



Titelthema: Grüne Logistik der HGK –
7 gute Gründe

Seiten 2/3

**Umweltbundesamt
pro Schiene**

Seite 4

**Sicherheit im
Godorfer Hafen**

Seite 7

Feuerwerkslogistik à la HGK

... oder warum die Kölner Lichter nicht ins Wasser fielen



HGK und Feuerwerk? Wann denn, und wo? Vielleicht im Rheinauhafen, aber der »läuft offiziell ja erst 2011 vom Stapel«. Und HGK und Kölner Lichter? Fahren da nicht nur die Ausflugsschiffe der KD und andere Vergnügungsschiffe mit? Die HGK besitzt doch außer Kränen, Loks und Wagen nur die MS Stadt Köln – und die liegt fest im Niehler Hafen. – Aber der wiederum liefert schon das Stichwort zur Beantwortung unserer Fragen. Denn: Das Feuerwerk startet vom Schiff aus, und das muss ja irgendwo herkommen ...

Bei angenehmen 25 Grad und wolkenlosem Himmel feierten am 17. Juli 2010 gut 900.000 Besucher friedvoll die zehnte Auflage der Kölner Lichter und verfolgten die grandiose Show der Firma WECO. Unter dem Motto »Best of« zeigten die Pyrotechniker rund um Georg Alef Ihr Können. Neue pyrotechnische Highlights warteten auf die Besucher, so stieg unter anderem eine leuchtende Domkonstruktion in den Himmel, was gerade die Kölner Besucher begeistert bestaunten – so kann es der 1.893.299ste Leser noch Anfang September auf der Internetseite www.koelner-lichter.de lesen. Bis heute sind noch etliche Wochen mehr verstrichen, seitdem das Mega-Event die Besucher links und rechts des Rheins in seinen Bann zog.

Feuerwerksschiff im Niehler Hafen vorbereitet

Wer weiß aber schon, dass neben den bekannten Einsatzkräften von »Polizei, Feuerwehr, Stadt Köln, Rotes Kreuz ...« auch ein Kölner Unternehmen seit Beginn des Feuerwerkspektakels entscheidend zum Erfolg mit beigetragen hat? Gemeint ist die HGK, besser gesagt: ihr Hafen in Köln-Niehl und ganz genau: die dortige Hafenbe-

hörde in Person von HGK-Mitarbeiter Ulrich Wünsche. Ohne sie wäre auch in diesem Jahr das Feuerwerk buchstäblich ins Wasser gefallen. Warum? Weil das Kölner-Lichter-Feuerwerk vom Wasser aus gezündet wird. Und ein Feuerwerk im Wasser ohne Schiff nass wird. Und daher vorher ein Schiff in einem Hafen mit dem gefährlichen Feuerwerk beladen und bestückt werden; und zu guter Letzt dieses Schiff auch noch sicher zu seinem Ankerplatz im Strom gelangen muss ... und genau da kommen wir wieder bei Uli Wünsche, HGK-Mitarbeiter und Vertreter der städtischen Hafenbehörde, an.

Zwei urige Typen

Denn der 60 Jahre alte Hafenfachmann ist für die Sicherheit der Gefahrgutverladung der Feuerwerk-Container vom Lkw auf das Schiff und dessen späterer Fahrt aus dem Niehler Hafen zuständig. Wünsche bereitet die Sondergenehmigungen vor, die vom Ordnungsamt der Stadt Köln unterschrieben werden müssen. In diesem Jahr diente die *Colombia*, ein 110 Meter langes niederländisches Gütermotorschiff samt einem 92 Meter langen davor gekoppelten Schubleichter als Trägerplattform für die Kölner Lichter. Das

Schiff erhielt die Kennzeichnung mit drei blauen Kegeln, also höchste Gefahrgutklasse! An drei Tagen bauten Georg Alef und sein gut 20 köpfiges Team im Hafen an der Feuerwerks-Installation im Bauch der Schiffe. Immer ansprechbar: die HGK-Hafenbehörde. Neben der logistischen Absicherung des Unternehmens am Becken 4a des Niehler Hafens, hat die HGK das komplette Hafen-Sicherheitssystem mit Feuerwehr, Wasserschutzpolizei und anderen Einsatzkräften abgestimmt. Die Fahrt der *Colombia* vom Hafen zum Tanzbrunnen sicherten Wasserschutzpolizei und -schiffahrtsamt.

Faszination Kölner Lichter – immer dabei: die HGK.

Was sagt Wünsche, der sich gerade über sein viertes Enkelkind freut, über das hoch explosive, jährliche wiederkehrende Geschehen? »Nach so vielen Jahren ist das für mich nichts Außergewöhnliches mehr. Das Zusammentreffen mit Georg Alef ist immer wieder spannend. Der macht jede Arbeit wie alle anderen in seinem Team auch. Er ist ein vollkommen uriger Typ, natürlich und souverän.« Ulli Wünsche, der leidenschaftlicher Kunstturner war, ist auch so einer. ■ j b



Motorschiff Colombia in Niehl (im Vordergrund: Ulrich Wünsche).

Schiene voll ...

Bundesumweltamt deckt Engpass auf

Die Krisenzeit nutzen und gezielt Geld ins Netz der Seehafen-Hinterland-Anbindungen zu Wasser und zu Lande stecken. Besonders der Schienenverkehr soll von den Konjunkturprogrammen profitieren ...

Die weltweiten Güterumschlags- und -transportmengen wachsen. Um die entsprechenden Verkehrsströme sicherzustellen, stock-

ten die großen Seehäfen ihre Umschlagskapazitäten für Massen- und Stückgut sowie Container auf. Sind aber auch die Straßen-, Schienen- und Wasserstraßen ins Hinterland für dieses Wachstum gerüstet? Ein aktueller Bericht des Umweltbundesamtes hat genau dies untersucht – und kommt zu alarmierenden Ergebnissen. Lesen Sie mehr auf Seite 4!

Editorial



Dr. Rolf Bender, Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

Vorsichtig optimistisch

Liebe Kölnerinnen und Kölner, der Trend ist positiv. Die Güterbahn erholt sich langsam, die Häfen entwickeln sich gut. Ist dies bereits das Ende der Krise? Noch steht nicht fest, ob der Aufschwung stabil ist. Deshalb bleibt die HGK weiter vorsichtig.

Ein starkes, positives Signal setzt der wiedereinsetzende Container-Boom. Der Umschlag nahm im ersten Halbjahr um rund 20 Prozent gegenüber 2009 zu. Wenn sich diese Entwicklung fortsetzt, könnten 2010 im Niehler Hafen wieder ebenso so viele Container umgeschlagen werden wie im sehr guten Jahr 2008.

Umso bedauerlicher ist es, dass sich die Erweiterung des Godorfer Hafens weiter verzögert. Im August verlängerte das Oberverwaltungsgericht den Baustopp aus formalen Gründen. Seitdem erreichten uns zahlreiche Zuschriften von Organisationen wie dem DGB und der IHK, aber auch von Bürgern und Initiativen vor allem aus dem Kölner Norden. Sie alle teilen eine Meinung: Diese Erweiterung ist für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik in Köln unverzichtbar. Deshalb wird die HGK das Projekt engagiert weiterverfolgen.

Nach der Krise erlebt die Logistikbranche nun hoffentlich wieder bessere Zeiten. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, wichtige Zukunftsprojekte voranzutreiben. Denn Köln will sich auch in zehn oder 20 Jahren über eine gute Position als Hafenstandort und Logistikkreuzschleife freuen.

Rog B...

PS.: Wollen Sie über ein Thema dieser Ausgabe diskutieren – schreiben Sie mir!
E-mail an: vorstand@hgk.de

Grüne Logistik der HGK – 7 gute Gründe

Grüne Logistik beim Gütertransport und -umschlag heißt die Umwelt schützen und nachhaltig die Zukunft sichern. Umweltschutz-Leitlinien legen bei der HGK verbindliche Vorgaben für eine grüne Logistik fest. Die betrieblichen Abläufe sind auf sie ausgerichtet.

Durch Züge geleistete Gütertransporte sparen im Vergleich zum Lkw Treibstoff und erzeugen weniger Abgase. Auf Schiffen oder Zügen beförderte Güter verringern den Stau auf Kölns Straßen. Bei der HGK genutzte grüne Technologien sparen Energie, vermeiden Lärm und Emissionen. All diese Anstrengungen werden ständig kontrolliert und von unabhängigen Dritten bestätigt.

Grüne Logistik der HGK: Die Kölner Hafenzeitung schaute 7 Mal ganz genau hin ...



Grüne Logistik-Kette: Die Wasserstraße Rhein mit ihren Häfen (hier die Elmühle im Deutzer Hafen) und Schienengüterverkehr – verbindet die HGK.

1 Weniger Treibstoff, weniger CO₂

Beispiel Feuchthydrat-Zug

Mit 1.113 Nettotonnen reinem Ladungsgewicht fährt der HGK-Zug rund 44 Kilometer vom Godorfer Hafen ins Martinswerk in Quaderath-Ichendorf. Die Lok benötigt dafür 3,05 Liter Diesel pro Kilometer, also insgesamt 134,2 Liter. Ein Lkw mit 25 Tonnen Nettogewicht verbraucht etwa 0,2 Liter

Diesel pro Kilometer, damit auf 44 Kilometer 8,8 Liter.

Rund 45 Lkws könnten das Nettogewicht des HGK-Zuges transportieren, macht für alle zusammen also insgesamt 396 Liter.

Somit ergibt sich für den HGK-Feuchthydratzug ein Energievorteil von knapp 262 Litern – auf 44 Kilometern.

Durch den Feuchthydratzug eingesparter Treibstoff

Treibstoffverbrauch bei 1.113 Nettotonnen	1 km	44 km	100 km
Feuchthydratzug	3,05 l	134 l	305 l
45 Lkws	9 l	396 l	900 l
Einsparung durch Zug	5,95 l	262 l	695 l

Pro Kilometer und Tonne befördertem Ladungsgewicht (Netto-Tonnen-Kilometer) ergibt sich ein Vorteil von gut 0,005 Litern weniger Treibstoff gegenüber dem Lkw.

Übrigens: Alle HGK-Güterzüge zusammen bewältigten in den letzten Jahren jährlich rund 2,7 Milliarden Netto-Tonnen-Kilometer ...

2 Mit Zug und Schiff Lkws ersetzen

Im Schnitt der letzten drei Jahre beförderte die HGK jährlich rund 15 Millionen Tonnen Güter per Zug und schlug rund zwölf Millionen Tonnen Güter in den Häfen um. Rechnet man diese Gütermenge auf Lkws mit je 25 Tonnen Ladung und zwölf Metern Länge um, würden für deren Transport über eine Million Lkws benötigt. Diese aneinandergereiht, ergäben einen Lkw-Lindwurm von knapp 13.000 Kilometern Länge, dem Drittel einer Weltumrundung.

Daraus ergibt sich: Dank Schiffs- und Bahnverkehr mit Hilfe der HGK rollen täglich rund 3.500 weniger Lkws durch Köln und Umland.

Durch Bahn und Schiff eingesparte Lkw-Fahrten

jährlich	1,1 Millionen
täglich	3.500

weniger Lkw-Fahrten in Köln und Umland (gerundet).



HGK-Feuchthydratzug – auf einer Strecke von 44 Kilometern knapp 262 Liter Diesel gegenüber dem Lkw gespart.

3 Grüne Technologie

Stromrückspeisung:

Ein Großteil der 19 HGK-eigenen Krananlagen in den Häfen Godorf, Niehl I/III und Deutz verbrauchen nicht nur Strom. Beim Absenken der Last erzeugen vielmehr Wechselrichter der Antriebsmotoren Energie. Sie wandeln die Bremsenergie in elektrischen Strom um. Ins Stromnetz zurückgespeist steht er anderen Anlagen zur Verfügung.



Wechselrichter bei Kranmotoren – aufgenommen in der Kranwerkstatt im Niehler Hafen mit dem Auszubildenden Maximilian-Alexander Zart.

Lärmreduzierung:

In den letzten zehn Jahren schlifften modernste Arbeitszüge die Gleise der HGK. Sie ebneten dabei die Schienenoberflächen bis auf eine Passungsgenauigkeit von weniger als fünf Mikrometer (fünf Tausendstel Millimeter). Je glatter die Schienenoberfläche, umso leiser rollen die Eisenbahnfahrzeuge.

Abgaspartikelfilter:

Die HGK testete bereits ein Großdiesel-Fahrzeug mit Partikelfilter. Die Technik erwies sich hinsichtlich der HGK-Anforderungen als nicht ausgereift, führte zu Pannen und Ausfällen. Auf einem begrenzten Markt die passende Lok zu finden, gestaltet sich für die HGK schwierig. Probebeläufe gänzlich neuer Fahrzeuge mit begleitenden Datenerhebungen kann die HGK wirtschaftlich nicht leisten. Sobald in Zukunft ein passendes Fahrzeug auf den Markt kommt, wird die HGK nach einer passenden Einsatzmöglichkeit suchen.

Hafenbeckensoble:

Das so genannte HMDS-Verfahren setzte die HGK erstmals in einem Binnenhafen ein. Dabei werden Ablagerungen auf der Sohle des Hafenbeckens mittels eines hydrodynamischen Verfahrens umgelagert. Das Verfahren macht die sonst erforderlichen Ausbaggerungen und den Abtransport des Aushubs überflüssig: Energie wird gespart.

4 Chefsache

Die Stabsstelle Integrierte Managementsysteme vereinigt bei der HGK die Bereiche Umweltschutz, Arbeitssicherheit sowie Risikomanagement und Qualitätssicherung. Die Stabsstelle ist unmittelbar dem Vorstand zugeordnet.

Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der HGK (im Bild vorn): »Die HGK setzt sich für einen umweltfreundlichen Gütertransport ein: weg vom Lkw und hin zu Binnenschiff und Eisenbahn. Das entlastet Umwelt und Strafen.«



Führungskräfte und Mitarbeiter der HGK.

5 Selbst-Kontrolle



Im Verhältnis zur steigenden Umschlagmenge verringerte sich die dafür benötigte Energie.

Energieeffizientes Monitoring

Ein Fern-Diagnosesystem erfasst den technischen Zustand der Krananlagen und garantiert deren Einsatzbereitschaft. Das Monitoring führt zu einer Optimierung der Betriebsabläufe. Das ergibt steigende Umschlagmengen bei vergleichsweise geringer wachsendem Energieverbrauch.

Notfall-Management

Besondere Sicherheitseinrichtungen stehen bei der HGK bereit. Im Niehler Hafen etwa gibt es eine Leckwanne, die defekte Container aufnehmen kann. Eine Druckluft-Ölsperre im Godorfer Hafen verhindert ungewolltes Abfließen von Flüssigkeiten. Im Notfall koordinieren rund um die Uhr besetzte Leitstellen die Maßnahmen gemäß Notfall- und Alarmplänen.

ISO 9001:2008

Die HGK unterzog sich der Überprüfung gemäß der Europäischen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001:2008. Bezüglich Verantwortung der Leitung, Management von Ressourcen, Dienstleistungs-Realisierung sowie Messung, Analyse und Verbesserung von Prozessen erhielt sie die Zertifizierung bis Ende 2012.

6 Mehr als vorgeschrieben

Das von der Dekra der HGK verliehene Zertifikat SCC bescheinigt die wirksame Anwendung betrieblicher Sicherheits-, Gesundheits- und Umwelt-Managementsysteme. Auch Sachgebiete wie Gefährdungsermittlung und -bewertung, Sicherheitsplanung sowie Unfallmeldung und -analyse wurden geprüft. Ebenso freiwillig unterzieht sich die HGK regelmäßiger der Zertifizierung durch unabhängige Sachverständige der Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e.V.

Bei der HGK gibt es Beauftragte speziell für Umweltthemen und weitere besonders geschulte Mitarbeiter. Als

Ansprechpartner von Rolf Schulke, dem HGK-Umweltbeauftragten, achten sie auf Luftreinhaltung, Energieeffizienz, Abfallwirtschaft, Gewässer- und Lärmschutz sowie Gefahrgüter und Altlasten.



Wie hier am Stapelkai im Niehler Hafen holt die HGK Güter von der Straße.

7 Kooperativ und transparent

Die HGK gibt einen Nachhaltigkeitsbericht mit allen grünen Fakten heraus. Auf www.hgk.de gibt's alles zum Download. Die Kölner Hafenzeitung informiert rund um grüne Logistik-Ketten. Die HGK lädt zur Nacht der Technik, zu Veranstaltungen und Führungen ein. Offene Kommunikation sichert ein nachhaltiges Zusammenleben von Bürgern, Eisenbahn und Kölner Häfen. Fragen Sie auch persönlich nach!

Dr. Jan Zeese, den Pressesprecher der HGK, erreichen Sie unter zeesej@hgk.de oder telefonisch unter (02 21) 3 90 11 90.



Nachhaltigkeitsbericht der HGK.

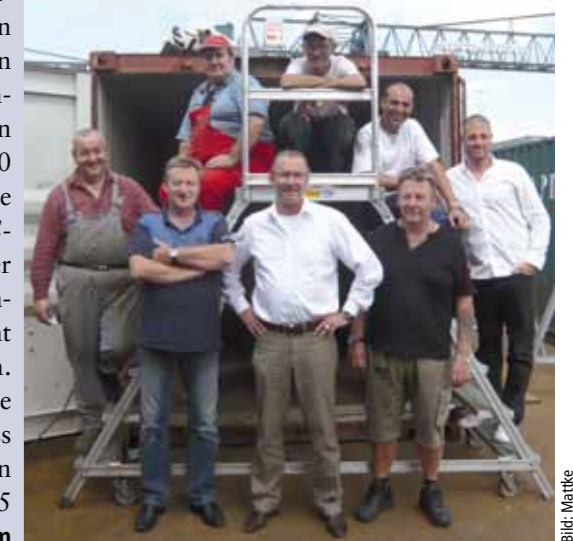
Weiter im Internet

Downloads unter: www.hgk.de

Neues aus den Häfen

250.000 Container im Hafen Köln Niehl repariert

Die CTS Container-Terminal GmbH schlägt seit mehr als 25 Jahren im Hafen Köln Niehl nicht nur tausende Container um. Im Auftrag der großen Reedereien repariert ein Team der CTS entsprechende Exemplare auf dem etwa 300 Quadratmeter großen, terminaleigenen Werkstattgelände. »Es muss nicht immer eine Beschädigung sein, damit ein Container den Weg in unsere Werkstatt findet«, berichtet Johannes Stracke, Terminalleiter und Leiter der Reparaturabteilung. »Neben Not-, Klein- und Großreparaturen waschen unsere Leute die Container auch von innen aus, damit sie als lebensmitteltauglich gelten.« Die Zeit für all diese Tätigkeiten errechnet sich aus vorgegebenen Arbeitswerten und kann zwischen einer Stunde und mehreren Tagen liegen. Im August 2010 wurde der 250.000ste Container in der CTS-Werkstatt repariert. Der wieder anziehende Container-Boom stimmt Stracke zuversichtlich. »Die momentane Lage lässt uns hoffen, dass wir bis zum 500.000sten Container weniger als 25 Jahre brauchen!« ■ jm



Die »Reparaturmannschaft« der CTS.

Ein »dicker Brummer« zu Besuch in Godorf

Das niederländische Großmotorschiff Excelsior gehört zu ganz großen Schiffen auf dem Rhein. Es ist 135 Meter lang und mehr als 14 Meter breit. Mit einer Schubkraft von rund 2.250 Kilowatt kann es bis zu 5.170 Tonnen laden. Dies entspricht der maximalen Ladungskapazität von 430 mittelschweren Lkws.

Mitte Juni legte dieser dicke Brummer in Godorf an. An Bord hatte die Excelsior mehr als 5.000 Tonnen Kalkstein für die Alpha Compound Füllstoff GmbH. Das in Dordrecht beladene Gut wurde innerhalb eines Tages am Kran 5 gelöscht. Zum Vergleich: Im gesamten Jahr 2009 wurden im Godorfer Hafen insgesamt rund 1,2 Millionen Tonnen so genannter Schüttgüter umgeschlagen, darunter etwa 35.000 Tonnen Kalkstein. ■ jz



Die Excelsior in Godorf.

Weiter Warten auf den Ausbau des Godorfer Hafens

Der Ausbau des Godorfer Hafens stockt. Wegen eines formaljuristischen Streits um Zuständigkeitsregeln im Genehmigungsverfahren ruhen bereits seit September 2009 die Arbeiten am geplanten vierten Hafenbecken. Im Juli 2010 verlängerte das Oberverwaltungsgericht (OVG) in Münster diesen Baustopp bis auf Weiteres.

Vor Gericht geht es nicht um die materielle Frage, ob der Hafen erweitert werden darf, sondern ausschließlich um eine formale Spezialfrage: Die Bezirksregierung hatte sich 2006 in Abstimmung mit anderen Behörden für ein konzentriertes Planfeststellungsverfahren entschieden. Dagegen klagte ein Anwohner. Er war der Meinung, die Bezirksregierung sei nur für das Hafenbecken zuständig gewesen. Für die dazugehörigen Straßen, Gebäude und Anlagen bedürfe es jeweils einzelner Genehmigungen weiterer Behörden.

Das Verwaltungsgericht Köln hatte dem Anwohner Recht gegeben, die Bezirksregierung war in die nächste Instanz gezogen. Das OVG hat nun zunächst entschieden, dass bis zum abschließenden Urteil nicht weiter gebaut werden darf. Solange verzögert sich der Bau. Wann mit diesem Urteil zu rechnen ist, ist zurzeit nicht absehbar. Ursprünglich war die HGK davon ausgegangen, den Bau noch im Jahr 2012 abschließen zu können. ■ jm



Schiene voll, Straße dicht – Wasserweg nicht!

Bundesumweltamt deckt gewaltigen Engpass im Schienennetz auf – Fortsetzung von Seite 1



Bild: Hafen Rotterdam

Besonders der Schienenverkehr sollte noch vor Kurzem stark gefördert werden. Was ist daraus geworden? Und wo gibt es noch Wachstumsmöglichkeiten auf Deutschlands Verkehrsstraßen?

Eine aktuelle Studie* des Umweltbundesamtes (UBA) beaupt, Politik und Deutsche Bahn vernachlässigten systematisch den Schienen-Güterverkehr. Hingegen zeigt die Studie auf 180 Seiten unter anderem, dass der Bund als Bahneigentümer und das Bahnmanagement Milliarden Euro an Steuergeldern für Prestigeprojekte im Schienenpersonenfernverkehr ausgeben. Gleichzeitig würde versäumt, das Schienennetz für den wachsenden Güterverkehr zu modernisieren und für größere Mengenverlagerungen weg von der Straße fit zu

Vom Rotterdamer Hafen gelangen die Güter ins Hinterland.

machen. Wie sich das verkehrspolitische Dilemma noch vermeiden ließe, beschreibt genau das UBA-Gutachten. Hierzu bedürfte es einer grundlegenden Umgestaltung in der Infrastrukturpolitik, die »keinen weiteren Aufschub« dulde. So müsse der Ausbau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken bis 2030 zurückgestellt, stattdessen jedes Investitionsprojekt eingehend und kritisch darauf geprüft werden, »inwieweit es dem Frachtverkehr auf der Schiene dienlich ist«.

Ohne »jegliche Legitimation« seien danach die ICE-Strecken von Nürnberg nach Erfurt und Erfurt nach Halle/Leipzig sowie das Projekt Stuttgart 21. Würde der voraussichtliche Bundesanteil an diesen Vorhaben von elf Milliarden Euro gezielt in die Beseitigung

von Engpässen für den Schienen-güterverkehr investiert, so ließe sich dessen Leistungsfähigkeit in etwa verdoppeln. Der hohe ökologische, nachhaltige Vorteil des Bahnverkehrs gegenüber dem Lkw könne nur wirksam werden, wenn ausreichend Trassenkapazitäten vorhanden seien.

Engpässe im Schienennetz gezielt beseitigen

Das jetzige Netz verkraftet rund 130 Milliarden Tonnenkilometer (eine Tonne Ladungsgut einen Kilometer weit transportiert). Im Boomjahr 2008 seien davon bereits 116 Milliarden Tonnenkilometer genutzt worden. Um die Kapazität um weitere 100 Milliarden Tonnenkilometer vergrößern zu können, müssten gezielt Engpässe im Schienennetz

beseitigt werden, so das UBA-Gutachten. »Logistische Flaschenhälse« lägen vor allem entlang der Magistralen des Netzes, also auf den Strecken von den deutschen, niederländischen und belgischen Nordseehäfen Richtung Italien, Schweiz, Polen und Osteuropa. 725 Kilometer Strecke müssten durch weitere Gleise ergänzt, 817 Kilometer elektrifiziert werden. Kostenpunkt: wiederum rund elf Milliarden Euro!

Inwieweit die Vorschläge des Umweltbundesamtes politisch umgesetzt werden, darf angesichts deren Umfangs zumindest angezweifelt werden. Weitere Finanzierungsvorschläge des UBA, die Mittel durch »Verzicht auf unnötige Straßenbauprojekte« oder »durch Erhöhung der Lkw-Maut« zu erwirtschaften, erscheinen ebenso als wenig Erfolg versprechend. Als bedauerlich muss auch die vom UBA unterlassene Untersuchung der Wirtschaftlichkeit von weiteren Finanzspritzen in das Wasserstraßennetz angemerkt werden. Denn hier liegt die Anzahl der »Flaschenhälse« und die Länge der auszubauenden Strecken deutlich unter denen der Vergleichsgrößen bei den Bahnstrecken, folglich also auch der erforderliche Geldaufwand.

Wichtige Rolle: HGK im Hinterlandverkehr

Das Mehr an Beförderungsmöglichkeiten zu Wasser würde hingegen die bei der Bahn erwarteten zusätzlichen 100 Milliarden Tonnenkilometer bei Weitem überschreiten. Die ohnehin knappen Mittel für den Ausbau der Verkehrswege wären damit in der Wasserstraße bestens angelegt.

Die Kölner Rheinhäfen unter der Regie der HGK bieten eine leistungsfähige, ganzjährig verfügbare Anbindung an die Rheinmündungshäfen Amsterdam, Rotter-

dam und Antwerpen. Diese verbindet die HGK dank ihres Bahnnetzes von mehr als 100 Kilometern Länge mit wichtigen Industriestandorten der Region. Über das Schienengüter-Fernverkehrsnetz werden auch weit darüber hinaus liegende Ziele erreicht. Mit eigenen Zugverbindungen zu den Container- und Massengut-Terminals in den Seehäfen spielt die HGK als eine der größten europäischen Privatbahnen darüber hinaus im so genannten Hinterland-Verkehr eine bedeutende Rolle.

Nichts mehr als heiße Luft?

Die deutschen Seehäfen verstehen sich nach wie vor hauptsächlich als Eisenbahnhäfen. Damit dürfen sie von den absehbaren Engpässen auf dem deutschen Schienennetz mehr betroffen sein als die Rheinmündungshäfen. Diese setzen beim Hinterland-Transport mehr auf einen Mix von Binnenschiff und Bahn.

Mit der *Betouwe Route* haben die Niederlande nun erstmals eine leistungsfähige Bahnverbindung ins Hinterland gebaut. Täglich befahren bis zu 350 Güterzüge diese Strecke. Aber deutsche Unternehmen warten weiter vergeblich auf die von ihnen gewünschte Anbindung an die *Betouwe Route*. Ebenso die deutschen Seehäfen auf die geforderte Y-Trasse. Sie soll die Logistikzentren Hannover, Hamburg und Bremen miteinander verbinden. Sollten die vollmundigen Ankündigungen deutscher Politiker, zügige Infrastrukturausbauten im Bahnnetz voranzutreiben, nichts weiter als heiße Luft bleiben? ■ dü

Weiter im Internet:

www.hgk.de

* Schienennetz 2020/2030, Ausbauprogramm für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland, Studie im Auftrag des Bundesumweltamtes, vorgelegt im August 2010.

Kohle: Importschlager mit Perspektive

Häfen und Güterverkehr Köln versorgen Industrie und Kraftwerke

Der Verein der Kohlenimporteure e.V. (VDKi) analysiert im Jahresbericht 2009 den Weltkohlenmarkt und die Transportwege der Kohle. Importkohle gelangte demnach zu 45 Prozent auf Binnenschiffen von den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) über den Rhein nach Deutschland. 35 Prozent des fossilen Brennstoffs transportierten ebenfalls Binnenschiffe von deutschen Seehäfen über heimische Wasserstraßen. Die übrigen 20 Prozent kamen per Zug nach Deutschland. Und jeweils redete die HGK ein Wörtchen mit.

Für 2010 erwartet der VDKi insgesamt eine leichte Belebung der Importe. Die Einfuhrmenge an Koks- und Kohle dürfte sich dagegen im Vergleich zum Vorjahr kräftig erholen. Grund dafür ist der Produktionsanstieg in der Stahlindustrie. Bis der Kraftwerkskohlebedarf langsam steigt, müssen allerdings zunächst die Lagerbestände an Importkohle und deutscher Kohle abgebaut werden. Für 2010 wird ein Kohlenimport von bis zu 42 Millionen Tonnen erwartet. Das bedeutet für das Rheinromgebiet und damit auch für die Kölner Häfen steigende Umschlagsmengen.

Weltweiter Wachstumstrend setzt sich fort

Schon 2008 trug die Kohle dazu bei, die Transportmengen des Bahnunternehmens HGK um 7,2 Prozent auf 16,3 Millionen Tonnen zu vergrößern. Auch 2009 und 2010 konnte die HGK gemeinsam mit ihrer Tochter HTAG zusätzliche Kohle-Verkehre auf der Schiene von den ARA-Häfen zu deutschen Kraftwerken gewinnen.

Die Versorgungssicherheit mit Importkohle ist, wie in den vergangenen Jahren, durch eine steigende



1

Zahl der Anbieter und konkurrenzfähige Preise gesichert. So bleibt Australien auch 2009 mit 3,3 Millionen Tonnen der wichtigste Lieferant für Koks- und Kohle. Die größten Kraftwerkskohle-Lieferanten sind Russland mit 8,7 Millionen Tonnen und Südafrika mit 5,3 Millionen. Beide Länder liefern gemeinsam fast die Hälfte der importierten Kraftwerkskohle.

2009 wurden 76 Prozent der importierten Steinkohle in Kraftwerken verstromt. Die Stahlindustrie verwendete 22 Prozent, der Wärmemarkt zwei. Auch während der Wirtschaftskrise setzte sich der weltweite Wachstumstrend beim Kohlenabbau fort. So stieg seit 1990 die weltweite Fördermenge um 72 Prozent auf 6,1 Milliarden Tonnen.

Als kritisch für die langfristige Planungssicherheit auf dem Kohlenmarkt in Deutschland sieht der VDKi allerdings die Unwägbarkeiten der aktuellen Energiepolitik. Vor allem das Scheitern der Kopenhagener Weltklimakonferenz führte zu Verunsicherungen bei



langfristig handelnden Investoren. In puncto Klimaschutz glaubt der VDKi, dass die deutschen Energieerzeuger den Kohlendioxid-Ausstoß bei der Steinkohleverbrennung bis

zum Jahr 2050 um 80 Prozent senken können. Modern(isiert) Kraftwerke und neue Technik bei der Kohlendioxid-Abscheidung sollen dazu beitragen. ■ mn

Per Binnenschiff im Hafen Niehl ankommende Kohle wird im Kohlelager gesiebt (1 und 2), dann neu gemischt (3) und geht per Bahn oder LKW zu Kraftwerken und Industrieverbrauchern in der Umgebung.

Rheinmündungshäfen wollen weniger Lkws

Antwerpen und Rotterdam setzen auf Wasserstraße und Schiene

Hans Smits und Eddy Bruyninckx sind fest entschlossen, mehr Container auf Binnenschiff und Bahn zu bringen. Was die Hafenchefs der beiden größten Containerhäfen Europas entscheiden, entscheidet nicht nur die Umwelt, sondern auch die Straßen in und um Köln: Rotterdam und Antwerpen sind für Güter mit Bestimmungs- oder Ursprungsort in der Region Köln per Schiff und Schiene gut erreichbar.



Rotterdam: Hafenchef Hans Smits hat eine Binnenschiffverkehrs-Quote für die neuen Terminals verbindlich vorgeschrieben.

nicht zufrieden. Denn auf Autobahnen und Zufahrtsstraßen gibt es immer wieder Engpässe. Wenn sich das Container-Umschlagsvolumen in Rotterdam wie erwartet bis



Antwerpen: Hafenchef Eddy Bruyninckx setzt auf eine zentrale Anlaufstelle für Binnenschiffe und Terminals im Hinterland.

2035 verdreifachen sollte, wird es eng. »Wir streben bis dahin deshalb Anteile von 45 Prozent für die Binnenschiffahrt und 20 Prozent für die Bahn an«, führt Hans Smits,

Hafenchef in Rotterdam, aus. »Der Anteil des Straßentransports soll bis dahin auf 35 Prozent schrumpfen.« Für die ab 2013 in Betrieb gehenden neuen Terminals hat die Rotterdamer Hafenbehörde die geforderte Binnenschiffverkehrs-Quote bereits zur Bedingung gemacht. Auch heute wird schon verlagert. So sanken im ersten Halbjahr 2010 die Lkw-Transporte auf rund 47,5 Prozent, während die mit dem Binnenschiff 39 Prozent und die der Bahn rund 13,5 Prozent erreichten. Und das, obwohl der Containerverkehr im selben Zeitraum um 18 Prozent auf insgesamt rund 5,4 Millionen Standard-Container anwuchs.

Niveau von 2008

Zufrieden zeigt sich auch Eddy Bruyninckx. »Mit einem 16-prozentigen Wachstum auf rund 4,2 Millionen umgeschlagene Standard-Container liegen wir im ersten Halbjahr 2010 wieder auf dem Niveau von 2008«, so der Hafenchef aus Antwerpen. Um den ange-

strebten Modal Split von 40 Prozent Lkw, 40 Prozent Binnenschiff und 20 Prozent Bahn zu erreichen, lässt Bruyninckx derzeit die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für Binnenschiffe prüfen. Weitere Pläne zum Bau unterstützender Terminals am Albertkanal zwischen Antwerpen und Lüttich werden bereits umgesetzt. ■ dü

HGK-Container-Shuttle

Ein dichter Fahrplan von Containershuttle-Zügen und Liniendiensten auf dem Wasser verbindet Köln mit den Seehäfen im Einzugsgebiet des Rhein-Maas-Deltas. Pro Woche und Richtung verkehren fünf Züge und fünf Binnenschiffe allein zwischen dem CTS Container Terminal im Hafen Niehl und Rotterdam. Antwerpen bringt es im selben Zeitraum auf drei Schiffsabfahrten von und nach Köln-Niehl.

Verkehrsfachwirt: Weiterbildung mit Aha-Effekt

Locker, aktuell und nachhaltig

Ein Hubschrauber-Transfer für eine Anstecknadel? In der TNT-Niederlassung Porz-Gremberghoven hat Nadine Lauhöfer schon während ihrer Ausbildung zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung erfahren, wie spannend Logistik sein kann. »Es muss nicht einmal die Abteilung Special Service sein«, bestätigt die 26-jährige Ostwestfalin, die sich heute mit Sendungen aus Nicht-EU-Ländern und der Zollabfertigung beschäftigt. »Ein Paket kommt nicht einfach irgendwie an. Das Faszinierende ist das Netzwerk im Hintergrund, mit all seinen Facetten und Sonderlösungen.« Den Hubschrauber zum Beispiel hatte TNT als letzte Option für den dringenden Transportauftrag eines Kunden aus der Formel 1 beauftragt. Um die Abläufe besser überblicken und später auch optimieren zu können, folgte Lauhöfer im



Nadine Lauhöfer im Niehler Hafen, wo unter dem Dach der CTS Container Terminal GmbH die Weiterbildung stattfindet.

Herbst 2009 der Empfehlung ihres Stationsleiters, sich beim Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger zur IHK-geprüften Verkehrsfachwirtin weiter zu bilden.

Schnittstelle Binnenhafen

Die Strapazen von Schichtdienst und Samstagsunterricht nimmt sie nicht nur mit Blick auf neue berufliche Möglichkeiten in Kauf. »Zum einen vermitteln die Dozenten den Stoff locker, tagsaktuell und nachhaltig. Zum anderen bringen die Teilnehmer aus den verschiedenen Logistik-Sparten völlig unterschiedliche Sichtweisen und Lösungsansätze in die Aufgabenstellungen ein. Das hat mir gezeigt, wie bedeutend der Binnenhafen als Schnittstelle der Verkehrsträger Lkw, Bahn und Schiff ist«, schildert Lauhöfer einen der eingetretenen Aha-Effekte. »Der Hubschrauber bleibt allerdings die Ausnahme.« ■ cg

Weiterbildung Verkehrsfachwirt – die Fakten

Art des Lehrgangs: Berufsbegleitender Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt/ zur Verkehrsfachwirtin (IHK), entsprechend dem Rahmenlehrstoffplan der DIHK

Qualifikation: Der Lehrgang vermittelt Kenntnisse und Fertigkeiten, um auch komplexere Sachverhalte der Verkehrswirtschaft zu durchschauen, zu analysieren und zu lösen. Geprüfte Verkehrsfachwirte arbeiten eigenständig in der kaufmännischen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft. Sie konzipieren und realisieren Verkehrsdienstleistungen unter Einsatz vorhandener Verkehrsträger im Rahmen der geltenden rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedingungen. Dazu setzen sie betriebswirtschaftliche und personalwirtschaftliche Steuerungsinstrumente ein.

Start: Herbst 2010

Info-Veranstaltung: 22. Oktober, 17–19 Uhr, CTS Container Terminal GmbH

Dauer: Zwei Jahre, jeden Samstag

Ort: Hafen Köln Niehl

Träger: Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.

Zielgruppe: Insbesondere Beschäftigte in Speditionsbetrieben

Voraussetzung: Abschluss Speditionskaufmann/Speditionskauffrau mit einjähriger Berufspraxis oder anderer kaufmännische Ausbildung mit je nach Branche zwei oder fünf Jahren Berufspraxis

Kosten: Bei zehn Teilnehmern etwa 100 Euro pro Monat

Kontakt: www.verbandkoelnerspediteure.de – info@verbandkoelnerspediteure.de

Auf der Ingeborg von Krefeld nach Köln

Tankschiff löscht im Hafen Niehl

Die Strapazen des Tages liegen beinahe hinter Rudolf Koch und Schiffsführer Heinrich Schepers. Früh morgens haben sie in Krefeld abgelegt und sich zu Berg den gut befahrenen Rhein bis in den Niehler Hafen hinaufgekämpft. Nur noch ein Kilometer, und sie haben ihre Anlegestelle am Tanklager erreicht.

Das 80 Meter lange Tankmotorschiff (TMS) Ingeborg ist nicht das neueste in der sieben Schiffe starken Flotte der Bremer Reederei Müßig. Dafür aber ein ganz besonderes. Die Ingeborg ist nach der Ehefrau von Senior Karl Müßig benannt und wird dementsprechend besonders gut gepflegt. Karl Müßig ist in der Branche bekannt wie ein »bunter Hund«, hat er doch viele Jahrzehnte die Geschicke des Gewerbes in der Verbandsarbeit entscheidend mitgestaltet und dafür im April das Bundesverdienstkreuz bekommen. In zweiter Generation Reeder, hat er inzwischen den Betrieb an seinen Sohn Volker übergeben.

Die 1957 in Dienst gestellte Ingeborg ist so sauber, dass man selbst im Maschinenraum vom Boden essen könnte. Vom Bug bis zum Heck ist das Schiff perfekt im Lack und sieht fast wie neu aus. Ähnlich sieht es in den Wohnungen aus: »Bitte Schuhe ausziehen«, ermahnt Schepers, wenn jemand die Wohnung betreten will, die sich unter dem Steuerhaus im Heckbereich befindet. »Hinten schlafen die bei-

den Schiffsführer und vorne ist eine weitere Wohnung für die beiden Steuerleute.« 60 Quadratmeter misst die Wohnung im Heck, wirkt aber durch das leicht gewölbte Dach kleiner. »Dadurch kann der Regen besser ablaufen, Wasser gehört ja unter das Schiff«, erklärt Schepers mit norddeutschem Akzent. Messe, Kombüse, Büro, zwei Badezimmer und zwei Schlafzimmer finden hier Platz, klimatisiert und mit Kabelfernsehen.

750er Deutz Diesel

Auf dem Drehzahlmesser stehen geruhsame 110 Umdrehungen des massigen Dieselmotors voraus, während die Ingeborg sich auf den



TMS Ingeborg an der Löschstelle im Hafen Niehl.

Liegeplatz zubewegt. Durch Lüftungskappen hinter dem Steuerhaus kann man den Ventilsteuerungen bei der Arbeit zusehen. »Der 750er Deutz Diesel treibt ohne Getriebe direkt die Welle mit der Schiffschraube an. Wenn ich rückwärts fahren will, stoppe ich den Motor, verschiebe die Nockenwelle und schon dreht er in die andere Richtung«, erklärt Schepers. 500 Umdrehungen vorwärts oder rückwärts sind möglich. Vom Einmann-Steuerstand aus hat er alles im Blick. Links von ihm zeigt ein moderner Flachbildschirm auf einer digitalen Karte den aktuellen Standort und dank Radar alle für die Navigation nötigen Details. Obwohl die Ingeborg 1957 vom Stapel gelaufen ist, hat die Reederei im-

50 Jahre Binnenschiffer

Sowohl er als auch sein Kollege sind beinahe schon 50 Jahre Binnenschiffer, kennen sich seit rund dreißig Jahren. »Eigentlich bin ich schon im Ruhestand. Aber wenn Not am Mann ist, fahre ich schon mal 14 Tage als Ablöser mit. Eine schöne Abwechslung vom Rentnerdasein zu Hause«, berichtet Rudolf Koch. Anders als an Land müssen sich die Schiffsleute jährlich einer medizinischen Untersuchung unterziehen. Die Besatzung an Bord wechselt im Rhythmus 20/10. Auf 20 Tage Arbeit folgen zehn Tage bei der Familie. In der Zwischenzeit verrichtet die andere Besatzung Dienst an Bord. Oft fährt Schepers' Frau mit. Jetzt, wo die Kinder aus dem Haus sind, ist Zeit dafür.

Nachdem das Schiff sicher angelegt hat, ist Zeit für den wohlverdienten Feierabend. In den klimatisierten Wohnungen locken gut gefüllte Kühlschränke. Heute aber haben die beiden Binnenschiffer noch

etwas Besseres vor: Ein Freund hat sie zum Essen eingeladen und wartet mit seinem Wagen am Niehler Hafen auf sie. ■ mn/dü

Neue Technik

Doppelte Hüllen für mehr Sicherheit

Ab 2019 dürfen nur noch Tankschiffe mit Doppelhülle in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Benelux-Staaten für den Transport von gefährlichen Gütern wie Mineralölprodukten oder Chemiegütern eingesetzt werden. Ein Tankschiff in Doppelhüllenbauweise ist zwar deutlich sicherer als die bisher üblichen Einfachhüllentanker, kostet aber mit fünf bis sechs Millionen Euro auch deutlich mehr und kann weniger transportieren. Die bestehende Flotte einfach zu verschrotten stellt daher keine Lösung für viele Reeder dar. Bei Schiffen mit neuem Baudatum rechnet sich etwa der Umbau zum Doppelhüllentanker. Deshalb gewährt der Gesetzgeber Tankschiffseignern eine Übergangsfrist bis Ende 2018. Spätestens ab dem 1. Januar 2019 müssen alle Tankschiffe mit Doppelhülle ausgerüstet sein. Ältere Tankschiffe wie die TMS Ingeborg können auch darüber hinaus in Betrieb bleiben, wenn sie zuvor in einer der vielen Werften, wie zum Beispiel der Kölner Schiffswerft Deutz, zu Trockengüterschiffen umgebaut wurden. ■ mn/dü

Rendezvous-Prinzip der Werksfeuerwehren

Lyondell Basell und Shell arbeiten zusammen



Die Shell-Betriebsanlagen.

Rendezvous-Prinzip lautet es – aber mit Romantik hat es wenig zu tun, eher mit Partnerschaft, Sicherheit und Verlässlichkeit. Gemeint ist die jetzt geltende Zusammenarbeit der Shell-Werksfeuerwehren aus Godorf und Wesseling-Urfeld sowie von Lyondell Basell. Gemeinsam stehen sie für den Schutz der Beschäftigten und Nachbarn der Industrieunternehmen.

Rendezvous-Prinzip meint: Je rein Einsatzteam, bestehend aus einem Einsatzfahrzeug und drei Feuerwehrleuten, kommt aus

den nicht betroffenen Standorten den Kollegen am Einsatzort zu Hilfe. Der Vorteil: Insgesamt befinden sich mehr Einsatzkräfte vor Ort als in der Vergangenheit. Bislang hatte jedes Werk selbst und nur für den eigenen Bedarf Vorsorge getroffen. Mehr als drei Einsatzkräfte dürfen es aber nicht sein, da sonst die nicht betroffenen Standorte über zu wenig Sicherheitspersonal verfügen würden. So garantiert das Rendezvous-Prinzip die Sicherheit aller Standorte. Damit sich Einsatzkräfte im Ernstfall nicht umsonst aus den anderen Werken auf den Weg ma-

chen und dann auch wirklich alles nahtlos ineinander greift, wurden Einsatzstichworte vereinbart. Bei ihnen greift das Rendezvous-Prinzip. Ein Katalog gibt über sie Auskunft. In der jeweiligen Einsatzmittelkette finden sich dann genaue Anweisungen, welche Feuerwehr was zu tun hat. Durch die Kooperation der Werksfeuerwehren gewinnen alle: Shell und Lyondell Basell bündeln ihre Kräfte und profitieren nicht nur bei der Sicherheit. Und auch die Anwohner können sich noch sicherer fühlen. ■ mn

Sicherer im Hafen als auf der Straße

Bewusstsein der Gefahr führt zu großer Sorgfalt

Paul Maschke ist Hafenmeister im Godorfer Hafen der HGK. Und damit Herr über ein Gewirr von Rohren und Leitungen – insgesamt von 192.000 Quadratmetern Wasser und 170.000 Quadratmetern Land. Allein im letzten Jahr wurden dort rund 4,9 Millionen Tonnen flüssige und gasförmige Produkte umgeschlagen. Die Kölner Hafenzeitung schaute ihm bei seiner Arbeit über die Schulter.



Hafenmeister in Godorf: Paul Maschke.

Paul Maschke hat gerade Spätschicht. Scheinwerfer erhellen den Godorfer Hafen. So kann er auch bei Dunkelheit genauestens beobachten und überwachen, wie die Binnenschiffe anlegen, um tausende Liter flüssige Fracht zu übernehmen. In »seinem« Godorfer Hafen legen im Schnitt jedes Jahr 4.600 Tanker und 500 Frachtschiffe an. »Theoretisch können wir 15 Tankschiffe gleichzeitig laden, 15 im Hafen und eines draußen im Strom. In diesem Jahr waren es gut zehn Schiffe, die hier pro Tag be- oder entladen wurden.« Alle transportierten Gefahrgüter, meist schweres Heizöl, Diesel oder Ben-

Täglicher Umgang mit Gefahrgut

Sicherheit ist im Godorfer Hafen oberstes Gebot. Es greift schon, bevor noch die Schiffe anlegen. Per Funk lotet der Hafenmeister sie an die richtige Ladeeinrichtung. Hier darf es nicht zur Verwechslung kommen. Die richtige Ladung für das richtige Schiff, lautet die strenge Weisung. Vor dem Anlegen geben die Schiffe alle benötigten betrieblichen Daten durch. Erst wenn die Ladeverbindung zwischen

Schiff und Anlage stabil steht, kann gepumpt werden. Aufwändige technische Sicherungen sorgen dann dafür, dass nichts danebengeht. Den Pumpvorgang können Steiger an Bord jederzeit per Notschalter beenden. Auch der Explosionsschutz hat höchste Priorität. Alle Elektrogeräte, auch die Handys der Bordmitglieder, brauchen eine spezielle Zulassung. Ebenso werden alle Schiffe vor ihrer Abfertigung im Godorfer Hafen geerdet. So kann sich kein Zündfunke durch statisch aufgeladene Elektrizität bilden.

Hafenmeister, (kein) ganz normaler Beruf

»Auf der Arbeit fühle ich mich sicherer als draußen auf der Straße«, sagt Paul Maschke. »Hier ist sich jeder der Gefahr bewusst, was auf der Straße oftmals nicht der Fall ist. Bei unserem Team kann sich jeder auf den anderen verlassen und denkt auch für den anderen mit«, beschreibt er seine Situation und die seiner Kollegen. Dennoch schleicht sich bei ihnen nie ein Gefühl wie Sorglosigkeit ein – auch nicht nach 20 oder mehr Jahren Berufserfahrung. »Der Respekt vor den Betriebsabläufen hier ist immer da, und macht unsere Sicherheit aus.« Er und sein Team bilden sich regelmäßig fort. Die ADNR, der europäische Verband für die Sicherheit in der Gefahrgutschiffahrt auf dem Rhein, bietet entsprechende Schulungen an. Alle fünf Jahre müssen die dabei erworbenen Kenntnisse mit einem jeweils neu erlangten, so genannten ADNR-Schein aufgefrischt und nachgewiesen werden. Auf die Stelle als Hafenmeister ist der gelernte



Der Hafen in Köln-Godorf.

Schlosser übrigens »recht unspektakulär« gelangt. Eine betriebsinterne Weiterbildung ließ ihn die Stelle bekommen. Dazu kamen ADNR-Lehrgänge und unzählige Tipps erfahrener Kollegen«, berichtet er.

... und was mag Paul Maschke nun besonders am Hafenmeistersein? »Den täglichen Umgang mit ganz vielen unterschiedlichen Menschen aus aller Herren Länder«, schmunnzelt er. ■ jb

Neues aus den Häfen

Talke: Sicherheits-Oscar und Enfit Cleaning Award



Der Polymerhersteller Lyondell Basell zeichnete die Alfred Talke Silologistik am Standort Wesseling mit dem Safety-Award 2009 in der Kategorie Produkthandling für besonders hohe Sicherheitsleistungen aus. Mit dem so genannten Sicherheits-Oscar zeichnet Lyondell Basell diejenigen Partnerfirmen aus, die sich besondere Verdienste in der Umsetzung der Sicherheitsphilosophie des Unternehmens erworben haben. Sie lautet: »Goal Zero – keine Unfälle, keine Stoffaustritte, keine unnötigen Risiken sind das Ziel – die Null muss stehen!«.



Das von Talke und Protec entwickelte System zur Absturzsicherung passt sich jedem Behältertyp an.

An Bord von Schiffen, die gefährliche Güter transportieren, muss sich ein geprüfter Sachkundiger befinden, der die Transportsicherheit überwacht. Er muss seine Fachkenntnisse der Gefahrgutbeförderung alle fünf Jahre mit einem Fortbildungskurs auffrischen und mit Prüfungen belegen.

Gefahrgut-Zeugnis

Der Fragenkatalog besteht aus drei Teilen. Der erste Teil behandelt allgemeine Grundkenntnisse, Tankschiffahrt und Güterschiffahrt. Der beiden anderen Teile mit den Schwerpunkten Gas und Chemie umfassen jeweils physikalische und chemische Themengebiete sowie Maßnahmen bei Notfällen.

Die theoretischen Kenntnisse werden in Schulungen mit praktischen Übungen gefestigt. Ein Schiff, das gefährliche Güter befördern will, muss zusätzlich zum Schiffs-Attest, das mit einer gültigen TÜV-Zulassung beim Auto vergleichbar ist, ein besonderes Zulassungszeugnis für Gefahrgut besitzen.

Für den Transport von Mineralölen und Mineralölprodukten unterhalten die großen Mineralölgesellschaften zusätzlich ein eigenes Zertifizierungssystem. Das EBIS (Europäisches Binnenschiffs-Inspektions-System) kontrolliert regelmäßig die Qualität des eingesetzten Schiffsraums und die Befähigung der Schiffsbesatzungen. ■ mn

Sicherheit geht vor

Europäische Regelung zur Beförderung gefährlicher Güter

Der Transport auf dem Wasserweg ist die sicherste Art, Güter zu befördern. Vergleichsweise geringe Geschwindigkeiten, langlebige, stabile Transportmittel und hohe Professionalität im Umgang mit der Ware tragen dazu bei. Das gilt besonders für Gefahrgut. Die Sicherheitsbestimmungen dazu – auch bei unterschiedlichen Transportwegen – liefert das Europäische Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein, kurz ADN.

Vor 17 Jahren begannen die Arbeiten an umfangreichen Regelungen ADNR. Es musste folgenden Anforderungen gerecht werden: Gültigkeit in den Rheinanliegerstaaten sowie Vergleichbarkeit

mit den Anforderungen an Gefahrguttransport auf Straße und Schiene. Dabei sollte ADNR die Sicherheit von Umwelt, Bevölkerung und Transporteurern garantieren. Für die europaweite Gültigkeit nutzte man den bestehenden Entwurf der ADN (Europäische, multilaterale Übereinkunft des Transports gefährlicher Güter auf dem Wasserweg) der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE). Ihn kombinierten die Sicherheitsexperten, ähnlich wie bei einem Baukasten, mit der RID-Verordnung für den Schienenverkehr und den entsprechenden Regelungen für die Straße.

»R« für Rhein

Für den Rhein kam als Besonderheit dazu noch die Mannheimer Akte, die als Völkerrecht über EU-Recht steht und die Schifffahrt auf dem Rhein regelt. Das zusätzliche »R« in der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beschlossenen Fassung des ADN steht für Rhein. Ab 2011 wird das ADN nur noch auf das ADN verweisen, aber auch rheinspezifische Besonderheiten enthalten.



Der Schutz von Menschen und Umwelt hat bei dem Transport von Gefahrgut per Binnenschiff höchste Priorität.

Technik aus der Nähe

Der Andrang auf die Rundfahrten übertrafen alle Erwartungen!«, freut sich Rolf Küppers. Während der Nacht der Technik am 9. Juli des Jahres trat der Leiter der Abteilung Medien und Marktentwicklung der HGK im Niehler Hafen als Gastgeber auf. Er erwartete die Gäste an einem Infostand. Doch die meisten Besucher hielten sich nur kurz bei Getränken und Snacks auf und strömten direkt weiter zu den Info-Touren durch den rund 840.000 Quadratmeter (Land) und 470.000 Quadratmeter (Wasser) großen Hafen. Zehn voll besetzte Busse kutschierten mehrere Hundert Interessierte ganz nah an die



Hafeneinrichtungen und Kräne – in voller Aktion und bis kurz vor Mitternacht.

Bei Tag, aber nicht weniger eindrucksvoll, präsentierte sich der Niehler Hafen am Sonntag, den 29. August. Anlässlich des Jubiläums 50 Jahre Stadtwerke Köln konnten die Bürger Kölns hinter die Kulissen der Stadtwerke-Unternehmen schauen. Der Blick vom Westkai auf Portalkräne und Container gehörte zu den Highlights des mit insgesamt fast 15.000 Besuchern gelungenen Erlebnis-Tages. ■ jz



50 Jahre SWK – viele große und kleine Besucher bestaunten die HGK-Vorführungen am Westkai.

Neuer Greifer bei der neska

Die Kölner Niederlassung der neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH kooperiert seit Mitte 2009 mit dem Kölner Zuckerproduzenten Pfeifer & Langen KG. Das Unternehmen hat seitdem seine Lager- und Hafenumschlagsaktivitäten stetig ausgebaut. Zusammen mit der Kölner Niederlassung der Schmidt Spedition sorgt neska nun für den Umschlag und die Lagerung von Rohrohrzucker in Partien von 20.000 Tonnen. »Dank eines im März neu in Betrieb genommenen Elektro-Schalengreifers mit einem Fassungs-

vermögen von acht Kubikmetern haben wir die erste »Seedampferpartie« in nur fünfeinhalb Tagen fertiggestellt«, freut sich Michael Wittmann. Der Leiter der neska-Niederlassung in Köln weiter: »Mit dem neuen Greifer konnten wir unsere Stundenleistung von 150 auf rund 250 Tonnen verbessern«. Zudem richtete neska in Hafennähe ein Lager für Zuckerrübenpellets mit einer Kapazität von 25.000 Tonnen ein. Alle Güter können an der Trockenumschlagsanlage der neska im Niehler Hafen umgeschlagen werden. ■ dü



Der neue Elektro-Schalengreifer fasst acht Kubikmeter.

Wer weiß, was es ist? Mitmachen und gewinnen!

Wissen Sie, wo dieses Bild entstanden ist?

Kleiner Hinweis und Hilfe: Es ist dabei nicht wichtig, welches der beiden in Frage kommenden Gebäude in Nähe des Alten Hafenamts im Rheinauhafen genannt wird.

Die HGK verlost unter allen Einsendern eine HGK-Güterzuglokomotive in Modellbahngröße. Einsendeschluss 30. November 2010, der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Bitte senden Sie die Antwort auf diesem Coupon an:

Das Bild zeigt das _____

Die HGK freut sich, wenn Sie uns auch folgendes wissen lassen*:

Was gefällt Ihnen an der Hafenzeitung?

Welche Themen interessieren Sie rund um Schiff und Bahn?

Bitte
ausreichend
frankieren!

HGK
Abteilung M
z. Hd. Jens Buchner
Postfach 250348
50519 Köln

Neues aus den Häfen

Sommerfest auf dem Container Terminal

Mehr als 200 Gäste folgten am 11. Juni 2010 der Einladung der CTS Container-Terminal GmbH zum Sommerfest im Hafen. Die Fußball-WM war nicht der einzige Grund für das Motto »Südafrika« – dort sitzt auch der Mutterkonzern der CTS. In die festlich geschmückte Reparaturhalle am Stapelkai lockten exotische Düfte. Am reich bestückten landestypischen Büfett gab's Springbock-Fleisch, Samosas und Röti (Teigtaschen und -fladen). Auf einer großen Leinwand zeigte die CTS die Eröffnungsspiele der Weltmeisterschaft. Eine afrikanische Tanzgruppe sorgte in den Pausen für ausgelassene Stimmung. Das Wetter blieb auch nach Sonnenuntergang angenehm warm. Bis in den späten Abend dauerte das Fest. ■ jm



Das Büfett

KÖLNER KÖPFE

Erich Wolgemuth: Wagenmeister

Der Ton macht die Musik, wenn Erich Wolgemuth als Wagenmeister bei HGK-Cargo die Betriebssicherheit von Güterwagen prüft. Mit dem schlanken Klanghammer mit dem langen Stil klopft der 42-Jährige Radsätze, Bremsgestänge, Tragfedern und Bolzen ab. Er klingt es zu dumpf, so ist das ein Hinweis auf geschädigtes, ermüdetes, gebrochenes Metall. Öfters muss er ganz genau unter einen Güterwagen schauen, um alle, dessen Sicherheit garantierende, technischen Einrichtungen zu prüfen. Dabei ist sein Augenmaß maßgebend. »Du musst immer wissen, was du tust«, sagt der dreifache Familienvater. Dabei ist er sich seiner großen Verantwortung bewusst. Auch wenn er, wie gerade, den »Rotterdam-Shuttle« prüft. Bis zu 30 Container-Wagen lang ist der und verkehrt sechs Mal wöchentlich hin und her zwischen den Häfen in Niehl und Rotterdam. Ein Wagen stellt sich als schadhaf heraus. Wolgemuth



hängt einen Schadenszettel daran, schaltet die Bremse aus und verständigt die Zugaufsicht. »Der Wagen muss ausrangiert, ein neuer dem Zug zugeführt werden. Auch der Kunde wird informiert.« Kaum mit dem Handy angerufen, kommt per HGK-Rangierlok der neue Rungenwagen. Wolgemuth protokolliert alles im Schadensbuch fürs Schadwagen-Management der HGK. »Draußen am Gleis entscheide ich selbst und muss den sicheren Zugbetrieb mit vielen Leuten absprechen. Ich mag meinen Beruf«, freut sich der Hobby-Motorradfahrer. ■ jb

Impressum

Herausgeber:
Häfen und Güterverkehr Köln AG,
Harry-Blum-Platz 2, 50678 Köln,
Telefon: +49 (0) 221-390-0,
Telefax: +49 (0) 221-390-1343,
presse@hgk.de,
www.hgk.de

Verlag:
SUT Verlags GmbH,
Siebengebirgsstr. 14,
53757 Sankt Augustin,
Telefon: +49 (0) 2241 1482517,
mobil: +49 (0) 171 3084346,
Telefax: +49 (0) 2241 1482518,
info@schiffahrtundtechnik.de,
h.w.duennner@schiffahrtundtechnik.de,
www.schiffahrtundtechnik.de

Redaktion:
Jens Buchner,
Hans-Wilhelm Dünner,
Christian Grohmann,
Rüdiger Hoffmann,
Judith Mattke,
Michael Nutsch,
Dr. Jan Zeese

Anzeigenleitung:
Sylvia Guddat, SUT-Verlags GmbH,
Hohe Rheinstraße 18, 46459 Rees,
Telefon: +49 (0) 2851 96 77 41,
Telefax: +49 (0) 2851 96 77 42,
anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Gesamtgestaltung:
Christa Küppers

Druck:
Moecker Merkur Druck GmbH & Co. KG,
Raderberger Str. 216-224,
50968 Köln,
www.moecker-merkur.de

Erscheinungsweise:
4 x jährlich

Auflage:
50.000 Exemplare.
ISSN 1869-2923

