

Godorfer Hafen
Ausbaustopp wäre
ein großer Fehler
Seite 02



Mega-Projekt
Zwei neue Kran-Giganten
für das Terminal Köln Nord
Seite 04 / 05



Delegation
Chinesischer Weltmarktführer
zu Gast in Brühl-Vochem
Seite 08



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 3 | September 2019 | www.hgk.de



Um größeren Schadstoff-
Ausstoß zu vermeiden

Ausnahmeregelungen für die Rheinuferstraße sind nötig!

Bild: Lorenz

Um die Erreichbarkeit der Häfen zu gewährleisten, muss die Sperrung für Lkw auf der Rheinuferstraße aufgehoben werden.

Die Kölner Häfen müssen ohne Umwege erreichbar bleiben. Das Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 Tonnen führt zu Umwegen mit entsprechend mehr Belastungen

Es ist ein kompliziertes Anfahren der Kölner Häfen: Nachdem die Stadt ein Durchfahrtsverbot für Lastwagen, die mehr als 7,5 Tonnen wiegen, für die Innenstadt verhängt hat und diese Regelung auch für Rheinuferstraße gilt, müssen die Lkw nun große Umwege fahren, um die Häfen in Niehl zu erreichen. Die betroffenen Fahrer klagen über zusätzliche Strecken von etwa 25 Kilometern, die anfallen. Der Vorsitzende des Verbands Spedition und Logistik NRW, Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski, geht sogar von Umwegen bis zu 45 Kilometer aus. Niemanden ist wirklich geholfen: Denn die neue Regelung verursacht den zusätzlichen Ausstoß von Schadstoffen, es kommt zu längeren Lieferzeiten, die Kosten für den Warentransport steigen. Kurzum: Das sinnvolle Ziel, den Schadstoffausstoß in Köln zu verringern, wird nicht erreicht.

Gerichts-Entscheid. Nachdem das Oberverwaltungsgericht Münster für vier Bereiche im Kölner Stadtgebiet Dieselfahrverbote ab 2020 verhängte, wenn dort der Grenzwert für Stickstoffdioxid nicht eingehalten wird, hält es die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) für dringend angebracht, das Lkw-Durchfahrtsverbot neu zu bewerten. Denn für Stadt, Unternehmen und Bürger ist es eine Notwendigkeit, dass die Häfen gut erreichbar sind, auch per Lkw. Das ist Voraussetzung, um weitere Frachtmengen statt per Lastwagen mit Bahn und Binnenschiff zu transportieren. Das ist nachhaltig und ökologisch sinnvoll, da auf den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße deutlich weniger Schadstoffe ausgestoßen werden. Zudem trägt eine Verlagerung der Kapazitäten dazu bei, den täglichen Stauwahnsinn auf unseren Straßen zu verringern. Die Luftverschmutzung im Rheinland ist seit langem zu hoch - der verstärkte Einsatz von Zügen und Binnenschiffen wäre ein Mittel dagegen.

Gespräche. Die HGK AG führt mit der Stadt Gespräche, für die Rheinuferstraße eine Ausnahmeregelung zu verabschieden, um die Situation für Beteiligungs- und Tochterunternehmen zu verbessern.

Die RheinCargo, ein Joint Venture mit den Neuss Düsseldorf Häfen, betreibt die vier Kölner Binnenhäfen und einer der größten deutschen privaten Gütereisenbahnen. „Wir stehen für nachhaltige und ökologische Transportkonzepte. Belastungen durch Lkw-Verkehre versuchen wir, gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern so weit wie möglich zu vermeiden. Aufgrund der fehlenden Umschlagmöglichkeiten im Kölner Süden für Container, kön-

„Ein generelles Verbot animiert Speditionen zu direkten Lkw-Verbindungen

nen Lkw-Fahrten zum Hafen Köln-Niehl über die Rheinuferstraße derzeit nicht vermieden werden“, erklärt Lukas Klippel, der bei RheinCargo den Gesamtvertrieb der Rheinhäfen verantwortet. Er hat die gleichen Sorgen wie Oliver Haas, der bei der CTS Container Terminal GmbH am Niehler Hafen als General Manager für Geschäftsentwicklung verantwortlich ist. Zu wichtigen Kunden zählen die Chemieunternehmen im Süden von Köln. Dass Transporte – wie von der Stadt vorgeschlagen – zunächst über die Innere Kanalstraße als Ausweichstrecke abgewickelt werden sollen, ist für ihn nicht praktikabel: „Es gibt dort niedrige Brücken, da kommen Lkw gar nicht durch.“

Befürchtungen. Die Unternehmen befürchten, falls es keine Ausnahmeregelung gibt, dramatische wirtschaftliche Einbußen. „Die neska GmbH ist als 100-prozentige Tochter der HGK AG ein Teil des Stadtwerke Köln Konzerns. Auch dank unserer guten Ergebnisse von zuletzt mehreren Millionen Euro pro Jahr, können Gelder in den städtischen Haushalt fließen“, so neska-Geschäftsführer Dr. Jan Zeese. „Unser Ziel ist, möglichst viele Streckenkilometer von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlagern. Durch eine generelle Verbotszone können sich Spediteure aber animiert fühlen, direkte Lkw-Verbindungen zu etablieren,

ohne unsere ökologisch sinnvoller Angebote mit Schiff und Bahn zu nutzen“, so Dr. Zeese weiter.

Ausnahmen. Der neska-Geschäftsführer schlägt deshalb Ausnahmeregelungen im Bereich der Rheinuferstraße und der Zoobrücke für den kombinierten Verkehr vor. „Wir unterstützen ausdrücklich das Bestreben der Stadt Köln, die Belastung der Region mit Feinstaub und Stickstoffdioxid zu verringern. Wir verstehen uns als Teil der Lösung, um den Güterverkehr in Köln und der Region ökologisch sinnvoll und zukunftsfähig zu gestalten. Damit dies weiter möglich ist, müssen aber unsere Terminals gut erreichbar bleiben und der Transport über die Anlagen in Niehl für Handel- und Industrieunternehmen der Region logistisch und wirtschaftlich attraktiv sein. Das ist nur gewährleistet, wenn das Lkw-Verbot auf Rheinuferstraße und Zoobrücke aufgehoben wird“, so Dr. Zeese.

Unterstützung. Uwe Wedig, Vorsitzender des Vorstands der HGK AG, unterstützt die Forderungen der Unternehmen: „Als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern tragen wir auch Verantwortung für den wirtschaftlichen Erfolg unserer Tochter- und Beteiligungsunternehmen. Eine Ausnahmeregelung im genannten Bereich ist für mich unter Berücksichtigung der ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte auch im Hinblick auf die damit verbundene Nachhaltigkeit zwingend notwendig.“

Christian Lorenz



Bild: Lorenz

Bei der CTS im Niehler Hafen werden per Lkw Container angeliefert, die dann aufs Binnenschiff umgeschlagen werden.



Editorial

Oliver Grossmann,
Geschäftsführer CTS
Container-Terminal GmbH Köln

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

Umweltschutz und Klimaschutz sind die zentralen Themen unserer Zeit. Hier gilt es, viel mehr zu bewegen. Im privaten Bereich setzen sich immer mehr Bürgerinnen und Bürger aktiv mit ihrem Konsumverhalten auseinander. Auch viele Industrie- und Handelsbetriebe in der Region sind sich ihrer Verantwortung bewusst und fordern von Logistikunternehmen nachhaltige und ökologische Lösungen für Warentransporte.

Wir als CTS Container-Terminal mit Sitz im Hafen Köln-Niehl verstehen uns als Tor zu den Weltmärkten für die Unternehmen der Region. Sämtliche Überseecontainertransporte zu den Seehäfen Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Bremerhaven und zurück wickeln wir im kombinierten Verkehr mit den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Binnenschiff und Bahn ab. So reduzieren wir den LKW-Kilometeranteil auf das absolute Minimum. Hinsichtlich der LKW-Transporte auf der letzten Meile entsprechen bereits zwei Drittel der eingesetzten Zugmaschinen der Euro-6-Abgasnorm. Investitionen in umweltfreundliche alternative Antriebsarten sind geplant.

Nun stehen allerdings die erreichten Erungenschaften der Verkehrsverlagerung weg von der Straße mit der Einführung der LKW-Durchfahrtsverbotszone für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen in Köln auf dem Spiel. Aufgrund des Verbots ist der Abschnitt der Rheinuferstraße von Zoobrücke bis zur nächst möglichen Rheinquerung der Severinsbrücke für diese LKW nicht mehr nutzbar. In Konsequenz müssen sie den völlig überlasteten Umweg über den westlichen Kölner Autobahnring fahren. Für die Transporte, die CTS pro Jahr durchführt, führt das alleine zu 1,38 Millionen Mehrkilometern mit entsprechenden Emissionen.

Hier stellt sich mir die Frage nach der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme. Die Umwege verschlechtern die Umweltbilanz und verteuern Transporte. Viele Unternehmen aus Köln und der Region haben uns gegenüber Sorgen hinsichtlich ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf und der Sicherheit vieler Arbeitsplätze geäußert.

Als Anbieter kombinierter Verkehre sehen uns nicht als Klimakiller, sondern als Baustein zur Reduzierung von Feinstaub und Stickstoffdioxid-Werten. Ganz ohne LKW-Fahrten – so reduziert wie möglich – ist die Versorgung einer Metropolregion aber nicht zu stemmen. Unser Ziel ist, auch zukünftig aktiv zum Klimaschutz beizutragen. Hierfür benötigen wir ein klares Bekenntnis der Stadt Köln und der Bezirksregierung zu den Kölner Häfen und zum Wirtschaftsstandort Köln.

Herzliche Grüße

Ihr Oliver Grossmann

Logistik **news**

Firmenlaufmeisterschaft

Zusammen Zug um Zug! Die HGK-Gruppe beim B2Run

Bild: Luise Herrmann



Ziel erreicht: Nach dem Lauf waren die Kollegen glücklich und zufrieden.

„Zusammen Zug um Zug – eine starke Gemeinschaft!“: So lautete das Motto der Läufer einiger Unternehmen der HGK-Gruppe, die am diesjährigen B2Run in Köln am Donnerstag, den 05. September 2019, teilnahmen. Rund 60 Mitarbeiter der HGK AG, der Beteiligung RheinCargo und der 100-Prozent-Tochter neska gingen auf die 5,4 Kilometer lange Strecke im Stadtwald.

Bild: Luise Herrmann



So sehen Sieger aus – und dafür gab's ein Küsschen!

Ob eine ambitionierte Zeit im Bereich um 25 Minuten angesagt war oder ein eher gemütliches doppelt so langes Joggen – für die Sportler der Unternehmen stand das „Olympische Motto: Dabei sein ist alles!“ im Vordergrund. Insgesamt waren wieder etwa 23.000 Teilnehmer bei der deutschen Firmenlaufmeisterschaft am Start. Höhepunkt für sicherlich alle Athleten war natürlich der umjubelte Einlauf zum Ziel im RheinEnergieStadion.

Das Orga-Team aus Jan Dembowski, Marvin Stupp und Michael Rieck hatte dafür gesorgt, dass das HGK-Team in farbenfrohen Trikots antreten konnte. Der diesjährige Slogan war bei einem internen Wettbewerb gefunden worden. Die beiden Ideengeber Thomas Neumann und Carsten Kochanek wurden von HGK-Vorstand Wolfgang Birlin bei der Veranstaltung für ihre Vorschläge geehrt.

Nach dem Lauf wurde auf die erfolgreiche Teilnahme und die geplante Wiederholung 2020 angestoßen. (red)

Bild: Luise Herrmann



Der größte Fan ist noch ganz jung: Lukas Klippel mit Sohnnemann Ben.

Neue Studie

Straßenverkehr: 95 % der Kosten

149 Milliarden Euro pro Jahr – mit dieser Wahnsinnschuldenbelastet der Verkehr pro Jahr die Allgemeinheit. Davon verursacht der Straßenverkehr durch Klimabelastung, Unfälle, Lärm oder Luftverschmutzung fast 95 Prozent, wie eine Studie im Auftrag des Verkehrsbündnisses „Allianz pro Schiene“ zeigt. „Die Studie demonstriert ... den dringenden Handlungsbedarf im Verkehr“, so Dirk Flege, Geschäftsführer von „Allianz pro Schiene“. „Eine verschleppte Verkehrswende ist viel teurer als ein mutiges Umsteuern. Mit einer Verkehrsverlagerung können wir den Klimaschutz und die Luftqualität verbessern.“ (cl)

Warum es ein großer Fehler ist, den Hafen Godorf NICHT auszubauen!



Bild: HGK

Heute entscheidet der Rat der Stadt Köln, ob alle Planungen gestoppt werden. Für die HGK AG steht fest: Das Beenden der Planungen ist eine Entscheidung gegen den Umweltschutz

Klimawandel. Feinstaubbelastung. CO₂-Krise. In Deutschland gibt es über alle gesellschaftlichen Grenzen hinweg den Konsens, dass die Zeiger der Umweltuhr ganz kurz vor zwölf zeigen. Unser Lebensraum ist bedroht, und die Ursache dafür ist der Mensch. Handeln im Sinne der Natur, das ist das Gebot der Stunde. Alle Maßnahmen, die dazu beitragen, die Situation zu verbessern, müssen umgesetzt werden. Denn es gibt ja Möglichkeiten. Auch in Köln.

Nachhaltigkeit. Für die Häfen und Güterverkehr Köln AG gehört nachhaltiges und ökologisches Handeln zur Unternehmensphilosophie. Die HGK-Gruppe verfolgt mit Tochterunternehmen und Beteiligungen ein Logistikkonzept, dessen zentraler Bestandteil der umweltfreundliche Transport per Binnenschiff und Bahn ist. Alle wissenschaftlichen Untersuchungen zeigen, dass Schiene und Wasserstraße gegenüber der Straße deutlich im Vorteil sind. So hat das Unternehmen „Planco Consulting“ im Auftrag der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine umfangreiche Studie aufgelegt, die gleich mehrere Thesen belegt:

- So verbraucht das Binnenschiff 1,3 Liter Diesel pro 100 Tonnenkilometer, die Bahn 1,7 Liter und der Lkw 4,1 Liter Diesel.
- Während Binnenschiff 33,4 Gramm CO₂ und Bahn 48,1 Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer verursachen, liegt der Lkw bei 164 Gramm pro Tonnenkilometer.
- Im Vergleich der Kosten, die der Volkswirtschaft aufgrund von Lärm, Unfällen, Klimagasen und Luftschadstoffen entstehen, liegt das Binnenschiff bei 8 Euro pro transportierter Tonne, die Bahn bei 12 Euro und der Lkw bei 30 Euro pro Tonne.

Vorteil Schiff & Bahn. Es gibt weitere Dokumentationen: Das renommierte Umweltforschungsinstitut IFEU (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg) hat errechnet, wieviel Energie beim Transport einer Tonne Ladung von den unterschiedlichen Verkehrsmitteln aufgewendet werden muss. So bringt es mit derselben Treibstoffmenge ein Lkw auf gerade mal 100 Kilometer. Deutlich besser schneiden Bahn mit 300 Kilometer und das Binnenschiff mit 370 Kilometer ab.

Voraussetzungen. Gute Argumente für eine Verlagerung von Gütern. Um die ökologisch sinnvoller Transportmittel auch nutzen zu können, bedarf es Voraussetzungen und Investitionen in die Infrastruktur. In diesem Zusammenhang hält es die HGK AG für einen großen Fehler, den Beschluss des Rates der Stadt Köln zum Ausbau des Godorfer Hafens aufzuheben, wie es die Mehrheitsfraktionen von CDU und Bündnis 90/die Grünen mit FDP und Ratsgruppe GUT beantragt haben. Am heutigen Donnerstag soll dazu im Rat eine Entscheidung fallen. Wird dem Antrag zugestimmt, stünde diese Entscheidung im völligen Gegensatz zur den eigenen Zielen der Stadt. Denn aufgrund des Ratsbeschlusses zum Klimanotstand soll die „Stabsstelle Klimaschutz“ bewerten, ob Beschlüsse des Rates, der Ausschüsse und der Bezirksvertretungen klimarelevant sind.

„Ein Ausbaustopp torpediert die Ziele der Stadt zum Klimaschutz

Geografisch günstig. Ziel ist dabei, Handlungsempfehlungen im Sinne des Umweltschutzes zu geben. Da stellt sich für die HGK AG die Frage: Wie passt dazu ein Stopp des geplanten Hafenausbaus in Godorf dazu, der sich nachweislich klimaschonend auswirken wird? Denn im Kölner Süden soll ein Terminal entstehen, um Container von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße umzuladen. Es wäre das Pendant zum Container-Terminal der CTS im Niehler Hafen im Norden Kölns. Im Zusammenspiel der beiden Terminals wäre die Diskussion um das Lkw-Durchfahrverbot in der Kölner City überflüssig, da die Container jeweils am geografisch günstigeren Standort umgeschlagen werden können. Der Lastverkehr würde sich beste Variante mit der kürzesten Anfahrt suchen: Niehl im Norden, Godorf im Süden.

Falsche Behauptungen. Erklärungen aus der Kölner Politik, dass der geplante Hafenausbau keine signifikante Rolle mehr in der HGK-Geschäftsstrategie spielen soll, weist der HGK-Vorstandsvorsitzende Uwe Wedig zurück: „Nach wie vor steht der Ausbau von Terminals im Fokus der

Geschäftsstrategie der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Das gilt auch für den Godorfer Hafen. Die HGK-Gruppe verfolgt mit Tochterunternehmen und Beteiligungen ein Logistikkonzept, dessen zentraler Bestandteil der umweltfreundliche Transport per Binnenschiff und Bahn ist. Auch deshalb ist diese Behauptung definitiv falsch. Wir können uns nicht erklären, wie es zu dieser Annahme kommt.“

Diskreditiert. Nicht die einzige Merkwürdigkeit in der emotional aufgeladenen Diskussion. In einer Analyse einer renommierten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom Dezember 2016 wurde der Ausbau des Hafens in Godorf betriebswirtschaftlich wie volkswirtschaftlich „vorteilhaft bewertet“. Trotzdem wurden laut Presseveröffentlichungen bei einer Bürgerversammlung in Köln-Sürth die Ausbaupläne mit Begriffen wie „Geldverschwendung“ oder „Ladenhüter“ seitens Politikern von CDU und Grünen diskreditiert. Eine Rhetorik, die die HGK zutiefst befremdet. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die HGK AG unter dem Dach des Stadtwerke Köln Konzern ein wirtschaftlich erfolgreiches Unternehmen ist.

Aufgeschüttet. Dass für den Ausbau ein Teil der Sürther Aue geopfert werden muss, ist eine nicht zu verschweigende Tatsache. Bei dem betroffenen Gelände handelt es sich – ohne den Naturschutz kleinzureden – um ein Areal, dass erst beim Bau des Godorfer Hafens im letzten Jahrhundert aufgeschüttet wurde. Die HGK ist zudem schon vorab ihren Verpflichtungen zur Renaturierung von Ausgleichsflächen nachgekommen. Dafür und für vorbereitende Planungen ist der HGK AG im Vertrauen auf die nachhaltige Gültigkeit des Ratsbeschlusses ein finanzieller Aufwand in Höhe von etwa 8 Millionen Euro entstanden. Sollte der vom Rat der Stadt Köln getätigte Beschluss zum Ausbau aufgehoben werden, muss der Betrag sofort in der Bilanz wertberichtigt werden. Dadurch würde sich das Ergebnis der HGK um diese 8 Millionen Euro verschlechtern und nicht zur Ausschüttung an den Stadtwerke Köln Konzern und somit der Stadt nicht zur Verfügung stehen. 2018 hatte die HGK AG einen Gewinn in Höhe von 7,8 Millionen Euro erwirtschaftet. Christian Lorenz

Bahnsteige werden 2020 barrierefrei ausgebaut

Maßnahmen an der Strecke der Stadtbahnlinie 16 in Hersel, Uedorf, Widdig und Urfeld werden vom NVR gefördert

Lange Zeit waren die Bahnsteige für Fahrgäste mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nur schwer erreichbar, jetzt werden die Hindernisse beseitigt: An vier Stadtbahn-Haltestellen der Linie 16 in Hersel, Uedorf, Widdig und Urfeld lässt die HGK AG die Bahnsteige barrierefrei ausbauen. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) fördert diese Maßnahmen mit 3,15 Millionen Euro. Der geplante Baubeginn ist im Jahr 2020.

„Wir freuen uns sehr, dass die Umbaumaßnahmen vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland gefördert werden. Besonders für mobilitätseingeschränkte Kunden oder Fahrgäste mit Kinderwagen wird die Beförderung dank des Ausbaus der Bahnsteige deutlich komfortabler“, so Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der HGK AG.

Die HGK AG betreibt als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen im Rheinland ein Streckennetz von etwa 94 Kilometern, darunter auch den Be-



Vier Bahnsteige an der Strecke der Linie 16 werden barrierefrei ausgebaut.

Bild: HGK

reich von Vochem nach Bornheim-Hersel. Die HGK AG hatte einen Vertrag mit der Stadt Weseling und der Stadt Bornheim geschlossen, um

den barrierefreien Ausbau der Bahnsteige an den vier Haltestellen mit finanzieller Unterstützung der Städte umzusetzen.

Die Strecke ist neben dem Stadtbahnverkehr nach wie vor für den Schienengüterverkehr zugelassen, auch wenn diese Option seit mehreren Jahren von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr genutzt wird. Mit dem barrierefreien Ausbau der Bahnsteige ist die Durchfahrt von den breiteren Güterzügen ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen nicht mehr möglich.

In einer von der HGK AG in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie wurden Varianten ermittelt, mit welchem finanziellen Aufwand technische Lösungen gleichzeitig ÖPNV und Güterverkehr erlauben. Nach Auswertung der Ergebnisse hat sich HGK, die selber keinen Güterverkehr mehr betreibt, entschlossen, als Unternehmen zum jetzigen Zeitpunkt keine Variante der Machbarkeitsstudie zu verfolgen. Der barrierefreie Bahnsteigausbau steht einer späteren Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie aber nicht entgegen. (red)



Die Rheinfähre „Fritz Middelanis“ als Fernseh-Star

Eckart von Hirschhausen und Wigald Boning drehten für Samstagabend-Show auf dem Rhein

Die Rheinfähre „Fritz Middelanis“ stellt für Lkw- und Pkw-Fahrer eine schnelle Alternative zur häufig verstopften Leverkusener Rheinbrücke dar. Aber auch bei Fußgängern und Radfahrern ist die verlässliche Verbindung zwischen Köln-Langel und Leverkusen-Hitdorf bei Rheinkilometer 705,3 sehr beliebt. Davon konnten sich auch Eckart von Hirschhausen und Wigald Boning bei einer Fernsehproduktion des WDR überzeugen.

Hitze. Eckart von Hirschhausen musste sich bei Temperaturen im Spätsommer von über 30 Grad den Schweiß von der Stirn wischen, als er die rund wartenden 50 Radler in Köln-Langel beim Anlegen begrüßte. „Fahrradfahren ist ja

wirklich gesund! Außer vielleicht bei so einem Wetter!“, meinte der 52-jährige Arzt und Fernsehmann schmunzelnd. Die Lacher hatte er so sofort auf seiner Seite. Da echte Zweirad-Enthusiasten ohnehin das Wetter als einen zu vernachlässigenden Faktor ansehen, ließ sich

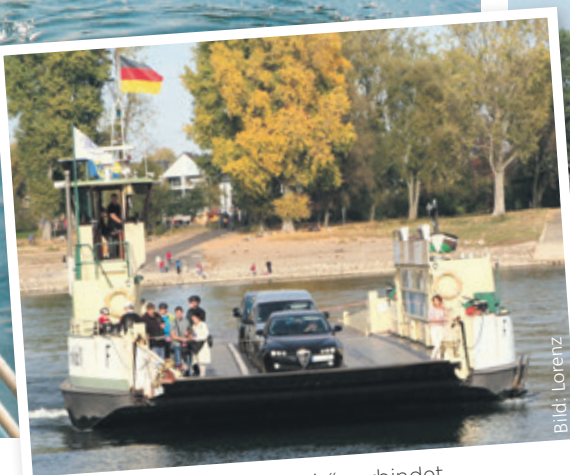
„Fahrradtour von Düsseldorf nach Köln bei brütender Hitze

kein Hobbysportler davon abhalten, die weitere Fahrt mit ihm und seinem Kollegen Wigald Boning fortzusetzen. Für seine Samstagabend-Show „Hirschhausens Quiz des Menschen“, die am 21. September ausgestrahlt wurde, hat-

te der 52-Jährige, der bei Wikipedia als „Moderator, Arzt, Zauberkünstler, Kabarettist, Comedian und Schriftsteller“ vorgestellt wird, eine Fahrrad-Tour gemeinsam mit Boning von Düsseldorf nach Köln absolviert. Und da eine Rheinüberquerung per Drahtesel über die Autobahnbrücke weder sinnvoll noch erlaubt ist, bot sich die Verbindung mit der Fähre geradezu an. So wurde die „Fritz Middelanis“, über die schon öfters berichtet wurde, wieder einmal zum Fernsehstar. Die anwesenden Autofahrer auf dem Schiff freuten sich über das unerwartete Ereignis. Handys wurden gezückt und Bilder von der Produktion gemacht. Da Hirschhausen zuvor per Twitter Fahrradfahrer zum Mitmachen eingeladen hatte, wurden die Prominenten dann in



An Bord wurde eine Szene mit Eckart von Hirschhausen und Wigald Boning gedreht.



Die Fähre „Fritz Middelanis“ verbindet Köln-Langel mit Leverkusen-Hitdorf.



Auch die Rampe vom Anleger musste hochgestrampelt werden.

Langel von den wartenden Radfahrern mit kräftigem Geklingel in Empfang genommen. Von der Fähre ertönte das Signalhorn, Hirschhausen und Boning fuhren von Bord – und jubelnd trat die Gruppe die restlichen etwa 17 Kilometer bis zum Dom an.

Normalität. Die „Fritz Middelanis“ setzte unterdessen ihre Fahrtätigkeit fort und transportierte weiter zuverlässig „Normalos“ auf Fahrrädern, in Autos oder Lkw über den Rhein ...

Christian Lorenz

So lief das Rüberheben der Kranbrücke



Der Kollege mit dem Bauhelm musste schmunzeln. „Klar geht das fix! Man kann sich das wie bei Lego duplo vorstellen: Es sind nur wenige Teile und die passen alle zusammen. Der eigentliche Unterschied ist, dass unsere Komponenten ein bisschen größer sind!“ Okay, das ist eine mehr als leichte Übertreibung, aber im Kern hatte der Facharbeiter recht: Angesichts der langen Planungsphase von etwa 20 Monaten gestaltete sich der eigentliche Aufbau der neuen 500-Tonnen-Kranbrücke am Terminal Köln Nord (TKN) im Vergleich dazu fast in Lichtgeschwindigkeit.

Gleisverlängerung. In grade mal zwei Tagen stand die 21,5 Meter hohe Anlage, so dass die beteiligten Schwerlast-Autokräne wieder abrücken konnten. Es geht voran an der Franz-Greif-Straße in Niehl! Die Häfen und Güterverkehr Köln AG erweitert derzeit im Industriepark Köln Nord das dortige Terminal für den

Zwei neue Kran-Giganten für das Terminal Köln Nord

Ein logistisches Großprojekt der HGK: Um Güterzüge effizienter, schneller und kostengünstiger abzufertigen, werden in Niehl etwa 27 Millionen Euro investiert





Bilder: C. Lorenz

Die Kranbrücke musste mit Spezial-Fahrzeugen von der Industriestraße über die Bäume auf das TKN-Gelände gehoben werden.

Kombinierten Ladeverkehr (KLV). Hier werden Container von der Straße auf die Schiene umgeladen – ein effektives Mittel gegen den Verkehrskollaps auf unseren Straßen. Um die Abfertigung effizienter, schneller und kostengünstiger zu gestalten, investiert die HGK massiv in den Ausbau: Die fünf Gleise werden von 350 auf 700 Meter verlängert. Dadurch können Züge komplett in das Terminal

„Die Abfertigung wird schneller, effizienter und günstiger

geschoben werden, bislang ist für den ganzen Umschlag dort noch ein aufwändiges Rangieren nötig. Und zusätzlich zu der bereits bestehenden Kranbrücke werden hier zwei weitere der Kran-Giganten aufgebaut – der erste wurde jetzt geliefert.

Industriepark. Die Ausbaustufe des Terminals, die mit einer Investition von etwa 27 Millionen Euro beziffert ist, gehört zum Gesamtkonzept der HGK im Industriepark Nord. Hier soll beispielsweise auch ein Logistikzentrum mit mehreren Hallen zur Lagerung, Kommissionierung, Ent- und Verpackung oder ähnlichem entstehen. Die gesamte Geländeentwicklung ist bis 2024 veranschlagt. In den kommenden Wochen dreht sich aber auf dem Areal, das an die Industriestraße grenzt, zu-

nächst alles um die beiden Kranbrücken, die auf einem Schienenstrang, der eine Spurbreite von 43 Metern aufweist, unterwegs sind. Geplant ist, dass im Oktober die dritte Anlage geliefert wird.

Spezialfahrzeuge. Hergestellt wurden die Teile für die Riesen von dem Anlagenbauer PBI, dessen Zentrale in Hürth sitzt. „Das ist eine sehr komplexe Aufgabe, da guckt die Industrie schon drauf, wie wir das hinkriegen“, so PBI-Geschäftsführer Reinhard Schacht. Ein komplexes und schwieriges Unterfangen war dabei, die 55 Meter langen Brückenteile vom Herstellungsort in Essen nach Köln zu transportieren. Für das Arrangieren des Transports zeichnete sich die Firma „duisport packing logistics“ verantwortlich. Die beauftragte Spedition Timmerhaus nutzte für die Lieferung Spezialfahrzeuge mit so genannten Tele-Aufliegern. Angesichts der Ausmaße mussten die Piloten aber zahlreiche Umwege fahren, um zu enge Kurven oder andere Hindernisse zu umgehen.

Pfiffige Lösung. Da der Einfahrtsbereich des Terminal Köln Nord nicht für Ausmaße dieser Transporte geeignet ist, musste eine andere, pfiffige Lösung her: Also parkten die Schwertransporte auf der Industriestraße. Zwei 500-Tonnen-Autokräne der Firma Schares schwenkten ihre Ausleger vom Terminal aus über die Bäume Richtung Straße. Die über Funk verbundenen Piloten hoben die Stahlkonstruktion dann auf das Gelände. Sicher

und sanft landeten die zwei Brückenträger auf dem Boden, ohne dass auch nur ein Ast abknickte. Mit Hilfe der Autokräne (Hersteller ist die Firma Liebherr) wurden die einzelnen Teile dann in Rekordzeit zusammengesetzt. „Innerhalb von 48 Stunden stand die Containerbrücke mit seiner Stahlkonstruktion auf der Kranschiene. Wir sind stolz und froh, dass Anlieferung und Aufbau so reibungslos geklappt hat. Bei den zahlreichen beteiligten Firmen haben alle Rädchen ineinander gegriffen. Das ist bei Vorhaben dieser Größenordnung wahrlich keine Selbstverständlichkeit“, freute sich HGK-Projektleiter Eugen Neigum.

„Alle Rädchen griffen ineinander

Schlüsselprojekt. Mit dem Ausbau des Terminals Köln Nord setzt die HGK AG ein Schlüsselprojekt für die Logistik Kölns um. Das Gelände liegt im industriellen Ballungsgebiet des Kölner Nordens verkehrsgünstig an der Autobahn-Anschlussstelle Köln-Niehl, die zur A1, A3 und A57 führt. Für den Güterverkehr aus dem Norden bietet sich hier die ideale Umlade-Möglichkeit von der

Straße auf den Verkehrsträger Schiene an. Auch die im Kölner Norden ansässigen Industrieunternehmen (z.B. die der Automobilbranche) können das Terminal standortnah nutzen, stehen somit in den Logistik-Aktivitäten der HGK besonders im Fokus. Nach Fertigstellung der Ausbaustufen können dank der Nutzung des Terminals Nord jährlich bis zu 250.000 Lkw-Transporte durch die Innenstadt bzw. über den Autobahnring entfallen. Die Entwicklung des Areals durch die HGK AG trägt damit wesentlich zur Vermeidung von Schadstoffemissionen und somit zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger bei.

Christian Lorenz



Schwere Eisenketten wurden an dem Stahlträger befestigt.

Bild: Lorenz



Schon nach kurzer Zeit war das schwere Gestell errichtet.

Bild: Lorenz



Bild: Lorenz

Der Autokran hob eine Gondel mit Facharbeitern in die Luft, die den Giganten montierten.

Was für ein Großprojekt: Die Liebherr-Kräne der Firma Schares wuchteten die 55 Meter langen Brückenteile auf das Gelände.

Bild: Boris Goltz für Liebherr

Logistik news

NRW-Förderung

258,8 Millionen Euro
für Kölner
Verkehrsunternehmen

Bild: VNM NRW



NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (l.) und HGK-Vorstand Wolfgang Birlin

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst hat mit Vertretern von Verkehrsunternehmen eine Rahmenvereinbarung zur kommunalen Schiene unterzeichnet. Darin wurde auch eine Förderung von insgesamt 258,8 Millionen Euro für die Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) und für die Häfen- und Güterverkehr Köln AG vereinbart. Das Geld wird für die Erneuerung der Stadt- und Straßenbahnnetze bereitgestellt.

„Wir wollen einen besseren ÖPNV, der Teil digitaler vernetzter Wegeketten ist und sich an den Bedürfnissen der Nutzer orientiert. Dafür brauchen wir ein Systemupgrade der Stadt- und Straßenbahnnetze auf den heutigen Stand der Technik. Die Kommunen bei der Mammutaufgabe zu unterstützen, ist gut angelegtes Geld. Nur so gelingt die Verkehrswende“, erklärte Wüst bei der feierlichen Unterzeichnung, an der auch HGK-Vorstand Wolfgang Birlin teilnahm. Die Landesregierung hatte durch ein Gutachten den Erneuerungsbedarf für die kommunalen Stadt- und Straßenbahnnetze ermitteln lassen. Bei der Erneuerung geht es um Anlagen, die am Ende ihrer Lebensdauer durch moderne Anlagen ausgetauscht werden. Das Gutachten beziffert den hierfür notwendigen Investitionsbedarf bis 2031 auf 2,6 Milliarden Euro. (red)

Zum siebten Mal

HGK-Unternehmen bei
der Nacht der Technik

Bild: Hartung



Kölns Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes eröffnet die Veranstaltung.

Zum siebten Mal fand bereits die Nacht der Technik in Köln statt. Auch die HGK, die RheinCargo und die CTS präsentierten sich wieder am Stapelkai im Niehler Hafen. „Erleben Sie wie vielseitig, interessant und spannend Logistik sein kann“ – so lautete der Einladungstext für einen Besuch im Niehler Hafen. Viele Besucher folgten dieser Idee, als die Terminaltore und Kais für Besucher geöffnet wurden.

Etwas 1000 Gäste kamen nach Niehl. Die Besucher wollten viel über den Hafen, die Eisenbahn, die unterschiedlichen Unternehmen und deren Jobs erfahren. Viele Fragen, mitunter auch Staunen, zum Teil Überraschungen: Die Neugierde konnte gestillt und Unbekanntes nahe gebracht werden – mit Busrundfahrten, Terminalbegehungen und vielen Gesprächen.

Erstmals wurde auch eine Börse für Jobs bei den Unternehmen der HGK-Gruppe angeboten. Zahlreiche Interessenten aller Altersgruppen informierten sich bei den Kollegen aus den Personalbereichen.

Die Idee für die Nacht voller Technik hatten im Jahr 2009 der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) und der Verband der Elektrotechnik (VDE). Seither steigt die Zahl der beteiligten Unternehmen stetig. (red)

Zusammenarbeit mit
den Maltesern

Herzenswünsche
von großen
und kleinen
Lok-Fans erfüllt

Träume und Wünsche bekommen eine ganz andere Dimension, wenn Menschen wissen, dass sie unheilbar krank sind und vielleicht sogar nicht mehr lange zu leben haben. Der Malteser Hilfsdienst hat sich zur Aufgabe gemacht, solche Träume zu realisieren. Dafür wurde von der Organisation ein so genannter „Herzenswunsch-Krankenwagen“ eingerichtet. Das Fahrzeug, ausgestattet und fachlich besetzt wie jeder andere Krankenwagen, bringt diese Patienten an Plätze, die sie alleine nicht mehr erreichen würden. Zweimal war das Bahnbetriebswerk Brühl-Vochem so ein Ziel.

Eisenbahn-Fan. Dietrich Mandel ist 76 Jahre alt und unheilbar schwer erkrankt. Obwohl er beruflich gar nichts mit dem Metier zu tun hatte, war er Zeit seines Lebens ein großer Fan von Eisenbahnen. Daher lautete sein Herzenswunsch auch, sich Lokomotiven und eine Werkstatt einmal ganz aus der Nähe anzuschauen. Ein Traum, den HGK und RheinCargo ihm erfüllen konnten.

Die Augen des Seniors leuchteten, als er den Krankenwagen auf dem Betriebsgelände verließ. Eine Sanitäterin stellte ihm seinen Rollator zur Verfügung. Gemeinsam mit seiner Frau Karin besuchte er zunächst die Werkstatt, wo gerade eine Lokomotive der RheinCargo vom Typ Class 66 überholt wurde. „Was für ein großer Motor“,

„Sogar der WDR
schickte ein Kamerateam

staunte Mandel, als ihm Technik-Bereichsleiter Ludger Schmidt die Maschine erklärte. Anschließend gab es eine kurze Führung durch die Halle, bei der er auch einen Führerstand einer Lok der Marke Bombardier Traxx inspizierte. Das war möglich, weil er dank der Arbeitsbühne ebenerdig einsteigen konnte.

Mitfahrt. Der 17-jährige Lukas ist auch ein begeisterter Fan von Lokomotiven. Der junge Mann leidet an einer besonders schweren Form

des Dravet Syndroms. Das ist eine genetische Erkrankung, die sehr selten auftritt. Aufgrund epileptischer Krampfanfälle nimmt das Gehirn des Betroffenen immer mehr Schaden. Jederzeit kann durch so einen Anfall ein Herz- oder Atemstillstand ausgelöst werden. Auch Lukas und seine Eltern durften sich in Vochem alles anschauen. Sogar der WDR hatte ein Kamerateam geschickt, um über das Ereignis zu berichten. Die RheinCargo-Mitarbeiter Daniel Jacobs und Christoph Schumacher machten es sogar möglich, dass Lukas mit einer Vossloh DE 18 mitfahren konnte – sein absoluter Höhepunkt.

Glücklich. Der Nachmittag ging wie im Flug vorbei. Dass Lukas viel Spaß hatte, konnte man dem jungen Mann deutlich ansehen. Und auch Dietrich Mandel und seine Frau lächelten glücklich, als sie sich wieder verabschiedeten. „Vielen Dank, das hat mich sehr glücklich gemacht, alles einmal aus der Nähe zu sehen“, sagte Mandel. Es war sein Herzenswunsch ... (cl)



Ludger Schmidt erklärt dem Ehepaar Mandel die Arbeiten an einer Class 66.

34 junge Menschen bei HGK, RheinCargo
und CTS ins Berufsleben gestartet

Kölner Unternehmen begrüßen neue Azubis

Große Freude in unseren Unternehmen: Insgesamt 34 neue Azubis traten bei HGK, RheinCargo und CTS in diesem Sommer ihre Ausbildung an.

Bei der HGK AG haben fünf Eisenbahner im Betriebsdienst (Fahrweg), zwei Industriekauffrauen und ein Gleisbauer angefangen. Der Logistikdienstleister RheinCargo freut sich über zwei künftige Industriemechaniker, einen Kaufmann für

Spedition und Logistikmanagement mit dualtem Studium und 15 Eisenbahner im Betriebsdienst (Lokführer und Transport).

Zum Start des ersten Ausbildungsjahrs gab es eine schöne und ausgedehnte Busrundfahrt zu verschiedenen Standorten der HGK und der RheinCargo. Erstes Ziel war der Niehler Hafen, wo auch die Kranwerkstatt zu finden ist. Weiter ging es zur Netzleitzentrale nach Hürth-Kendenich. Von dort fuhr der Bus nach

Brühl-Vochem in die Lok- und Wagenwerkstatt. Letzter Ortstermin war das Gelände in Wesseling, wo sich der Bereich Netz vorstellte.

Auch bei der CTS Container-Terminal GmbH im Niehler Hafen konnten insgesamt acht neue Azubis begrüßt werden. Fünf Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung und drei Fachkräfte für Lagerlogistik werden hier ausgebildet. (cl)



Ausbildlerin Judith Fuhrmann (l.) begrüßt die neuen Azubis bei der CTS.



Triebfahrzeugführer Paul Diederichs (r.) von der RheinCargo gab den neuen Azubis von HGK und RheinCargo in Brühl-Vochem Informationen rund um die Eisenbahn.

„Unsere Unternehmen bieten sehr gute Aufstiegschancen“

Die Anlagen in den Kölner Häfen sind permanent im Einsatz: Für die regelmäßige Wartung und schnelle Reparaturen sorgen die Mitarbeiter der eigenen Kranwerkstatt

Es ist früh am Morgen: 6:45 Uhr. Die beiden Industriemechaniker Daniel Arnold und Philip Schaak sind vor einer Viertelstunde auf dem HGK-Gelände „Am Molenkopf“ im Niehler Hafen eingetroffen und haben bereits ihre Arbeitskleidung angelegt. Jetzt sind sie auf dem Weg zur sogenannten Meisterbesprechung in der Kranwerkstatt. Sie arbeiten für die RheinCargo GmbH, dem Beteiligungsunternehmen der HGK AG gemeinsam mit den Neuss Düsseldorf Häfen. Dort berichtet Werkstattleiter Thomas Stritzke kurz und knapp, was anliegt.

Gab es Störungen, welche Wartungsabläufe sind notwendig. Er teilt entsprechend die Arbeiten des Tages ein, Störungen werden natürlich bevorzugt behandelt: „Oft sind die Greifer-Seile der großen Umschlag-

„Die Job-Entscheidung für den Hafen noch keinen Tag bereut

kräne betroffen“, erläutert Stritzke, „da der Kranführer diese vor seinem Schichtbeginn kontrolliert und uns informiert, wenn die Seile nicht mehr den Vorschriften entsprechen, kann ich dann meine Leute gleich zur Reparatur herauschicken.“

Prüfungen. Am heutigen sonnigen Spätsommernachmittag stehen fällige Wartungen auf dem Programm, die nach Plan an den RheinCargo-Kränen durchgeführt werden. Als erstes gibt es eine Kontrolle der Seile und der dazugehörenden Bauteile an einem Umschlagskran, der hauptsächlich Schrott verlädt. Der große Greifer steht reglos am Boden und der Riese aus den 1960er Jahren ist erstarrt. „Der Kranführer, der hier sonst arbeitet, schlägt mit einem Kran für Schüttgut am anderen Ende des Hafens um“, erklärt Vorarbeiter Philip Schaak, „die Pläne sind so geschrieben, dass die Wartungen in die Abläufe im Hafen passen.“ Nachdem Daniel und Philip den Greifer gründlich inspiziert haben, machen sie sich an den Aufstieg auf den Kran. Gewissenhaft messen sie Seilstärken, prüfen, ob es Abspleißungen gibt, schauen genau auf die Rollen und die Antriebsmechanik und führen schlussendlich eine Funktionskontrolle durch. Gegen 12:00 machen sich die beiden wieder auf den Weg in die Kranwerkstatt. Dort wird der HGK-Kastenwagen „abgerüstet“, das heißt, alles Werkzeug und alle nicht verwendeten Ersatz-

teile kommen wieder an ihren angestammten Platz in der Werkstatt. Erst dann ist Mittagspause...

Weiterbildung. Im Aufenthaltsraum ist Zeit für den mitgebrachten Imbiss, für etwas Entspannung und für einen heißen Kaffee. Der 22-jährige Daniel Arnold erzählt: „Ich habe 2015 nach meinem Realschulabschluss mit der Ausbildung zum Industriemechaniker bei der RheinCargo begonnen.“ Eigentlich ist diese auf dreieinhalb Jahre ausgelegt. Weil er aber gute Noten hatte und auch im Betrieb

durch rasche Auffassungsgabe und Fleiß auffiel, war er schon nach drei Jahren fertig: „Mir war schon zur Schulzeit klar, dass ich unbedingt etwas Praktisches und Technisches machen wollte. Nach dem Bewerbungsgespräch, das freundlich und offen war, habe ich mich schnell für die Arbeit im Hafen entschieden und es noch keinen Tag bereut“, erklärt Daniel überzeugend. Bei seinem Kollegen Philip ist es ähnlich: „Ich bin in Niehl, gleich neben dem Hafen, groß geworden und habe mich schon immer für die Arbeiten hier am Wasser interessiert“, berichtet er. Auch der 23-jährige hat nach dem Realschulabschluss mit Qualifikation seine Ausbildung als Industriemechaniker gemacht. Doch obwohl beide seit ihrer Gesellenprüfung voll arbeiten, haben sie noch nicht aufgehört, sich weiterzubilden. Während Philip die Meisterschule erfolgreich absolvierte, bildet sich Daniel auf der Technikerschule weiter. Interesse und Aufstiegszwecke treibt die beiden

an: „Innerhalb der RheinCargo und der HGK mit ihren angeschlossenen Unternehmen hat man sehr gute Aufstiegschancen“, sind sich beide einig. Auch ein Studium an der Fachhochschule ist für sie durchaus denkbar.

Abwechslung. Nach Ende der Mittagspause geht es in die große Halle nebenan. Hier liegen die gewaltigen Spreader zur Durchsicht bereit. Mit diesen multifunktionalen Greif-Apparaturen können die Krä-

„Sorgfalt und Teamwork sind bei allen Tätigkeiten wichtig

ne nicht nur Container, sondern auch Wechselbrücken umschlagen. Mithilfe des Hallenkrans bringen Daniel Arnold und Philip Schaak das tonnenschwere Gerät in die Hallenmitte. Dort untersuchen sie auch hier alle relevanten Teile, besonders die Antriebskette nehmen sie unter die Lupe. Teamwork ist bei allen Aktionen wichtig: Gemeinsam kontrollieren und protokollieren sie alle Bauteile. Auch beim „Abschmieren“ arbeiten sie zusammen. So stellen sie sicher, dass die sogenannten Twistlocks, mit denen die Container an- und abgedockt werden, gut geschmiert sind. Die beiden Kollegen schätzen sowohl das gemeinsame Arbeiten, als auch die Abwechslung: „Wir kümmern uns um 22 Kräne, einige stehen hier im Hafen Niehl, andere im Hafen Godorf, am KV-Terminal oder anderen Umschlagplätzen. So sind wir nicht lange am selben Ort eingesetzt und auch oft an der frischen Luft.“ Für heute ist nach der intensiven Durchsicht des Spreaders Schluss.

Martin Heying



Philip Schaak (r.) überprüft ein Stahlseil, Daniel Arnold notiert die Ergebnisse.



Bei den sehr anspruchsvollen Aufgaben in der Kranwerkstatt kommt es auch auf Teamwork an. Philip (l.) und Daniel setzen das tagtäglich um.

Zuverlässigkeit, Sorgfalt und Verantwortungsbewusstsein

Industriemechaniker sind begehrt: Vielfältige Einsätze in einem sehr interessanten Arbeitsumfeld



Philip Schaak ist mit seinem Job hochzufrieden: „Ich habe mich immer für die Arbeiten im Hafen interessiert.“

Eine hoch technologisierte Industrie benötigt Fachkräfte, die eine anspruchsvolle Ausbildung absolviert haben. Daher sind Industriemechaniker sehr begehrt – und sie haben viel zu tun. Ein vielfältiger Einsatz an unterschiedlichen Orten winkt den Absolventen dieser Ausbildung: Schweißtechnik, Signaltechnik, Bauwerkstatt, Statik, Mechanik und Materialkunde sind nur einige der vielen Aspekte dieses Berufes.

In den Werkstätten und an den Maschinen montieren und demontieren Industriemechaniker Baugruppen, suchen Fehler, prüfen Funktionen von Geräten und warten mechanische, hydraulische und pneumatische Bauteile. Sie checken und reparieren Werkzeugmaschinen, Betriebseinrichtungen und Krananlagen oder bauen

Sie um. Und so werden in der Berufsschule, im Ausbildungszentrum und in den entsprechenden Fachbereichen und Werkstätten der RheinCargo alle dazu nötigen Fähigkeiten geschult. Voraussetzung, um diese Ausbildung anzutreten, ist mindestens ein qualifizierter Hauptschulabschluss oder ein vergleichbarer Abschluss einer anderen Schulform. Gefordert sind Interesse und Verständnis für moderne Technik und logisches Denkvermögen. Darüber wird eine Lern- und Leistungsbereitschaft kombiniert mit Zuverlässigkeit, Sorgfalt und Verantwortungsbewusstsein erwartet. Die Bereitschaft zum selbstständigen Arbeiten sollte ebenso vorhanden sein, wie die Fähigkeit zur Teamarbeit. Die Ausbildung dauert in der Regel 3 ½ Jahre. (hey)

Bild: HGK

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:

Zwei neue Giganten für das Terminal Köln Nord - eine logistische Groß-Anstrengung der HGK: Um Güterzüge effizienter, schneller und kostengünstiger abzufertigen, werden in Niehl zwei weitere Kranbrücken installiert. Der Transport der 55 Meter langen Brückenteile verlief reibungslos. Mit dem Ausbau des Terminal Köln Nord setzt die HGK AG hier ein Schlüsselprojekt für die Logistik Kölns um. Unsere Frage: Wie hoch ist eine solche Kranbrücke insgesamt?

- a) 17,2 Meter
b) 21,5 Meter
c) 35,0 Meter

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:

21. Oktober 2019

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Schmitz

Die „MS RheinCargo“ bietet eine Stadtrundfahrt vom Wasser aus.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Elisabeth Molefe (Köln, per Post)
Alexander Moosbauer (Wuppertal, per Mail)

Die richtige Antwort lautete:

- c) Liquefied Natural Gas

Impressum

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

Redaktion:
Christian Lorenz (cl) verantwortlich
Martin Heying (hey)
E-Mail: info@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: Birgit Rollesbroich,
Karsten Hundhausen, Matthias Lützenburger

Verlag:
M. DuMont Schauberg
Expedition der Kölnischen Zeitung
GmbH & Co. KG, Neven DuMont Haus,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

Druck:
DuMont Druck Köln GmbH & Co. KG,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln



HGK-Bereichsleiter Ludger Schmidt (M.) mit der chinesischen Delegation auf dem Betriebsgelände in Brühl-Vochem.

Ni hao! Weltkonzern CRRC aus China besucht in Brühl-Vochem den HGK-Bereich Technik

Hervorragende Wartung: Delegation des Schienenfahrzeug-Herstellers „China Railway Rolling Stock Corporation“ sehr beeindruckt von der langen Lebensdauer der RheinCargo-Fahrzeuge

Haben Sie schon einmal von der „China Railway Rolling Stock Corporation“ gehört? Nein? Das ist angesichts der zahlreichen Großkonzerne, die im Reich der Mitte in den letzten Jahren entstanden sind, auch nicht wirklich verwunderlich. Erstaunlich ist aber zumindest, dass sich hinter dem Kürzel „CRRC“ laut Wikipedia der größte Schienenfahrzeughersteller der Welt verbirgt. Das Unternehmen mit dem Hauptsitz in Peking ist dabei einer der weltweit größten Industriekonzerne überhaupt. Und dieser „Global Player“ schickte nun eine Delegation von Mitarbeitern von China nach Brühl-Vochem, damit die Teilnehmer sich die dortigen Lok- und Wagen-Werkstätten der HGK AG ansehen konnten. Ni hao! Das ist Chinesisch und bedeutet „Hallo“.

Entwicklungsprogramm. Hintergrund des Besuchs: CRRC hat mit der International Business School in Suzhou (eine Stadt im Westen von Shanghai) einen Studiengang aufgelegt, um zukünftige Führungskräfte im Rahmen eines internationalen „Talent- und Entwicklungsprogramms“ auszubilden. Auf einer Europa-Exkursion besuchten 45 Mitglieder des Programms die HGK-Technik. Für den HGK-Bereichsleiter, Ludger Schmidt, und den Leiter des Technischen Qualitätsmanagements, Karl Heinz Gärthe, war das wahrlich kein alltäglicher Besuch. Die Führung über das Gelände und durch die Werkstätten sowie der gemeinsame Gedankenaustausch verliefen ausgesprochen harmonisch. „Die Gäste bedankten sich während des Besuchs mehrfach für unsere offenen Türen. Andere Firmen hätten auf die Anfragen gar nicht oder mit einer Absage reagiert“, so Schmidt.

Einstieg bei Vossloh. Die Chinesen hatten Vertreter aus allen Bereichen ihres Unternehmens geschickt, um sich ein Bild vom europäischen Bahnmarkt zu machen. Die Strategie hinter der Europatour ist einerseits, die angebotenen Produkte den Kundenanforderungen besser anzupassen. Mit nach Brühl kamen deshalb auch vom Produktionsleiter über Mitarbeiter aus Einkauf und Vertrieb bis hin zu Ingenieuren aus der Fer-

tigung zahlreiche Spezialisten. Andererseits der Konzern zurzeit aber auch auf Einkaufstour ist. Gerade wurde bekannt, dass der Kieler Hersteller „Vossloh“ sein Lokomotiven-Geschäft an die CRRC-Tochter „Zhuzhou Locomotive“ verkauft, um sich nur noch auf den Bau von Schienen und Weichen zu konzentrieren. Auch im Fuhrpark der HGK-Beteiligung „RheinCargo“ finden sich über

„CRRC“ hat gerade die Vossloh-Loksparte übernommen

30 Vossloh-Loks. Insider glauben, dass die Übernahme für CRRC der Durchbruch auf dem europäischen Eisenbahnmarkt sein könnte. Bislang waren die Chinesen in Europa oft an den komplexen Zulassungsverfahren bei Ausschreibungen für Loks oder Waggons gescheitert.

Bahn-Ausbau. China hatte sich bereits 2005 entschieden, den Eisenbahnsektor konsequent auszubauen. Alle größeren Städte des Landes sollen mit Hochgeschwindigkeitszügen verbunden werden, bis 2020 soll das Streckennetz für die Schienenflitzer auf 30.000 Kilometer ausge-

baut sein. CRRC baut unter anderem das Modell „Fuxing Hao“, das im Betrieb eine Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h erreicht. Im Volksmund wird der Zug je nach Design „Blauer, Goldener oder Roter Delphin“ genannt.

Lebensdauer. Von der hervorragenden Wartung und der langen Lebensdauer der RheinCargo-Fahrzeuge von 30 Jahren und mehr zeigten sich die chinesischen Kollegen sichtlich beeindruckt. Sie selber berechnen die Haltbarkeit ihrer Fahrzeuge mit 20 Jahren. Dass in Vochem strategische Ersatzteile in ausreichender Masse im Lager vorgehalten werden und somit die Fahrzeuge besser repariert werden können, ist ein Grund für die bessere Nutzung, erklärte Schmidt. Er präsentierte den Gästen dann auch eine Ersatzteilkiste mit Produkten von CRRC, die von den Mitgliedern der Delegation begeistert hundertfach abgelichtet wurde. „Wir sind immer interessiert an anderen Lösungsansätzen. Das geht nur mit Offenheit im kollegialen Austausch. Als Eisenbahner unterstützt man sich traditionell gegenseitig“, zeigte sich Schmidt gegenüber weiteren Kontakten offen. Nach dem obligatorischen Gruppenfoto wurde ihm dann noch ein Modell des „Roten Delphin“ überreicht. (red)



Unter anderem solche Schienenflitzer baut der chinesische Weltkonzern CRRC.

Bild: Wikimedia