entgegen zu wirken. Investitionen hier sind nachhaltig und tragen zum Schutz der Umwelt bei. Wie flexibel die Logistik-Experten der CTS in Köln mit der schwierigen Situation während der Niedrigwasserphase im Rhein umgegangen sind, welche Planungen es gibt, den Bahnknoten Köln zu entwirren, sowie ein nachdrückliches Plädoyer an die Politik für bessere Rahmenbedingungen lesen Sie auf dieser Doppelseite.

Struktur von Wasserstraßen und Schienen erheblich dazu beitragen, dem Verkehrskollaps entgegen zu wirken. Investitionen hier sind nachhaltig und tragen zum Schutz der Umwelt bei. Wie flexibel die Logistik-Experten der CTS in Köln mit der schwierigen Situation während der Niedrigwasserphase im Rhein umgegangen sind, welche Planungen es gibt, den Bahnknoten Köln zu entwirren, sowie ein nachdrückliches Plädoyer an die Politik für bessere Rahmenbedingungen lesen Sie auf dieser Doppelseite.

Die Logistik-Unternehmen müssen flexibel sein – nicht nur bei Niedrigwasser!

Beispiel CTS: Mit intelligenten Lösungen konnten die negativen Auswirkungen der Trockenheit begrenzt werden

Wenn sie über die lange Niedrigwasser-Phase des Rheins im letzten Jahr sprechen, dann scheint es fast, als treten den Verantwortlichen der CTS Container Terminal GmbH nur beim bloßen Denken an das extreme Wetterphänomen wieder Schweißperlen auf die Stirn. Im Niehler Hafen war bei der CTS, die zur HGK-Gruppe gehört, nämlich im Sommer und

sagen, dass wir mit viel Einsatz die Lage managen konnten, darauf sind wir sehr stolz!“

Gravierende Auswirkungen. Im Oktober 2018 hatte der Rhein am Pegel Köln sein Allzeit-Rekordtief erreicht und die bisherige „Bestmarke“ aus dem Jahr 2003, als der Pegel 84 Zentimeter betragen hatte, unterschritten. Am 23. Oktober 2018 zeigte der Kölner Pegel nur noch 67 Zentimeter an, der niedrigste jemals gemessene Wert im Schatten des Domes. Glücklicherweise musste im Gegensatz zur Schifffahrt auf der Elbe der Verkehr auf dem Rhein nicht komplett eingestellt werden – aber es gab dramatische Auswirkungen. Schiffe konnten zum Teil nur noch 20 Prozent der normal beförderten Ladung aufnehmen. Das bedeutete für die Verantwortlichen, den Transport von Frachten geschickt umzudisponieren. So wurden beispielsweise einerseits deutlich mehr Schiffe eingesetzt, andererseits aber auch Container auf die Schiene und die Straße verlagert.

Flexibel. „Wir haben den Vorteil, dass wir als Railport mit Straßenanbindung sehr flexibel auf solche Ereignisse reagieren können“, erklärt Oliver Haas, CTS-General Manager für Geschäftsentwicklung. Er macht das an einem Beispiel fest: So konnte ein Zug, der normalerweise als „KCG-Shuttle“ unterwegs ist (bedeutet eigentlich von Niehl aus einen Chemie-



Vater Rhein hatte sich in ein schmales Bett zurückgezogen. Bild: Lorenz

trieb in Hürth-Knapsack), kurzfristig in Moerdijk in den Niederlanden eingesetzt werden. Haas weiter: „In dieser Zeit haben wir sehr schnell diagnostizieren müssen, wo wir freie Kapazitäten haben. Die Frage war immer: Wer braucht was wie lange? Wir haben dann versucht, diese Kapazitäten so geschickt wie möglich zu nutzen.“

Ständiges Umplanen. Das führte allerdings zu einem stetig steigenden Aufwand, ständiges Umplanen war angesagt. Zusätzlicher Schiffsraum musste eingekauft werden, Kapazitäten auf der Schiene beschafft werden. Flexibel sein, lautete die Lösung: So wurden beispielsweise zwei Schiffe nebeneinander unter einer Kranbrücke abgefertigt. „Es gab wirklich einige Herausforderungen. Die Ressourcen wurden in allen Bereichen knapp“, schildert Blohsfeld. Das galt für Schiffe, Bahnen, Fahrer oder auch Slots auf Bahntrassen. Klar, dass unter den Umständen eine Menge Mehrarbeit und viele Überstunden bei den Mitarbeitern anfielen. „Den Kolleginnen und Kollegen gebührt großer Dank, unsere Mannschaft hat das hervorragend hinkommen“, freut sich Haas.

Trimodalität. Der CTS GmbH nutzte bei der Kleinwasserkrise, dass das Unternehmen ohnehin auf Trimodalität, also den Transport von Containern über die Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße, ausgerichtet ist. So gibt es bereits seit 1999 als Ergänzung zu den Schiffsverbindungen eine Zuglinie nach Rotterdam, um die großen Seehafenterminals zu bedienen. Diese Flexibilität zeichnet die CTS aus – und dass nicht nur bei Niedrigwasser!

Christian Lorenz



CTS-General-Manager Oliver Haas CTS-Terminal-Manager Dirk Blohsfeld



100 Millionen Euro zur Lösung des Kölner Bahnknotens

Planungsvereinbarungen unterzeichnet. Ausbau des Bahnnetzes zum Wohle von Pendlern und Wirtschaft erforderlich

Rund 450 Teilnehmer waren dabei, als im Kongress-Zentrum der Kölnmesse bei der 3. Kölner Bahnknoten-Konferenz historische Unterschriften geleistet wurden: NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla sowie Stephan Santelmann und Dr. Norbert Reinkober vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland unterzeichneten Planungsvereinbarungen, um den Schienenverkehr in und um Köln nachhaltig zu verbessern. Kostenrahmen für zwei konkrete Projekte: 100 Millionen Euro.

Taktverdichtung. Die Millionen fließen zum einen in den Ausbau der Linie S 11 und des Kölner Hauptbahnhofs. Der Takt der S 11 soll in den Hauptverkehrszeiten zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen von bisher 20 auf 10 Minuten verdichtet werden. Hierfür benötigen Hauptbahnhof und Bahnhof Messe/Deutz je einen zusätzlichen Bahnsteig. Bei dem anderen Schlüsselprojekt handelt es sich um den Bau der so genannten „Westspange“. Dabei geht um den Neubau von zwei S-Bahngleisen zwischen

Hansaring und Hürth-Kalscheuren und einem zweiten Bahnsteig am Bahnhof Hansaring.

Erfolg der Region. „Mit den Unterschriften haben wir einen weiteren wichtigen Schritt für eine zukunftsfähige Mobilität im Rheinland getan. Ich freue mich, dass wir damit zentrale Bausteine für den Ausbau des Bahnknotens mit Kraft vorantreiben“, erklärte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst. „Dass die Planungsvereinbarungen unterzeichnet werden konnten, ist ein Erfolg der gesamten Region“, so NVR-Verbandsvorsteher Stephan Santelmann.

Nachfrage steigt. Der Ausbau ist dringend notwendig: Der stark frequentierte Kölner Knoten ist ein zentraler bundesweiter Verknüpfungspunkt – und erweist sich als einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Allein 2016 stieg die Nachfrage im S-Bahn-Bereich um 7,6 Prozent. Ein erfreulicher Trend, der die Branche allerdings vor große Herausforderungen stellt. Derzeit müssen sich rund um

Köln Nahverkehrs-, Hochgeschwindigkeits- und Güterzüge sowie S-Bahnen häufig Gleise teilen. Verspätungen in einem der Schienensysteme schlagen sofort auf die anderen durch. Davon sind Pendler, Fernreisende sowie die Güterverkehrsbranche und damit die gesamte Wirtschaft des Rheinlandes gleichermaßen betroffen.

Anbindung. Um dem Wachstum der Verkehrs gerecht zu werden, ist ein Maßnahmenpaket von mehreren Einzelprojekten geplant. Die Erschließung der Westspange wird das S-Bahnnetz besser mit dem KVB-Netz verknüpfen und die Eifelstrecke stärker anbinden. Im S-Bahn-Ausbau soll im Zuge des sogenannten S-11-Kernpakets der Takt der S 11 in den Hauptverkehrszeiten zwischen Bergisch Gladbach und Worringen von bisher 20 auf 10 Minuten verdichtet werden. Hierfür soll die Strecke zwischen Köln-Deilbrück und Bergisch Gladbach zweigleisig ausgebaut werden, der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Köln Messe/Deutz benötigen je einen zusätzlichen Bahnsteig für die S-Bahnen. Mit der Taktverdichtung ist außerdem ein neuer Haltepunkt in Köln-Kalk geplant. (red)



Rund 450 Personen nahmen an der Bahnknoten-Konferenz teil. Bild: NVR

Versäumnisse beheben, handlungsfähig werden: Die Politik ist gefragt!

Der Strukturwandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft braucht mehr Unterstützung und Anerkennung in der Bevölkerung



Der SUT-Herausgeber Hans-Wilhelm Dünner

Der Logistikexperte und Diplom-Volkswirt Hans-Wilhelm Dünner, Geschäftsführer und Herausgeber der Fachzeitschrift „SUT Schifffahrt Hafen Bahn und Technik“, fordert in einem Gastkommentar für die Kölner Hafenzeitung die Umsetzung strukturpolitischer Maßnahmen, um die schwierigen Bedingungen für die Logistikbranche zu verbessern.

Die Logistikbranche spielt beim strukturellen Wandel unseres Landes von einer Industrie- zur Dienstleistungswirtschaft eine dominierende Rolle. Ob der Ausbau des Binnenhafens Köln-Niehl zum umschlagstärksten Kombiterminal am Rhein oder die neue Nutzung des ehemaligen Tanklagergeländes im Industriepark Köln-Nord durch ein bimodales Kombiterminal der HGK – es entstanden und entstehen hochwertige Arbeitsplätze und intelligente Logistikkonzepte, die aktiv zur Verlagerung von Verkehrsströmen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße beitragen. Vergleichbare Prozesse geschehen überall in NRW, wo aus ehemaligen Industrieflächen, Zechen, Kraftwerksstandorten und ungenutzten Rangierbahnhöfen moderne Logistikparks entstanden sind und entstehen, die zum maßgeblichen Treiber des Strukturwandels in NRW geworden sind und unser Bundesland zum führenden Logistikstandort in Deutschland gemacht haben.

Stetige Veränderungen. Diese strukturpolitischen Entwicklungen bilden auch die anhaltende Auslagerung von logistischen Prozessen aus der Industrie sowie das geänderte Verbraucherverhalten der Bevölkerung mit einem rasanten Wachstum von Onlinebestellungen ab. Andererseits helfen qualifizierte und international vernetzte Logistikdienstleister der Industrie bei der Erschließung neuer Märkte und den Verbrauchern bei der Erkundung neuer Bezugsquellen innovativer Produkte weltweiter Produzenten. Nicht zu Unrecht führt

Deutschland seit vielen Jahren den Titel „Logistikweltmeister“, denn die hier angesiedelten weltweit agierenden Logistikunternehmen sind immer wieder Impulsgeber für neue Entwicklungen im internationalen Logistik- und Serviceangebot.

„Fülle von Klagen begleiten die Projekte

Große Bedeutung. Leider hat es die Politik bislang versäumt, die große Bedeutung der Logistik für den anhaltenden Strukturwandel, die Schaffung neuer sicherer Arbeitsplätze und für das weitere wirtschaftliche Wachstum breiten Teilen der Bevölkerung zu vermitteln. War man in Zeiten hoher Arbeitslosigkeit noch zu Beginn des neuen Jahrtausends froh, wenn Industriebranchen durch neue Logistikstandorte erschlossen wurden, so regt sich heute vielfach bereits im Vorfeld neuer Standorterschließungen massiver Widerstand in der angrenzenden Bevölkerung. Das gilt ebenso beim Bau und der Erneuerung von Erschließungsstraßen, Autobahnen, Brücken oder der Vertiefung von Wasserstraßen, deren Ausführung sich oftmals über Jahrzehnte hinziehen. Während in unseren Nachbarländern die Planung und der Bau von Infrastruktur zügig umgesetzt wird, werden in Deutschland der Neubau und die Erneuerung von Rheinbrücken wie in Köln, die Erweiterung

eines Hafens wie in Godorf oder die Vertiefung von Unterweser und Unterelbe mit einer Fülle von Klagen begleitet und die dringend notwendige Realisierung auf die lange Bank geschoben.

Ausbaupläne. Als Konsequenz aus dem langanhaltenden Niedrigwasser 2018 fordert beispielsweise die chemische Industrie in der Region Köln aber auch in Ludwigshafen die zügigere Realisierung der schon länger verfolgten Ausbaupläne vom Niederrhein bis Köln und vom Mittelrhein zwischen Koblenz und Bingen als bisher für 2030 veranschlagt. Das zuständige Bundesverkehrsministerium sieht sich angesichts bekannter Instanzen und Klagewege allerdings außerstande, diesen Wünschen zu folgen.

Gesetzliche Regelungen. Um die Schließung einzelner Produktionsstandorte und damit den Verlust von Arbeitsplätzen zu verhindern, ist eindeutig die Politik gefragt. Nachdem sich Infrastrukturbaugesetze und Planungsverkürzungen bislang als wirkungslos erwiesen haben, bedarf es neuer gesetzlicher Regelungen für Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung, um den Staat beim Infrastrukturausbau wieder handlungsfähig zu machen. Wir dürfen Logistik und Transport nicht alleine als Belastung in Lärm und Abgasen messen, sondern müssen auch die Zukunftschancen dieser Branche für einen wachsenden Dienstleistungssektor mit neuen modernen und sicheren Arbeitsplätzen erkennen.

Logistik news

Nackte Zahlen
Der Straßenverkehr braucht immer mehr Platz



Matthias Gastel macht sich für den Schienenverkehr stark.

Matthias Gastel (48) ist Politiker von Bündnis 90/Die Grünen und Mitglied des Bundestages. In einem Gastbeitrag für die Frankfurter Rundschau beschäftigte sich der bahnpolitische Sprecher seiner Fraktion unter anderem mit dem Ungleichgewicht der Infrastrukturmaßnahmen von Straße und Schiene.

Seine Feststellung: Zwischen 2000 und 2016 wurden in Deutschland 88.279 Hektar zusätzliche Fläche für Straßen beansprucht. Im selben Zeitraum sank (f) dagegen die Flächenanspruchnahme des Schienennetzes um 8.863 Hektar.

Während also eine Fläche in der unvorstellbaren Größe von 125.000 Fußballfeldern zusätzlich asphaltiert wurde, schrumpfte in derselben Zeit das deutsche Schienennetz um acht Prozent – und das, obwohl der Schienenverkehr ja deutlich umweltschonender als der Individualverkehr unterwegs ist. Gastel beklagt, dass jetzt mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 noch einmal eine Fläche von 15.512 Hektar – weit überwiegend für den Straßenbau – beansprucht werden soll.

Aus diesen Feststellungen leitet der Politiker Forderungen ab, die vom Netzwerk Allianz pro Schiene unterstützt werden: Die Prioritäten sollten zu Gunsten des Ausbaus des Schienennetzes verlagert werden. Straßenbauprojekte sollten priorisiert und nur die notwendigen angegangen werden. Die Eisenbahn müsse für Menschen wieder besser erreichbar werden. Und neben dem Personenverkehr sollten zwingend die Belange des Güterverkehrs berücksichtigt werden, um mehr Fracht von der Straße zu verlagern. So sei es möglich, den gesteckten Zielen in Sachen Klimaschutz näher zu kommen. (c)

Messe in München

Austausch auf der transport logistic 2019



So war der Andrang bei der Messe 2017.

Die „transport logistic“ ist die weltweite Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Die globale Branche trifft sich alle zwei Jahre in München, um sich über Trends, Entwicklungen und Innovationen auszutauschen. In diesem Jahr findet die Messe vom 4. bis zum 7. Juni statt. 2017 hatten über 60.000 Besucher aus 123 Ländern sich bei über 2100 Ausstellern informiert. Auch Unternehmen aus der HGK-Gruppe sind in der bayerischen Landeshauptstadt vertreten: Die HGK AG als Logistik-Holding mit ihren operativen Töchtern neska GROUP und HTAG sowie die HGK-Beteiligung RheinCargo als Logistikdienstleister. (c)

Container-Transport per Zug vom Dom an den Michel

CTS und IGS starten gemeinsame Shuttleverbindung auf der Schiene zwischen Köln und Hamburg

Güterzug-Direktverbindung von Köln nach Hamburg: Die zur HGK-Gruppe gehörende CTS Container Terminal GmbH in Köln und die IGS Logistics Group in Hamburg starten ein gemeinsames neues Shuttleangebot. Ab dem 5. Mai 2019 werden dreimal pro Woche Container auf der Schiene vom Hafen Köln Niehl nach Hamburg und Bremerhaven und umgekehrt transportiert. Reedern und Spediteuren wird so eine alternative, zuverlässige und umweltfreundliche Transportlösung für die außenhandelsaffine Wirtschaft rund um Köln geboten. Der Wirtschaftsstandort Köln erhält so wieder eine regelmäßige Containerzugverbindung zu den deutschen Nordseehäfen.



Ziel Hamburger Hafen: Von Köln aus werden ab Mai Container auch per Bahn hin und zurück transportiert.

Da man diese Alternativen aber weder auf der Straße noch auf der Schiene kurzfristig initiieren kann, empfiehlt es sich, regelmäßig mindestens zwei Leitungswege zu nutzen. Viele Unternehmen in unserer Region haben das erkannt und ihr Interesse an einer leistungsfähigen Anbindung an die Nordhäfen bekundet“, ergänzt er.

möglich. Gezogen werden die Container-Waggons von der HGK-Beteiligung RheinCargo, die bereits regelmäßige Massengüterverkehre zwischen dem Rheinland und dem Hamburger

„Spätere Ausweitung jederzeit möglich

Hafen auf der Schiene befördert und über langjährige Erfahrungen auf dieser Verkehrsachse verfügt.

Die zuverlässige Zustellung der Container in der Region Köln und alle Services rund um den Container beantwortet die CTS GmbH mit ihrer

Trucking- und Terminal-Organisation. Die Abwicklung der Züge in den Seehäfen führt IGS durch. „Für die Kunden der IGS Gruppe ist der Raum Köln eine wichtige Erweiterung unseres Intermodalnetzwerks nach Westen“, erläutert Bernd Trepte, Geschäftsführer der IGS Intermodal. „Unsere Kunden kennen unseren Service von und nach Bayern und Baden Württemberg. Daher freuen wir uns, ihnen in Zusammenarbeit mit CTS die gewohnte Qualität künftig auch für das Rheinland anbieten zu können.“

Zeitgleich mit dem Start dieser neuen Containerzugverbindung verbessert IGS Intermodal die Anbindung der Terminals Aschaffenburg und Schweinfurt an die Seehäfen. Mit dem Start der neuen Verbindung nach Köln gibt es für Reedereien dadurch mehrere Vorteile: Beladene Container können weiter Richtung Westhäfen geroutet werden. Und Leercontainer können mit IGS Intermodal aus Depots in Schweinfurt und Aschaffenburg zur CTS nach Köln gebracht werden. Dies erleichtert es den Reedern, ihren regelmäßigen Bedarf an Leerequipment für den Export aus Köln zu decken. (red)



Eine RheinCargo-Lok der Marke Vossloh DE 18 vor dem Kokerei-Gelände in Bottrop

Kohle- und Kokstransport in Bottrop gut angelaufen

RheinCargo wickelt die Ver- und Entsorgung der Kokerei Prosper ab

Der riesige Wagen mit der glühenden Substanz rast rüber zu dem Löschurm. Plötzlich zischt es lautstark, eine große weiße Wolke steigt gen Himmel. 50.000 Liter Wasser sind binnen weniger Sekunden verdampft, der über 1000 Grad heiße Koks wurde abgekühlt.

„Auftrag des Stahl-Weltmarktführers

Man fühlt sich an Bilder früherer Tage aus dem Ruhrgebiet erinnert, als die Schloten noch rauchten und Bergleute schwarzverschmiert aus dem Pütt kamen. Doch mit deutscher Bergbauromantik haben die Arbeitsabläufe auf dem Gelände der Kokerei Prosper nichts mehr zu tun: In dem Betrieb des Stahl-Weltmarktführers ArcelorMittal, einem der letzten seiner Art im Ruhrgebiet, wird ausschließlich Importkohle zu Koks verarbeitet, seit die benach-

barte Zeche Prosper-Haniel vor kurzem als letzte Zeche in Deutschland endgültig ihre Tore schloss.

Der Betrieb wird mit Kohle beliefert, die zum Beispiel aus Übersee kommt. Per Zug und Binnenschiff wird das Material von den Seehäfen Antwerpen oder Rotterdam zum Hafen Bottrop transportiert. Seit Anfang des Jahres ist die RheinCargo für den Weitertransport der Kohle und des Kokses zwischen Hafen Bottrop oder dem Übergabebahnhof zum DB-Netz und der Kokerei zuständig, an dem Auftrag ist auch die Wanne-Herner Eisenbahn beteiligt: Diese kümmert sich schwerpunktmäßig um das Thema Infrastruktur, RheinCargo um den Eisenbahnbetrieb. Auf den etwa 30 km langen Gleisanlagen des Geländes wird die gesamte Logistik der Ver- und Entsorgung der Kokerei auf der Schiene abgewickelt. Dazu gehört auch der Betrieb der Bahn im Hafen Bottrop.

Um den kompletten Rangierdienst und den Infrastrukturbetrieb durchzuführen, hat die RheinCargo extra vier neue Lokomotiven angeschafft. Dabei handelt es sich um Triebfahrzeuge der Marke Vossloh DE 18, die deutlich emissionsärmer und leiser als bisherige Loks der vergleichbaren Leistungsklasse sind. Insgesamt werden die Loks – jede mit einer Leistung von 1.800 kW – in Bottrop jährlich insgesamt etwa 4,3 Mio. t Koks und Kohle transportieren. Über 200 Waggons sind dafür im Einsatz.

„Nach ersten Anlaufschwierigkeiten läuft der Betrieb mittlerweile reibungslos, wir haben tolles Personal sowie einen wirklich angenehmen und fairen Auftraggeber, der partnerschaftlich mit uns umgeht“, freut sich Projektleiter Peter Jacobs, bei der RheinCargo Eisenbahnbetriebsleiter für die Werkbahn Bottrop und zuständig für den RC-Betrieb in der Region Neuss/Düsseldorf. (c)

Zug um Zug die Fernwärme absichern



Zweimal täglich bringt die RheinCargo 10 Kesselwagen voll Kohlenstaub zum RheinEnergie Kraftwerk „Niehl II“

Winfried Kagelmacher verlädt Kohlestaub-Züge – damit 300.000 Haushalte in Köln nicht frieren müssen

Winfried Kagelmacher ist Angestellter der HGK. Doch wenn er morgens zur Arbeit fährt, ist sein Ziel nicht der Hafen, sondern ein Kraftwerk der RheinEnergie. Hier versorgt er die Anlage täglich mit Nachschub an Kohlestaub, der per RheinCargo-Zug angeliefert wird.

Fernwärme. „Wirbelschichtkohle“ - so nennt man den Kohlenstaub, der aus den Rheinischen Kohleerzwerken aus Frechen nach Köln zum Kraftwerk Niehl II transportiert wird, damit hier mittels Kraft-Wärme-Kopplung Strom und Fernwärme produziert wird. Köln braucht beides: Die Fernwärme-Abdeckung in der Kölner Innenstadt liegt bei etwa 50 Prozent, dabei teilweise versorgt durch „Niehl II“. Die Fernwärme-Versorgung des Kölner Nordens hängt sogar zu 95 Prozent am Kraftwerk

„Täglich treffen 20 Kesselwagen ein

„Niehl II“. Bis zu 300.000 Wohnungen kann das Kraftwerk ohne Schwierigkeiten mit Fernwärme beliefern. Damit die Energiebelieferung der Kölner Haushalte auch problemlos funktioniert, ist eine permanente Anlieferung der „Wirbelschichtkohle“ erforderlich. Und dafür sorgen die RheinCargo-Züge, die täglich mit 20 Kesselwagen den schwarzen Energieträger transportieren, einmal morgens zehn Waggons und einmal mittags zehn.

Züge trennen. Die großen Silos beim Kraftwerk direkt neben den Bahngleisen werden in der Regel von dem zweigleisigen Umschlagbahnhof aus mit dem Kohlenstaub beliefert. Dazu wird der volle Zug geteilt und je fünf Kesselwagen auf

ein Gleis geschoben. Winfried Kagelmacher ist kurz nach acht Uhr auf dem Gelände der RheinEnergie angekommen. Man kennt ihn hier, seine Durchfahrtsberechtigung muss er trotzdem vorzeigen. Dann geht es zur Umkleidekabine, denn Sicherheitskleidung ist natürlich obligatorisch. Spätestens um zwanzig vor neun steht er mit einem Mitarbeiter am Gleis, wo zu dieser Zeit die Kesselwagen schon auf ihre Entladung warten. „Manchmal, das ist aber sehr selten, stehen die Wagen dann noch nicht hier. Oder es gibt beim Entladen Probleme, dann telefoniere ich mit dem Fahrdienstleiter, wie und wann es weiter geht“, berichtet Kagelmacher.

Prüfungen. Doch am heutigen, sonnigen Februartag ist alles so, wie es sein soll. Der 52-Jährige findet beim Erreichen der Entladestation den bereits getrennten Zug vor und beginnt sogleich mit der Prüfung der Verschlüsse. Dann schließt er sowohl den Materialführungsschlauch, als auch den Druckluftschlauch an. „Der Kohlestaub wird mit Druckluft in die Silos geblasen“, erläutert er, während er den Druckluftschlauch sorgfältig festschraubt. Kohlestaub gilt als Gefahrgut, denn unter ungünstigen Umständen ist er sogar selbstentzündlich. Kein Wunder also, dass Winfried Kagelmacher seine Prüfungen und Montagen sehr ernst nimmt: „Ich höre schon am Geräusch, wenn etwas nicht stimmt“, berichtet er.

Leerung. Mit einem Druck von 1,2 bis 1,6 bar wird der Kohlestaub in die Silos geblasen. Läuft alles glatt, ist der Zug in etwa drei Stunden geleert. Läuft es mal nicht



Winfried Kagelmacher sorgt für eine sichere Entladung. Mit dem Gummihammer prüft er den Füllstand der Kesselwagen.



Routiniert trennt Winfried Kagelmacher nach der Leerung den Befüllungsschlauch per Tritt vom Kesselwagen.

so glatt, dann identifiziert der verantwortliche Verloader sofort, wo das Problem liegt und was gerade schiefläuft. „Es kann passieren, dass beim Befüllen der Kesselwagen versehentlich größere Kohlestücke unter der Masse sind. Diese können dann den Schlauch gleich zu Beginn blockieren. Dann wird es recht laut und die Druckanzeige spielt verrückt. Ich beende dann sofort den Vorgang und schicke den Wagen ungeleert zurück“, erzählt Kagelmacher. Auch wenn ein sogenann-

„Größere Kohlestücke sind problematisch

ter Dom-Deckel, der oben auf dem Dach des Kesselwagens befindet, undicht ist, hört er am lauten Zischen, dass etwas nicht stimmt. Zudem tritt dann auch noch schwarzer Kohlenstaub aus. Das Prozedere der Abwicklung ist dann das Gleiche: Abschalten der Entladung und

Hafen news

Havarie im Hafen Aufregung um die „Pure Liner 2“



Gleich drei Kräne waren nötig, das gesunkene Schiff zu heben.

Der Jahreswechsel war turbulent im Hafen Niehl: Am Ersten Weihnachtstages war das mehr als 60 Meter lange Partyboot „Pure Liner 2“ im Hafenbecken gesunken. Erst Mitte Januar konnte das Schiff dann mit drei speziellen Schiffskränen gehoben werden.

Nach Untersuchungen der Feuerwehr hatte sich das Schiff bei steigendem Rheinwasser unter der Oberkante der Kaismauer verklemt, woraufhin es mit Wasser vollgefällt. Das Passagierschiff lag zum Überwintern verläut in dem Hafen. Menschen waren zum Zeitpunkt des Unglücks nicht an Bord. Verantwortlich waren der Schiffsführer und der Reederei. Denn laut § 19 Abs. 1 der Allgemeinen Hafenvorordnung (AHVO) hat der „Schiffsführer eines Wasserfahrzeugs sowie der Eigentümer oder Aufsichtspflichtige einer schwimmenden Anlage dafür zu sorgen, dass Wasserfahrzeuge und schwimmende Anlagen an den hierfür vorgesehenen Vorrichtungen oder anderen festgemachten Wasserfahrzeugen sicher festgemacht werden. Sie haben weiter dafür zu sorgen, dass die Befestigung erforderlichenfalls überwacht und den Wasserstands-Schwankungen sowie dem Ein- und Ausweichen beim Laden und Löschen angepasst wird.“ (c)

Industriepark Nord Maßnahmen zum Bau eines Logistikzentrums



Neben dem KV-Terminal soll das Logistikzentrum entstehen.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) beabsichtigt, eine etwa 17 Hektar große Fläche im Industriepark Köln Nord von der Stadt Köln zu erwerben, um das dortige Terminal für den kombinierten Ladeverkehr auszubauen und ein Logistikzentrum zu errichten. Seitens der Stadt wurde der HGK eine vorzeitige Besitzüberweisung erteilt, so dass schon vor dem eigentlichen Abschluss des Kaufvertrages das Unternehmen mit vorbereitenden Maßnahmen beginnen kann. Das Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln genehmigte der HGK, das Gelände vor Beginn der Schonzeit unter Auflagen zu roden.

Die Entwicklung des Geländes ist ein Schlüsselprojekt für die Kölner Logistik: Durch den Ausbau des Terminals und die Nutzung des Logistikzentrums können jährlich bis zu 250.000 LKW-Fahrten durch die Stadt oder über den Autobahnring entfallen. Das führt zu weniger Schadstoff-Ausstoß und vermindert Lärmbelastigungen. Als erste Maßnahme, das Gelände zu ertüchtigen, wurde die Brachfläche vorbereitet. Die Arbeiten erfolgen in enger Abstimmung mit dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln und wurden von Umwelt-Experten begleitet. (c)

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

Die Logistik in und um Köln hat sich stark entwickelt, sie gilt als Motor der Wirtschaft mit vielen Arbeitsplätzen. Die Bedeutung der Branche für Stadt und Region lässt sich anhand von Zahlen belegen. Laut dem Trend-Monitor „Köln-Pegel“ hat sich die Zahl der Beschäftigten in Verkehr und Logistik zwischen 2008 und 2017 um 26 Prozent erhöht. Wie viele Menschen waren hier 2017 in dem Bereich sozialversicherungspflichtig beschäftigt?

- a) 12.000
- b) 24.000
- c) 36.000

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:
12. April 2019

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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


Auch den Deutzer Hafen besucht die „MS RheinCargo“.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Ralf Berlingen, Daun (per Mail)
Birgit Heisterkamp, Köln (per Post)

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:

a) 16 Tage

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)
E-Mail: presse@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 Litzenerger

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

Der Ferrari-Fahrer aus dem Hafen



Bild: Lorenz

**Bekim Ramadani hat einen feuerroten
Dienstwagen. Dieser wiegt allerdings
86 Tonnen und ist nur
20 km/h schnell.
Fahrer werden gesucht**

Wer träumt nicht davon, irgendwann mal einen Ferrari fahren zu können? So einen rassigen Sportwagen, der ja eigentlich nicht mit Benzin, sondern mit Testosteron betankt wird. Gut, unter Hinzuschalten der Vernunft wird den meisten Fans des galopierenden Pferdes dann schnell klar, dass ein Kombi im Alltag wahrscheinlich das deutlich praxistauglichere Fahrzeug ist. Wer aber das nötige Kleingeld hat und vielleicht nicht zufälligerweise Formel 1-Pilot ist, kann sich den Sportflitzer aus Maranello ja zumindest als Statussymbol oder Spaßmobil leisten.

Dienstwagen. Bis auf die Formel 1-Piloten Sebastian Vettel und ab der neuen Saison auch Charles Leclerc gibt es wohl nicht viele Menschen, die für sich in Anspruch nehmen können, einen Ferrari als Dienstwagen steuern zu dürfen. Eine Ausnahme ist da Bekim Ramadani. Wenn der 42-Jährige am Morgen zur Arbeit fährt, steigt er zunächst in seinen privaten VW, um damit zum Krefelder Container Terminal (KCT) im Hafen am Niederrhein zu fahren. Dort tauscht er dann sein Auto gegen einen nagelneuen F 500 ein. „Wir haben das Fahrzeug im Januar bekommen. Es ist einer von drei Ferraris, die wir hier auf dem Gelände einsetzen“, berichtet KCT-Geschäftsführer Holger Kemp schmunzelnd. Und weiter: „Dass unsere Kollegen hier im Dienst Ferrari fahren, so etwas gibt es wohl nur bei wenigen Firmen auf der Welt.“

Reach Stacker. Okay, Zeit für die Aufklärung. Natürlich brettern Ramadani und seine Kollegen nicht unabgeriegelt mit 300 oder mehr Sachen durch die Containerschluchten auf dem Gelände. Bekim fährt einen so genannten Reach Stacker vom Typ F 500 der Firma CVS Ferrari, mit dem er schwere Lasten wie Container mühelos hin und

„Keine Wettrennen mit unseren Fahrzeugen

her bewegen kann. Mit der gleichnamigen Motorsportikone hat das Unternehmen allerdings nichts zu tun, es gibt auch gar keine Beziehungen. Eher im Gegenteil: Der Sportwagenhersteller wollte dem Nutzfahrzeughersteller sogar gerichtlich verbieten lassen, den Namen Ferrari weiter zu nutzen. Das scheiterte allerdings kläglich, da die



Bild: Lorenz

Scheinbar spielerisch wuchtet der F 500 den Container in die Höhe.

Gründer der Firma wie der legendäre Enzo den gleichen Nachnamen trugen. Das wäre in etwa so, als wenn in Deutschland der Herr Schmitz seinen gleichnamigen Nachbarn auffordern würde, aufgrund einer möglichen Verwechslungsgefahr sich zukünftig Herr Müller, Meier oder Schulze zu nennen. „Wir haben uns dann darauf geeinigt, dass wir mit unseren Fahrzeugen keine Wettrennen veranstalten und die Gegenseite darauf verzichtet, mit ihren Fahrzeugen irgendwelche Lasten zu schleppen“, erklärt augenzwinkernd Markus Kirchhoff, Deutschland-Leiter Vertrieb und Service bei der Reesink Schwerstapler GmbH, dem Generalimporteur für CVS Ferrari.

„Der F 500 braucht Diesel – ist aber sauber!

Rot dominiert. Dabei haben die Produkte beider Unternehmen durchaus Gemeinsamkeiten. Interessant ist, dass eines der beiden Werke von CVS Ferrari in Sorbolo bei Parma beheimatet ist und damit nicht einmal 70 Kilometer von Maranello entfernt liegt. Nicht ganz von ungefähr ist auch die dominierende Firmenfarbe jeweils Rot. Mit einer Leistung von knapp 350 PS und einem Preis von etwa 550.000 Euro tummelt sich der F 500-Greif-Stapler (so die deutsche Bezeichnung für Reach Stacker) auch durchaus im Bereich des sportlichen Bruders. Was die Höchstgeschwindigkeit angeht, hat er allerdings Wettbewerbsnachteile: 20 km/h stehen da zu Buche. An die 86 Tonnen Gewicht kommen allerdings die Ferraris aus Maranello nicht heran. Und jeder Sportwagen-Purist würde erschauern, wenn er sein Gefährt mit Diesel betanken müsste. „Dafür ist aber bei uns alles sauber dank AdBlue. Wir erfüllen die Euro-Norm 6“, berichtet KCT-Mann Holger Kemp.



Bild: Lorenz

Bekim Ramadani kann sich stolz als „Ferrari-Fahrer“ bezeichnen.

Und Ramadani ergänzt: „Der F 500 ist einfach zu bedienen, sehr wenig und ausgereift. Bis zu 45 Tonnen kann man damit tragen. Versuch das mal mit einem Sportwagen!“ Übrigens werden an verschiedenen Standorten der HGK-Gruppe, zu der auch KCT gehört, Kollegen gesucht: Wenn Sie also auch mal einen Ferrari als Dienstwagen steuern wollen, dann bewerben Sie sich!

Konkurrenz. Auch in Köln fahren im Hafen Niehl Ferrari herum, bei der CTS Container-Terminal GmbH werden aber auch andere Fabrikate eingesetzt. Die Konkurrenten der Schwerstapler heißen übrigens auch nicht Porsche, Bugatti oder McLaren, sondern Kalmar, Terex oder Liebherr. Am ehesten ist da wohl noch bei Lamborghini eine Nähe zu erkennen: Die Sportwagen-Firma startete ihr Geschäft einst mit Traktoren – und produziert sie neben den Sportwagen bis heute.

Christian Lorenz