Neuss-Düsseldorf
Interview mit Hafen-Chef Rainer Schäfer
Seite 02

Konrad der Große
1917 wurde Konrad Adenauer Oberbürgermeister in Köln
Seite 04

Hafen Deutz
Interview mit ‚moderne stadt' Geschäftsführer Andreas Röhrig
Seite 06

HGK
KÖLNER HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG | Jahrgang 8 | Nummer 4 | Dezember 2017 | www.hgk.de

Bilder: HGK

Uwe Wedig neuer Vorstandsvorsitzender der HGK

Bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme in Ballungsräumen wie Köln sieht Uwe Wedig neue Aufgabenstellungen für citynahe Hafenstandorte.

Uwe Wedig

Nachfolger von Horst Leonhardt übernimmt solide aufgestellte Logistik-Gruppe

Der Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat in seiner Sitzung vom 5. Oktober Uwe Wedig zum neuen Vorstandsvorsitzenden der HGK bestellt. Wedig kennt die HGK aus seiner früheren Vorstandstätigkeit von 2011 bis Ende 2014. Zuvor war er 20 Jahre für die Vertriebsaktivitäten der HGK-Tochtergesellschaft HTAG Häfen und Transport AG verantwortlich, davon 12 Jahre als Vorstandsmitglied. Von 2015 bis 2017 war Wedig CEO der Imperial Shipping Group in Duisburg und dort zuständig für das gesamte Schifffahrtsgeschäft der bedeutendsten deutschen Binnenreederei, unter anderem auch für das Südamerika-Engagement der Gruppe. Der 58-jährige Wedig wird in der neuen Funktion ab dem 1. Februar 2018 Nachfolger von Horst Leonhardt, der Ende Januar 2018 in den wohlverdienten Ruhestand geht. Leonhardt ist seit 2004 Vorstandsmitglied der HGK und seit 2011 Sprecher des Gremiums. Gleichzeitig ist er Mitglied der Geschäftsführung der Stadtwerke Köln GmbH. „Wir freuen uns sehr, dass wir mit Uwe Wedig einen so erfahrenen Logistikmanager als Nachfolger von Horst Leonhardt gewinnen konnten", sagte der Aufsichtsratsvorsitzende der HGK, Michael Zimmermann, nach der Gremienentscheidung. Weiteres Mitglied des HGK-Vorstandes ist seit 2015 Wolfgang Birlin, der zugleich Mitglied der RheinCargo-Geschäftsführung ist.

Stabile Logistik-Gruppe. Uwe Wedig sieht die HGK für die Herausforderungen der Zukunft sehr gut aufgestellt: „In den vergangenen 15 Jahren hat die HGK einen smarten Wachstumsprozess von einem Eisenbahn- und Hafenbetreiber zu einem modernen Logistikdienstleister durchlaufen. 2002 hat die HGK die Harpener Transport AG (HTAG) in Duisburg übernommen, die wiederum ihren 35 Prozent Anteil an der neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg 2014 an die HGK abgegeben hat. 2012 erfolgte die Übertragung der operativen Bereiche der HGK auf das gemeinsam mit den Neuss Düsseldorfer Häfen gegründete Joint Venture RheinCargo. Zum 1. Januar 2016 übernahm die HGK die restlichen Anteile an der neska und hat seither eine stetige stabile Entwicklung als Logistik-Holding vollzogen. Mein Vorgänger Horst Leonhardt übergibt mir eine breit aufgestellte Logistik-Gruppe mit wirtschaftlich gesunden Strukturen, die für die Herausforderungen der Zukunft gut gerüstet ist."

Integration der Tochterunternehmen. Seine wesentliche Aufgabe sieht Uwe Wedig in einer engeren Integration der logistischen Leistungsbereiche der Tochter- und Beteiligungsunternehmen, um den Anforderungen der künftigen Marktentwicklung mit neuen leistungsfähigen Strukturen auch im digitalen Angebot an die Verlader zu begegnen: „Infolge der Energiewende erwarten wir beim Massenguttransport, insbesondere bei Kohle und Erz, Mengenrückgänge, die wir durch Wachstum in anderen Leistungsbereichen ausgleichen wollen. Mit leistungsfähigen Umschlagsanlagen auch bei unseren Töchtern neska und HTAG sind wir für solche Herausforderungen sowohl im Massengutgeschäft als auch im Stückgut-, Schwergut- und Containerbereich gut aufgestellt und können dank unserer gruppeneigenen Binnenschiffs-, Bahn- und Lkw-Verkehre vollständige Logistikketten einschließlich logistischer Spezialangebote bei Umschlag, Lagerung oder Kommissionierung anbieten."

Wachstumschance Kombiverkehr. Die Belebung des Welthandels in 2017 habe deutlich gemacht, dass der Containerverkehr keineswegs an den Grenzen des Wachstums angelangt sei, ist Wedig überzeugt: „Mit sechs eigenen multimodalen Kombiterminals an den Standorten Köln, Düsseldorf, Duisburg und Krefeld sind wir in der führenden Industrieregion Europas Rhein-Ruhr gut aufgestellt. Entwicklungsperspektiven sehen wir zukünftig nicht nur im Seehafenhinterlandverkehr mit Bahn und Schiff, sondern auch im kontinentaleuropäischen Bahnverkehr. So wickeln wir bereits heute an unseren Terminals in Köln Bahn-Kombiverkehre mit der Türkei, Osteuropa und Italien ab und führen konkrete Verhandlungen über Direktzugverkehre mit China auf den Relationen der neuen Seidenstraße."

Wachstumschance Bahnverkehr. Die erfolgreiche Bündelung der Bahnaktivitäten der Gesellschafter in der RheinCargo ist für Wedig eine stabile Basis für die Entwicklungsperspektiven der HGK-Gruppe in der Zukunft „Nach wie vor sind wir eines der fünf größten nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland und verfügen mit mehr als 90 Lokomotiven und 400 Waggons über einen leistungsfähigen eigenen Fuhrpark und Lokwerkstätten. Die Bundesregierung hat vor der Wahl Weichenstellungen für eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen vorgenommen, deren Umsetzung sich durch die andauernde Regierungsbildung verzögert. Insbesondere die Senkung der Trassenpreise um 50 Prozent würde den Güterbahnen einen deutlichen Wettbewerbsvorsprung ermöglichen, der sich in wachsenden Transportmengen auszahlen könnte. Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr in der laufenden Legislaturperiode hat daher für uns hohe Priorität". Die anhaltend hohen Investitionen in die Erneuerung der Bahninfrastruktur machten andererseits deutlich, dass es die Bundesregierung mit der Förderung des Verkehrsträgers Eisenbahn endlich ernst meint und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit konkreten Maßnahmen begleitet. „Nur so kann dem weiteren überproportionalen Wachstum des Straßengüterfernverkehrs entgegen gewirkt werden", ist Wedig überzeugt.

Attraktive Ausbildungsplätze. Sorgen bereitet dem künftigen HGK Vorstandsvorsitzenden der Nachwuchs an Lokführern und Fachpersonal im Logistikbereich: „Wir verfügen heute über gute Mitarbeiter mit hoher Kompetenz in allen Bereichen. Diesen Standard können wir nur durch die Verstärkung unserer eigenen Ausbildungsaktivitäten halten. Gegenüber manchem Wettbewerber sehen wir dabei einen deutlichen Vorteil darin, dass wir multimodale Ausbildungsberufe anbieten, deren Absolventen später multifunktional in allen Leistungsbereichen unserer Unternehmen einsetzbar sind", wirbt Uwe Wedig für die attraktiven Ausbildungsangebote in der HGK-Gruppe.

Neue Aufgaben für citynahe Häfen. Wedig ist davon überzeugt, dass die Logistik spannende Berufe bietet: „Wir vertreten ein umsatzstarkes Gewerbe mit guten Wachstums-Perspektiven: Ohne Logistik geht gar nichts, und nur mit intelligenten neuen multimodalen Konzepten können wir den zunehmenden Verkehrsstaus entgegenwirken". Hier sieht Wedig auch Chancen für die citynahen Hafenstandorte, die in der Stadt- und City-Logistik neue Aufgaben übernehmen können: „Von hier können wir umweltfreundliche Zustelldienste mit Elektrofahrzeugen auf kurzen Distanzen sicherstellen und durch Nutzung der Abend- und Nachtstunden für die Versorgung von Handels- und Industrieunternehmen die Verkehrsprobleme in Ballungsräumen entzerren", so Uwe Wedig abschließend.

Hans-Wilhelm Dünner

Editorial

Uwe Wedig, ab 1.2.2018 Vorstandsvorsitzender der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

2018 wird ein spannendes Hafenjahr, denn wir begehen die Anlegung des Rheinauhafens als ersten modernen Hafen Kölns vor 120 Jahren mit der Jahresausstellung des Historischen Archivs der Stadt Köln zur Geschichte der Kölner Häfen vom 11. April bis 16. November. Die Geschichte der Kölner Häfen reicht zurück bis in Antike, Mittelalter und Frühe Neuzeit und war mit der wirtschaftlichen Entwicklung Kölns eng verbunden. Konrad Adenauer entwarf zu Beginn seiner Amtszeit als Kölner Oberbürgermeister 1917 einen Generalplan für die Stadtentwicklung. Der Bau des Industriehafens Köln Niehl 1925 und dessen Anbindung an die rechtsrheinischen Industriestandorte mit dem Bau der Mülheimer Brücke 1929 waren wichtige Kernelemente. Die Eröffnung der Kölner Messe 1924 und die Ansiedlung der Ford-Werke in Köln Niehl Anfang der Dreißigerjahre sind weitere erfolgreiche Wirtschaftsprojekte Adenauers, die in Köln Arbeitsplätze schafften und der Wirtschaft zu nachhaltigem Aufschwung verhalfen.

Auch nach dem 2. Weltkrieg ging die Erfolgsgeschichte der Kölner Häfen weiter, denn sie spielten eine bedeutende Rolle beim Wiederaufbau der Stadt und der Entwicklung der Maschinenbau-, Automobil- und Chemieindustrie in der Region. Mit der Zusammenfassung regionaler Bahnen und Hafenbetreiber in der Häfen und Güterverkehr Köln vor 25 Jahren wurde die Grundlage für die Entwicklung zu einem modernen Transport- und Logistikunternehmen gelegt. Seither hat sich die HGK zu einem europaweit agierenden Logistikdienstleister entwickelt, der zu den bedeutenden Anbietern der Branche gehört. Die Kölner können also zu Recht stolz sein auf ihre Häfen und die aus ihr hervorgegangene HGK-Gruppe, die in vielfältiger Weise beispielgebend für eine moderne Hafen- und Stadtentwicklung sind. Das gilt nicht nur für die städtebaulichen Projekte im Rheinauhafen und künftig im Hafen Deutz sondern auch für die Neunutzung ehemaliger Industriegelände in Köln Nord durch ein modernes bimodales Kombiterminal. Die Kölner Häfen zählten 1971 auch zu den Pionieren des Containerverkehrs in Deutschland und leisten tagtäglich einen aktiven Beitrag zur Verlagerung von Güterverkehrsmengen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße.

Auch in Zukunft sind die Häfen Kölns Tor zur Welt und erfüllen wichtige Versorgungsfunktionen für den innerstädtischen Handel und den Industriegürtel rund um Köln. Aus unseren Standorten in Niehl und Godorf können wir mit neuen Dienstleistungsangeboten in der City-Logistik dazu beitragen, dass die Verkehrsprobleme des Ballungsraumes entzerrt und gemildert werden. Dazu benötigen wir verlässliche Rahmenbedingungen und die Sicherstellung der jederzeitigen Erreichbarkeit der Kölner Häfen mit Bahn, Schiff und Lkw – auch wenn in Köln gebaut wird!

Mit weihnachtlichen Grüßen

Uwe Wedig

Hafen news

neska INTERMODAL

Alcotrans Container Line wird zu neska Container Line

Die zur neska-Gruppe in Duisburg gehörende Alcotrans Container Line B.V. mit Sitz im niederländischen Dordrecht ändert im Zuge des neuen Marken-Auftritts der neska auch ihren Firmennamen in neska Container Line B.V. Hierdurch wird verdeutlicht, dass die Standorte der neska-Gruppe unter einem Dach eine bestens vernetzte Einheit bilden, die sämtliche Logistik-Leistungen aus einer Hand bietet. Der Name neska soll nun zur Stärkung der Marktpräsenz vorangestellt werden. Durch die Namensänderung ergibt sich ein nachvollziehbarer Produktname, der zudem eine höhere Unternehmensidentifikation verspricht. Die neska Container Line B.V. ist auf die Organisation trimodaler Verkehre zwischen den westlichen Nordsee-Häfen und den Hinterlandterminals der Gruppe spezialisiert und setzt dabei überwiegend auf das Binnenschiff. Monatlich werden an den zu neska INTERMODAL gehörenden CTS-Containerterminals in den Kölner Häfen 45 Binnenschiffe der neska Container Line abgefertigt, die im Direktverkehr mit den Seeterminals in Antwerpen und Rotterdam verkehren. *(dü)*

neska INTERMODAL

Kevin Gründer Geschäftsführer der neska Container Line

Bild: neska

Geschäftsführer Kevin Gründer

Kevin Gründer (39), Geschäftsführer der zum Container-Netzwerk von neska INTERMODAL gehörenden RRT Rhein-Ruhr Terminal Gesellschaft für Container- und Güterumschlag mbH, Duisburg, wurde mit Wirkung zum 1. September 2017 zum weiteren Geschäftsführer der neska Container Line B. V. in Dordrecht berufen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2018 ist Kevin Gründer zum Sprecher der Geschäftsführung der Gesellschaft ernannt worden. Mitglied der Geschäftsführung ist neben Kevin Gründer weiterhin Hans Buytendijk (59). Hans-Peter Wieland (65) scheidet altersbedingt mit Ablauf des 31.12.2017 aus der Geschäftsführung aus. Die neska Container Line ist auf trimodale Verkehre zwischen den westlichen Nordseehäfen und den Hinterlandterminals der neska-Gruppe spezialisiert und setzt dabei überwiegend auf das Binnenschiff. „Mit der Berufung von Kevin Gründer wird dieser Verbund nun gestärkt und den gestiegenen Anforderungen der Terminals weiter Rechnung getragen", erläutert Volker Seefeldt, Vorsitzender der Geschäftsführung der neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH. „Die Bestellung von Kevin Gründer ist ein notwendiger Verjüngungsprozess in der Führungsspitze der Gesellschaft, um die gedeihliche Entwicklung der letzten Jahre in Verbindung mit den Erwartungen der Zukunft zu gewährleisten", so Seefeldt abschließend. *(dü)*

Bilder: NDH

Rainer Schäfer bekennt sich zu RheinCargo

Rainer Schäfer ist zugleich Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen in Berlin.

Neuss Düsseldorfer Häfen mit positiver Entwicklung

Der Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH), Rainer Schäfer, sieht die Gründung der RheinCargo 2012 und die Auslagerung des operativen Geschäftes im Bahn- und Umschlagsbereich der NDH und der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) in das Gemeinschaftsunternehmen als Erfolgsgeschichte. Die Bündelung des operativen Geschäftes der sieben Hafenstandorte und des Eisenbahnverkehrsunternehmens hat sich bewährt.

Neue Strategien. Durch die Auslagerung der operativen Geschäfte auf das Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo konnten sich die Gesellschafter NDH und HGK in den vergangenen Jahren auf übergeordnete Aufgaben konzentrieren und neue Strategien für die Entwicklung ihrer Unternehmen verfolgen und umsetzen. Schäfer erläutert: „Am Beginn meiner Geschäftsführertätigkeit bei den NDH im Jahre 2003 stand die Fusion des Zentralhafens der Stadt Neuss und des Haupthafens der Stadtwerke Düsseldorf zu den Neuss Düsseldorfer Häfen. Heute ist unser Unternehmen eine Holding mit vielfältigen Beteiligungen. 2004 erwarben die NDH 50 Prozent der Anteile am Kombiterminal Neuss Hessentor Multimodal und 30 Prozent an Neuss Trimodal GmbH. 2008 erfolgte im Rahmen einer strategischen Partnerschaft eine 49 Prozent Beteiligung am Rheinhafen Krefeld. 2012 bildeten wir mit der HGK das Joint Venture RheinCargo, in das beide Gesellschafter ihre Häfen und Eisenbahnverkehrsunternehmen einbrachten sowie ihre Immobilien gemeinsam vermarkten."

Erfolgsgeschichte Hafen Krefeld. Die NDH ist heute ein breit aufgestellter Hafen-, Bahn- und Schifffahrtslogistiker sowie erfolgreicher Flächenentwickler. „Das gilt zunächst für unsere eigenen Standorte in Neuss und Düsseldorf, die wir durch die Entwicklung bestehender und zugekaufter Flächen gemeinsam mit hafenaffinen Nutzern erweitern konnten und dadurch Wachstum bei Umschlags- und Logistikmengen auch bei der RheinCargo generiert haben. Zu den Neuansiedlern in Düsseldorf zählen wir namhafte Logistikunternehmen, wie die Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG)", bemerkt Schäfer. Aber auch die strategische Partnerschaft mit dem Rheinhafen Krefeld sei eine Erfolgsgeschichte: „In der Zeit von 2008 bis 2017 haben wir auf 655.000 Quadratmetern namhafte Unternehmen wie ThyssenKrupp (150.000 qm), Bauhaus (130.000 qm), VGG/Amazon (118.000 qm) oder Felbermayr (55.000 qm) ansiedeln können. Weitere 183.500 qm sind bereits vermarktet, darunter 50.000 qm für die Erweiterung der VGG, 47.500 qm für die Ansiedlung der Ellmühle, 35.000 qm für Westfalen Gas und 26.000 qm für die Ansiedlung der Firma Krones, die im Hafengebiet großvolumige Gärtanks von 16 Metern Länge und 10 Meter Durchmesser produziert und als Projektladungskunde die Schwergut Umschlagseinrichtungen des Nachbarn Felbermayr im Hafen nutzen wird."

Entscheidungskriterium KCT. Für die meisten Ansiedler, wie etwa VGG oder Bauhaus, war das Vorhandensein des leistungsfähigen Containerterminals KCT im Hafengebiet mitentscheidend, um Import- oder Exportmengen in kurzer Distanz abwickeln zu können, berichtet Schäfer. Der Rheinhafen Krefeld hat weitere 142.000 Quadratmeter Reserve-Flächen in Krefeld zur Vermarktung zur Verfügung. Das Container Terminal KCT wird von der HGK Tochter neska betrieben. „Ein gutes Beispiel ist die Verlagerung der Ellmühle aus dem Hafen Köln-Deutz in den Hafen Krefeld. Hier kann ein bedeutendes Unternehmen, das einer alternativen Nutzung im Deutzer Hafen Platz machen muss, innerhalb der Familie umziehen.

Entwicklung Hafen Reisholz. Aber auch im Düsseldorfer Hafen Reisholz sind die NDH in der dortigen Entwicklungsgesellschaft aktiv, die zunächst eine Machbarkeitsstudie zur Erschließung des 56 Hektar großen Geländes, davon 30 Hektar Hafenbetrieb und Logistik und 26 Hektar Verkehr und Industrie, erstellen wird. „Zur Entwicklung der neuen Flächen und zum Bestandsschutz vorhandener Flächen im Haupthafen konnte 2016 nach jahrelangen Verhandlungen mit der Stadt Düsseldorf eine Hafenvereinbarung in Kraft gesetzt werden, die zum Beispiel Grundsätze zur Bewertung der von den Hafenbetrieben verursachten Lärmimmissionen definiert. Dies gibt den Hafenbetrieben Planungssicherheit für Betriebserweiterungen und ist ein Beitrag zur Standortsicherung. Auf der anderen Seite verpflichten sich die Hafenbetriebe, bei der Ermittlung der Emissions- und Immissionssituation im Hafen mitzuarbeiten", freut sich Schäfer über diesen gemeinsamen Erfolg von Hafenwirtschaft, Verwaltung und Politik."

Positive Zukunftsperspektiven. Ein weiteres Aktionsfeld der NDH ist der Ausbau der Kombiverkehrsaktivitäten. „In Neuss werden 15 Millionen Euro in den Ausbau des Trimodal Terminals investiert, Contargo investiert rund 50 Millionen Euro in ein neues Kombiterminal. In Düsseldorf sollen zwei neue Krananlagen ältere Kräne ersetzen, um den wachsenden Anforderungen des Marktes gerecht zu werden", berichtet Schäfer über weitere Wachstumsperspektiven. In Krefeld entstehe mit dem Trailer-Port ein neues Kombiterminal, das unmittelbar zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene beitragen werde. Gerade in der effizienteren Gestaltung und Abwicklung kombinierter Verkehre sieht Schäfer eine Zukunftsaufgabe für die Binnenhäfen: „Mit RheinCargo und Krefeld sind wir an sieben leistungsfähigen Hafenstandorten im Zentrum des Rheinkorridors Rotterdam – Genua vertreten. Mit Aktivitäten der RheinCargo im Bahn- und Logistikbereich bleiben wir als Dienstleister für Industrie, Handel und Bevölkerung für die logistischen Entwicklungen der Zukunft gut gerüstet", so Schäfer abschließend. Hans-Wilhelm Dünner

Neue Führung bei neska INTERMODAL

Veränderungen in den Geschäftsführungen der RRT, Duisburg und DCH Düsseldorf

Zum 1. Januar 2018 gibt es Veränderungen in den Geschäftsführungen der zur neska-Gruppe Duisburg gehörenden RRT Rhein-Ruhr Terminal GmbH, Duisburg und bei der Beteiligungsgesellschaft DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf. Anlass ist das altersbedingte Ausscheiden des neska Intermodal-Geschäftsführers Hans-Peter Wieland (65) Ende Juni 2018 in den wohlverdienten Ruhestand. Mit Wirkung zum 1. Januar 2018 wird die bisherige Prokuristin Michaela Przybylla (47) zur weiteren Geschäftsführerin der Gesellschaft RRT Rhein-Ruhr Terminal GmbH neben Kevin Gründer (39) bestellt. Sie zeichnet für das Ressort Finanzen, Personal und Administration verantwortlich. Hans-Peter Wieland scheidet mit Ablauf des 31.12.2017 aus der Geschäftsführung aus. Die RRT betreibt in Duisburg zwei Container-Terminals. Das Gateway West im Logport II und das 1986 in Betrieb gegangene Home Terminal an der Moerser Straße. Bei der Beteiligungsgesellschaft DCH in Düsseldorf wurde Oliver Grossmann (44) mit Wirkung vom 1.1.2018 zum weiteren Geschäftsführer bestellt. Er löst Hans-Peter Wieland ab, der die Geschäftsführung ebenfalls mit Ablauf des 31.12.2017 verlässt. Oliver Grossmann ist zugleich Geschäftsführer der CTS Container-Terminal GmbH in Köln. Die Geschäftsführung der DCH bilden dann Dirk Meyer (47), der in Personalunion auch Geschäftsführer der CTS ist und Oliver Grossmann. Bereits zum 1. Dezember 2017 wurde Tobias Paesch zum stellvertretenden Niederlassungsleiter der neska Niederlassung Düsseldorf ernannt. Paesch zeichnet künftig für das gesamte operative Geschäft der Niederlassung verantwortlich. Die neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH mit Sitz in Duisburg bietet ihren Kunden im In- und Ausland die gesamte Palette moderner Logistikdienstleistungen. Ob Container, Schüttgut, Stückgut oder Kontraktlogistik – die neska-Gruppe organisiert Transport, Umschlag, Lagerung und Mehrwertdienste ganz nach Kundenwunsch. Jahrzehntelange Erfahrung und spezielles Know-how zeichnen das 1925 in Köln gegründete Traditionsunternehmen mit rund 700 Mitarbeitern aus. Die neska-Gruppe ist eine Tochtergesellschaft der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). (dü)

www.neska.com

Bild: neska

Oliver Grossmann

Bild: neska

Michaela Przybylla

Bild: Dünner

Hans-Peter Wieland

Neue Tankerliegeplätze im Hafen Köln-Mülheim

Wendeplatz für Rettungsfahrzeuge und Pkw-Absetzplatz eröffnet

Die Häfen Wesseling, Lülsdorf, Godorf, Niehl und Leverkusen bilden gemeinsam den größten Flüssiggut-Umschlag-Standort in Deutschland. Als Dienstleister für die Mineralöl- und chemische Industrie wird dieser Chemiegütel tagtäglich von einer Vielzahl von Tank- und Gasschiffen angefahren. Diese liefern dort Rohstoffe an und nehmen Halb- oder Fertigprodukte auf, um sie an andere europäische Verbraucher in Binnenhäfen oder in die Seehäfen für den weltweiten Export zu transportieren.

Sichere Tankerliegeplätze. Da die Zahl der Lade- und Löschstellen begrenzt ist, benötigen die Binnenschiffer sichere Liegeplätze, um beladene und leere Tank- und Gasschiffe bis zum Abruf in die Häfen zu parken. Seit mehr als 100 Jahren dient der Hafen Köln-Mülheim als Schutzhafen für die gewerbliche Binnenschifffahrt. Mit einer Investition von 3 Millionen Euro wurde in den vergangenen fünf Jahren dafür gesorgt, dass die Liegeplätze im bundeseigenen Sicherheitshafen im Westbecken den modernen Anforderungen der Gefahrgutsschifffahrt entsprechen. Wasserbaumeister Rolf Nagelschmidt vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Köln mit seinem WSV-Team konnten die Maßnahme erfolgreich begleiten.

Neuer Wende- und Absetzplatz. Durch Rammen neuer Dalben mit sicherem Landzugang wurden sechs Liegeplätze für leere oder beladene Tankschiffe mit Gefahrgut (1 Kegel) und ein Liegeplatz für Schiffe mit gefährlicher Ladung (2 Kegel) ertüchtigt. An jedem Liegeplatz können bis zu zwei Schiffe nebeneinander und drei hintereinander Platz finden. Der Zufahrtsweg wurde mit neuem Schotterbelag und Ausweichbuchten für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge ausgebaut, der auch von Pkw der Schiffsbesatzungen bei Personalwechseln und Einkäufen genutzt werden kann. „Zum Abschluss der Baumaßnahme konnten wir am 27. Oktober an der Einfahrt des Hafenbeckens die Wendestelle für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge eröffnen, die auch als Absetzplatz von der Binnenschifffahrt genutzt werden kann", so Nagelschmidt, der sich über ein zeitgemäßes Serviceangebot für die Frachtschifffahrt im Hafen Köln-Mülheim freut: „Ähnlich wie die benachbarte Kölner Schiffswerft Deutz im Ostbecken betrachten wir die Binnenschiffer als ‚unsere Kunden', denen wir getreu dem WSV-Motto ‚Wir machen Schifffahrt möglich' gelegentlich auch was Gutes tun müssen".

Dienstleister der Chemieindustrie. Die Wendestelle ist mit einem stabilen Stahlzaun sowie integrierten Stahlseilen gesichert, um ein Wegrollen abgestellter Fahrzeuge in's Wasser zu verhindern. Eine Treppe sowie eine Steigleiter mit ausgespartem ‚Balkon' sorgt für sicheres Übersteigen vom Schiff auf den Absetzplatz. Auf den Dalben sammeln tagsüber Solar-Kompaktstationen Energie, um diese während der Nacht zu beleuchten und unfallfreie Landgänge zu ermöglichen. Auch der Geschäftsführer der Kölner Schiffswerft Deutz, Hans-Klaus Sander, freut sich über die neue Serviceeinrichtung im benachbarten Schutzhafen der WSV: „Unsere Serviceteams können hier ohne große Umstände an Bord gehen, um kleinere Eingriffe wenn erforderlich vor Ort zu erledigen. Das erhöht die Einsatzbereitschaft und Sicherheit der Schiffe". Letztlich sehen sich Sander und Nagelschmidt mit ihren Teams auch als Dienstleister der chemischen Industrie in der Region Köln, die auf eine leistungsstarke und einsatzbereite Binnenschifffahrt angewiesen sind." Hans-Wilhelm Dünner

Bilder: Dünner/WSA Köln

Der Liegeplatz im Westbecken des Köln-Mülheimer Hafens mit Wende- und Absetzplatz

So sieht ein moderner Liegeplatz für die Berufsschifffahrt aus: Eine Treppe sowie eine Steigleiter sorgen für sicheres Übersteigen vom Schiff auf die Landbrücke. Auf den Dalben sammeln tagsüber Solar-Kompaktstationen Energie, um diese während der Nacht zu beleuchten und unfallfreie Landgänge zu ermöglichen.

Zwei Steigleitern mit ausgesparten ‚Balkonen' im Stahlzaun sorgen für sicheres Übersteigen vom Schiff auf den Absetzplatz.

Wasserbaumeister Rolf Nagelschmidt und Andreas Barth eröffneten am 27.10. symbolisch den neuen Absetzplatz im Hafen Köln-Mülheim.

PitPoint präsentiert erste Gas-Bunkerstation in Köln

LNG-Tankstelle im Hafen Niehl

Jan Willem Drijver, Geschäftsführer von PitPoint Clean Fuels aus Nieuwegein in den Niederlanden hat anlässlich des Forums Binnenschifffahrt 2017 am 26. September in Kalkar die Pläne für die neue Bunkerstation für Flüssigerdgas vorgestellt, die im dritten Quartal 2018 im Hafen Köln Niehl eröffnet wird. Die deutschlandweit erste Bunkerstation für LNG (Liquified Natural Gas) ermöglicht die Speicherung von Flüssigerdgas, mit dem Binnenschiffe auf dem Rhein – dem wichtigsten Wasserweg für den europäischen Transport – angetrieben werden können. Die Station wird auf einem von der Deutschen Shell angemieteten freien Grundstück unmittelbar an der Einfahrt zum Hafen Niehl errichtet. An der Kaianlage können gleichzeitig zwei Binnenschiffe mit LNG gebunkert werden. Die Versorgung der Station erfolgt anfangs über Tankwagen von den Niederlanden aus. Bei wachsendem Bedarf kann auch eine Belieferung per Schiff erfolgen.

LNG gilt als einer der vielversprechendsten alternativen Kraftstoffe, der bei Verbrennung deutlich weniger Schadstoffe als bei der Dieselverbrennung freisetzt. Durch die geringere Belastung durch Feinstaub oder NOx und sinkendem CO2-Ausstoß verbessert sich die lokale Luftqualität. Mit LNG-betriebenen Schiffen können Schiffsbetreiber die Emissionsauflagen der Binnenschifffahrt einhalten, ohne auf zusätzliche Abgasnachbehandlungssysteme angewiesen zu sein. Zunächst wird diese LNG-Bunkerstation vor allem eine Flotte von 15 neuen LNG-Binnentankern mit Flüssigerdgas versorgen, die regelmäßig die Raffinerie- und Chemiestandorte im Raum Köln mit Mineralölprodukten und Gas beliefern. (dü)

Bilder: PitPoint LNG

Zwei Binnenschiffe können gleichzeitig an der neuen Bunkerstation mit LNG betankt werden.

Die erste feste LNG-Bunkerstation Deutschlands entsteht auf diesem Grundstück an der Einfahrt zum Hafen Köln-Niehl.

Hafen news

Binnenschifffahrts-Redewendungen in vier Sprachen

Riverspeak: App „SINCP" vorgestellt

Schifferberufskolleg RHEIN

Klar bei Ausguck. Stand by lookout. Houd een uitkijk gereed. Mettez une vigie. Welche Standard-Redewendungen ein Binnenschiffer braucht, verrät seit Oktober die viersprachige App Le SINCP. Die Version 1.1. ist im Google Play Store sowie im Appstore kostenfrei erhältlich. SINCP steht für Standard Inland Navigation Communication Phrases. Die Einträge sind in die sechs Kapitel Allgemeine Regelungen, Schiff-Schiff- und Schiff-Land-Kommunikation, Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitssituationen, Redewendungen für die Kommunikation an Bord sowie Kommunikation im Küstenbereich unterteilt. Die Datenbank ist update-fähig. Auch Bilder mit Fachbezeichnungen sind im Kapitel 1.17 enthalten. Die vier Sprachen Deutsch, Englisch, Niederländisch und Französisch lassen sich beliebig gegenüberstellen. Längeres Tippen auf einen Eintrag aktiviert eine Vorlese-Funktion. Die App spricht neben der Berufsschifffahrt auch Freizeit-Skipper oder Schifffahrtsinteressierte an. Entstanden ist die Sammlung von „Riverspeak"-Redewendungen im Rahmen des EDINNA-Bildungsnetzwerkes bereits vor Jahren. Sie wurde mit dem Polizei-Ausschuss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) 2016 abgestimmt und seither von der ZKR empfohlen. Die Umsetzung als App verantwortete das Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg. Finanzielle und organisatorische Unterstützung gab es von dem europäischen Interreg-Projekt „Ler(n)ende Euregio". „Die reine App-Entwicklung hat knapp ein halbes Jahr gedauert", erklärt der stellverstretende Schulleiter Klaus Paulus. „Das Interreg-Projekt wollte ohnehin Apps programmieren. Da kam es gelegen, dass wir schon Inhalte in der Schublade hatten." Die technische Grundlage der mit 2,6 Megabyte sehr schlanken App soll nun weiteren viersprachigen und fachbezogenen Nachschlagewerken als Basis dienen: Geplant sind etwa Apps zum Thema Mechatronik und Logistik. *(cg)*

Meldepflicht für Tankschiffe

Sicherheitsgewinn

Bild: Grohmann

Ein Tankmotorschiff passiert die Loreley.

Die Tankschifffahrt auf dem Rhein unterliegt künftig der elektronischen Meldepflicht. Das hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beschlossen. Wie die Organisation aus Straßburg am 9. Oktober mitteilte, müssen ab dem 1. Dezember 2018 alle Tankfahrzeuge ihre Route auf einer elektronischen Plattform anmelden. Bislang ist die Meldung laut Rheinschifffahrtspolizeiverordnung auch über Sprechfunk oder schriftlich möglich. Doch gerade der häufig genutzte Sprechfunk hat sich als Fehlerquelle erwiesen. Alles eine Frage der Sicherheit, denn eindeutige Datensätze über möglicherweise gefährliches Ladegut erleichtern Einsatzkräften die Arbeit, wenn es mal zu einer Havarie oder einem Unfall kommt. Zugleich sinkt der Verwaltungsaufwand für die Schiffsführer, denn beim Passieren einer Revierzentrale – wie in Oberwesel – wird nur noch in Ausnahmefällen eine Neumeldung erforderlich sein. Die elektronische Meldung ist bisher nur für Containerschiffe verbindlich. *(cg)*

Gemälde zum Bau der Mülheimer Brücke: ‚Ehret die Arbeit und achtet den Arbeiter' ist das Bild tituliert.

Konrad der Große

1917 wurde Konrad Adenauer Oberbürgermeister in Köln

Konrad Adenauer war bekanntermaßen nicht nur der erste Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland, sondern bis zu Machtübernahme der Nationalsozialisten auch Oberbürgermeister der Stadt Köln. In dieser Funktion setze er viele Großprojekte durch, von denen die Domstadt noch heute profitiert.

Amtsantritt zur Umbruchzeit. „Vor 100 Jahren, am 18. Oktober 1917, trat Konrad Adenauer sein Amt als Oberbürgermeister seiner Heimatstadt Köln an. Für das Stadtmuseum Köln Anlass genug, mit einer Sonderausstellung vom 1. Juli bis 19. November einen der wichtigsten Bürger der Stadt den Kölnern noch einmal näher zu bringen. Es war eine turbulente Zeit, in der der durchsetzungsstarke Adenauer die Stadt führte: Zu seinem Amtseintritt befand sich Deutschland im Krieg und in Berlin herrschte Kaiser Wilhelm II. Bereits ein Jahr später war der Erste Weltkrieg verloren, britische Besatzungstruppen zogen in Köln ein und der Kaiser war auf dem Weg ins niederländische Exil.

Führungsstarker Pragmatiker. Umso erstaunlicher, dass es Adenauer in dieser bewegten Zeit schaffte, der Stadt so viele wegweisende Impulse zu geben. „Adenauer war dabei weniger der große Visionär, als vielmehr Pragmatiker und Technokrat mit Herz", sagt Rita Wagner, Leiterin der grafischen Sammlung des Stadtmuseums und Kuratorin der Ausstellung „Konrad der Große". „Der Grüngürtel war Adenauers Herzensangelegenheit", berichtet Rita Wagner weiter, „aber bei fast allen anderen Projekten hatte er die Weitsicht, gute Ideen und Projekte zu erkennen und die Tatkraft und das Geschick sie durchzusetzen." Das galt neben der Universität und den Sportstätten mit dem Müngersdorfer Stadion, vor allem für wirtschaftliche und verkehrstechnisch zukunftsweisende Ansiedlungen und Bauprojekte: Die Kölner Messe, die Ansiedlung von Ford, der Bau der Mülheimer Brücke als Hängebrücke, der Bau der ersten Bundeskraftstraße (Autobahn) nach Bonn, der Ausbau des Flughafens Butzweiler Hof als Zivilflughafen und nicht zuletzt der Ausbau des Hafens Köln Niehl – alle diese Projekte wurden unter Adenauer angestoßen, begonnen und durchgesetzt.

Die Sonderausstellung im Stadtmuseum Köln war vom vom 1. Juli bis 19. November 2017 zu sehen.

Hafenbau schaffte Arbeitsplätze. „Adenauer war natürlich auch hervorragend vernetzt", erklärt Rita Wagner, „gute Kontakte nach Berlin und vor allem seine guten Beziehungen zum SPD Vorsitzenden Wilhelm Sollmann sorgten letztlich für die Durchsetzungskraft in Köln." So gelang es nicht nur den politischen Umsturz friedlich zu gestalten, sondern auch die vielen

> „Moderner Industriehafen Köln Niehl 1925 eröffnet

Heimkehrer aus dem Krieg zu beschäftigen, denn die Arbeitsmarktlage war alles andere als rosig. 1923 waren über 50.000 Kölner ohne Arbeit.

„An der Kölner Universität, die er auch aus wirtschaftlichen Gründen ein Jahr zuvor wiedergegründet hatte, hielt er am 10. Juli 1920 eine Rede zu den ‚Wirtschaftlichen Zukunftsaufgaben Kölns'. Darin forcierte er eine aktive Industrieansiedlungspolitik und moderne Logistikeinrichtungen. Wegweisend stellte er den Zusammenhang von wirtschaftlicher Prosperität und gesundem Leben her – neben der Industrieansiedlung war für ihn der Grüngürtel Garant moderner Stadtentwicklungspolitik", schreibt Dr. Ulrich Soénius, Hauptgeschäftführer der IHK Köln, im Ausstellungskatalog. Im Zusammenhang mit dem Bauprojekt der Kraftwagenstraße von Köln nach Bonn, sei es Adenauer auch darum gegangen, Arbeitslose mit Notstandsarbeiten zu beschäftigen. Rita Wagner bestätigt diese Darstellung: „Adenauer hat bei allen Großprojekten nicht nur den langfristigen Vorteil seiner Stadt im Blick, sondern auch das kurzfristige Wohl der Bürger." So habe er dafür gesorgt, dass große Bauprojekte wie der Hafenausbau in Niehl hauptsächlich mit „manpower" bewältigt wurden, und weniger mit großen Maschinen.

„Geschickt verstand es Adenauer, die Machtverhältnisse in der Stadt so zu nutzen, dass er die Stimmen für die Umsetzung der Pläne zusammenbekam. Die Variante „Hängebrücke" für die Mühlheimer Brücke mag hier als Beispiel dienen. Sie war dem Umstand geschuldet, dass hier Kölner Firmen und Arbeiter im Vordergrund standen, vorneweg der Stahlseilproduzent Felten & Guilleaume. Es war wohl dieses Argument, dass auch die Kölner Kommunisten überzeugte und weniger der Umstand, dass jüngst eine solche Brücke auch im kommunistischen Bruderland Russland gebaut worden sei, wenngleich dieser Umstand sicherlich geholfen hat. Die günstigere Variante aus dem Ruhrgebiet war somit hinfällig. Es gelang ihm Anfang der 30er Jahre Ford aus dem Berliner Westhafen, wo das erste Montageband stand, nach Köln zu holen, als das Unternehmen einen Produktionsstandort in Europa suchte. Die großen Flächen direkt am Rhein unmittelbar neben dem neuen Hafen Niehl, die Rohstoffe aus dem benachbarten Ruhrgebiet, sowie die leistungsfähige Hinterlandanbindung per Bahn und Schiff bis in die Nachbarstaaten, halfen Adenauer bei seiner Argumentation für Köln.

Bilder: Heying

Auch in der Kunst fand Konrad Adenauers Wirken seinen Niederschlag.

Qualifizierte Mitstreiter. „Er war auch ein Genie der Darstellung und Repräsentation", beschreibt Rita Wagner: „Keine Eröffnung in Köln fand ohne ihn statt, ganz gleich, wer das Projekt erdacht oder zu Ende gebracht hatte." Adenauer habe damals viel besser erkannt, was die öffentliche Wahrnehmung für einen Politiker bedeutet, als viele heutige Politiker, findet Rita Wagner.

> „Ford-Werke ziehen 1930 vom Berliner Westhafen nach Köln-Niehl

Auch Ulrich Soénius bescheinigt Adenauer eine große Über- und Weitsicht: „Konrad Adenauer erkannte als Oberbürgermeister den Wert einer gezielten Wirtschaftspolitik. Er sorgte mit der Bereitstellung von Flächen und Infrastruktur für die notwendigen Rahmenbedingungen. Sein größter Erfolg war die Ansiedlung der Ford-Werke. Die Wirtschaftsförderung war nicht das Alleinwerk Adenauers. Neben hervorragenden Mitarbeitern, vor allem Beigeordnete, konnte er sich auf einige Stadtratspolitiker und Vertreter der Wirtschaft verlassen, besonders auf Louis Hagen, IHK-Präsident 1915 bis 1932. In gewisser Weise kann die erfolgreiche Wirtschaftsförderung Adenauers auf die heutige Zeit übertragen werden: Fläche, Infrastruktur, Schnelligkeit, ein gutes Team und der Sinn für Trends."

Erster Bundeskanzler. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 endet Adenauers Zeit in Köln. Er reist nach Berlin, protestiert gegen seine Absetzung, sorgt dafür, dass er seine Bezüge weiter erhält und hält sich aus der offiziellen Politik heraus. Nach Köln darf er nicht zurückkehren. Nach dem Krieg sei er „härter" geworden, sagt Rita Wagner, die Entmachtung und durch das Leben unter den Nationalsozialisten hätten den Menschen und Politiker Adenauer verändert. Als Bundeskanzler übernimmt er dann wieder ein leitendes Amt in der Politik – in Bonn, gleich „nevvenaan".

Martin Heying

neska-Gruppe

Michael Kisser Geschäftsführer der Pohl & Co. GmbH

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2017 wurde Michael Kisser (53) zum Geschäftsführer der zur neska-Gruppe in Duisburg gehörenden Pohl & Co. GmbH in Hamburg bestellt. Michael Kleifges ist mit Ablauf des 30. September als Geschäftsführer ausgeschieden. Kisser ist seit 24 Jahren im Unternehmen tätig und leitete bisher erfolgreich die Pohl-Niederlassungen in Berlin und Dresden. Diese Aufgaben wird er bis zu einer Nachfolgeregelung in Personalunion wahrnehmen. „Mit Michael Kisser gewinnen wir einen absoluten Kenner des Papiermarktes für die Geschäftsführung der in diesem Segment tätigen Pohl-Gruppe, der zudem bei Kunden und Mitarbeitern ein hohes Ansehen genießt", so Volker Seefeldt, Vorsitzender der Geschäftsführung der neska-Gruppe. Pohl & Co ist auch im Hafen Köln-Niehl mit einem eigenen Terminal sowie Lager- und Transportkapazitäten vertreten und beliefert regionale Druckereien, Industrie und Handel mit Druck-, Spezial- und Verbrauchspapieren. (dü)

Bild: neska
Michael Kisser

Temperaturgeführt und Gefahrgut nach Maß

neska-Niederlassung Mannheim setzt auf Logistik für spezielle Waren

Die südlichste Niederlassung der Kölner HGK-Tochtergesellschaft neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH arbeitet in Mannheim und ist mit ihrem Leistungsportfolio ein Exot in der Gruppe, so Niederlassungsleiter Alen Petrusic. Die zum Geschäftsbereich ‚Logistics' gehörende Spedition bietet seit Jahren die gesamte Palette moderner Logistikdienstleistungen und entwickelt wirtschaftliche Lösungen für europa- und weltweite Transporte per Lkw, Bahn und Schiff. An vier modernen Lagerstandorten in der Umgebung von Mannheim bietet neska Handling, Kommissionierung, Konfektionierung und Verpackung von Waren aller Art sowie die Bewirtschaftung der Läger von Industriekunden.

Supply Chain ohne Lücke. Das ist der Anspruch der neska in Mannheim. Neben dem Handling von Gefahrstoffen bietet neska individuelle Konzepte für Projektlogistik und Outsourcing. Die Niederlassung im Hafen Mannheim am Rheinkai ist mit den Verkehrsträgern Binnenschiff, Bahn und Lkw trimodal angebunden. Hinter der modern gestalteten Fassade verbirgt sich ein Hochregallager mit 2.400 qm Fläche mit Platz für 2.800 Industriepaletten, so Prokurist Alen Petrusic. „Flüssige und feste Chemiegüter aus dem Bereich der Reinigungsmittel sowie Produkte für die Lebensmittelindustrie, wie Zitronensäure und Nahrungsergänzungsmittel, gehören zum Warenspektrum." Alen Petrusic ist seit dem 1. Mai Leiter der Niederlassung Mannheim und soll die Geschäftsfelder weiter entwickeln. „Wir haben uns in Mannheim auf Gefahrstoffe spezialisiert. Die chemische Industrie ist in der Großregion ein starker Wirtschaftsfaktor", berichtet er. „Für diese Kunden verpacken wir verschiedene Waren in Container und bringen sie per Lkw Bahn und Schiff über die Seehäfen weltweit zum Versand." Die trimodale Anbindung des Lagers im Hafen bietet eine Reihe von logistischen Vorteilen. „Für Großkunden aus der Getränke- und Waschmittelindustrie nutzen wir unseren Gleisanschluss: Von den Herstellerwerken eingehende Waggonladungen werden hier entladen und kommissioniert, auf Lkw verladen und in der Region verteilt", so Petrusic.

Weitere Standorte in der Region. „In Ladenburg bewirtschaften wir für einen benachbarten Industriekunden ein vollautomatisches Hochregallager mit 7.000 Paletten-Stellplätzen, das direkt mit dem IT-System des Kunden verknüpft ist", erklärt Petrusic. „Dort werden spezielle Reinigungsmittel für Milchbauern, die Landwirtschaft, Kranken- und Pflegeeinrichtungen gelagert." Neben den Produkten des Kunden sind auch ergänzende Waren anderer Hersteller wie Pflegemittel, Ersatzteile und Verbrauchsmittel eingelagert, die dessen Kunden mitbestellen. „Die Auslieferung erfolgt großenteils mit von der neska disponierten Lkw, deren Fahrer Folgebestellungen beim Kunden entgegennehmen. Kleinsendungen liefern wir über Paketdienste aus", so Petrusic. „In Edingen-Neckarhausen bewirtschaften wir ein Kundenlager mit 6.200 Paletten neben der Produktion. Dort lagern, kommissionieren, verpacken und versenden wir Produkte für die Lebensmittelindustrie", berichtet Petrusic. Das vierte Lager mit 3.000 Paletten-Stellplätzen befindet sich in Ludwigshafen. "

Thermo-Transporte per Lkw. Ein weiterer bedeutender Geschäftszweig der neska Niederlassung Mannheim ist die Lkw-Spedition, die 50 % des Umsatzes der Niederlassung erwirtschaftet. „Hauptaktionsfeld sind temperaturgeführte Transporte mit speziellen Thermo-Lkw", berichtet Alen Petrusic. „Das Spektrum reicht von tiefgekühlter Ware mit minus 20 Grad bis hin zu plus fünf Grad. Wir verfügen über Trailer mit Zwei-Kammer-System für verschiedene Partien mit unterschiedlicher Temperatur." Doch auch andere Temperaturen sind möglich. „So werden hoch empfindliche medizinische Geräte bei 20 Grad transportiert, um Kondenswasser zu vermeiden. Die Temperatur wird während der gesamten Fahrt konstant gehalten und protokolliert." Dazu brauche die neska einen qualifizierten Fuhrpark, den sie über bewährte Partner darstellt. „Wir betreiben eigene Kühlsattelauflieger mit fremden Zugmaschinen. Eine Reihe von Stammunternehmern ermöglichen uns den Zugriff auf über 1.000 Spezialfahrzeuge mit Thermoausstattung", sagt Petrusic. Täglich werden 30 bis 35 Lkw beladen, die meist auf Langstrecke Richtung Türkei, Südspanien und Italien unterwegs sind. Rückladungen von Lebensmitteln sorgen für ein gewinnbringendes Geschäft.

Bilder: neska, SUT-Archiv

Die neska Thermo-Lkw sind europaweit im Einsatz.

Logistik-Netzwerk neska. Bei besonderen Anfragen hat die Mannheimer Niederlassung schnellen Zugriff auf das vielfältige logistische Fachwissen innerhalb der neska-Gruppe und deren Netzwerk. „Durch Kooperation innerhalb der Gruppe heben wir gemeinsam neue Marktpotenziale. Die Zusammenarbeit mit unseren Schwesterhäusern in Duisburg, Düsseldorf und Köln im Lkw- und Containerbereich ist gut. Bei Fragen zu Gefahrgut klingelt häufig bei uns das Telefon und wir helfen gerne, Gefahrgut ist ja unser Tagesgeschäft", betont Petrusic. An den Standorten der Niederlassung Mannheim beschäftigt die neska 40 Mitarbeiter. „Wir sind ein anerkannter Ausbildungsbetrieb, 2016 haben wir drei und 2017 vier Lehrlinge neu aufgenommen", sagt Petrusic stolz. Mit gut geschultem Personal, das nach der Ausbildung oft lange im Unternehmen bleibt, sieht er den Standort Mannheim für die Zukunft sehr gut aufgestellt.

Hans-Wilhelm Dünner

neska Prokurist und Niederlassungsleiter Alen Petrusic (r.) freut sich mit Lagerleiter Oliver Walter über die spannenden Aufgaben am Standort Mannheim.

Von Montangütern zum Container

HTAG und MMS setzen am neuen Standort im Hafen Metz auf neue Verkehre

Die in Duisburg beheimatete HTAG Häfen und Transport AG ist eine Tochter der HGK und seit 1972 auf der Mosel aktiv. Anfang 2017 ist die Niederlassung im französischen Lothringen von Thionville in das neue MMS Containerterminal in Metz in ein modernes Gebäude umgezogen. „Der neue Standort trägt den geänderten Güter- und Ladungsströmen auf der Mosel Rechnung", so Niederlassungsleiter Pascal Rodius, der zwei weitere Mitarbeiter beschäftigt. Rodius ist zugleich gemeinsam mit Jaques Kopff von der Société des Ports de Moselle Generaldirektor des modern ausgestatteten MMS Terminals für Container, Massen- und Schwergut.

Herausforderung für die Mannschaft von Pascal Rodius ist der anhaltende Strukturwandel im Einzugsgebiet Mosel und Saar: „Metz ist der größte Getreide-Binnenhafen in Frankreich. Die Schiffe werden mit Getreide und Futtermitteln zu Rhein- und Kanalstationen beladen." Der Ladungsrekord der französischen Mosel zur Montanzeit lag bei 9,9 Mio. t jährlich. Jetzt liegen die Mengen unter 5 Mio. t. Ursache sind das Sterben der lothringischen Stahlindustrie und die Energiewende in Frankreich. „Zwei bislang per Schiff versorgte Kohlekraftwerke wurden auf Erdgas umgestellt", so Rodius. Diese Mengen fehlten heute in der Transportbilanz und lassen Schiffsraum für moselabwärts gehende Verkehre zur Mangelware werden. Rodius: „Unsere Aufgabe ist es neue Verkehre und Produkte zu akquirieren, um die wegfallenden Transportmengen sukzessive zu ersetzen und mehr Schiffsraum in die Mosel zu ziehen."

„Wir haben uns seit vielen Jahren auf Getreideverkehre zwischen Deutschland und Benelux spezialisiert und sind heute Marktführer auf der Mosel", berichtet Rodius stolz: „Die HTAG Metz verantwortet diesen Marktbereich auch innerhalb der HTAG Gruppe. Heute sind moderne Großmotorschiffe und verlässliche Transportzeiten gefragt – deshalb plädieren wir auch für den Ausbau der zweiten Moselschleusen in Deutschland und Frankreich als wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in unserer Region."

Die Situation im französischen Agrarsektor ist infolge des Klimawandels nicht leicht. „Die Ernte ist im Jahr 2016 wegen des schlechten Wetters um 30 % niedriger ausgefallen", berichtet Rodius. Die Getreidemengen auf der Mosel seien in der Folge um 40 bis 50 % gesunken. „Daher sind die Transporte an französischen Moselstationen des Jahres 2016 auf 5 Mio. t zurückgegangen. Die Ernte 2017 war etwas besser als im Vorjahr, ist aber noch weit entfernt von früheren Rekordmengen", so Rodius. Neue Transportmengen sieht Pascal Rodius im wachsenden Marktsegment Container. Das vergangenes Jahr eröffnete neue trimodale Terminal MMS Metz sei gut angelaufen. Aufgrund der modernen Ausstattung konnte die HTAG auch neue Gütergruppen und Relationen an das Terminal binden. Zwischen Metz und Österreich verkehrt drei Mal in der Woche ein Halbzug mit Aluminium-Salz-Abfällen für die Entsorgung in Metz. Hier werden die Bestandteile der Ladung getrennt und der Zug transportiert den aufbereiteten Teil der Ladung zurück, berichtet Rodius: „Senf aus Kanada kommt in Containern per Schiff oder Zug nach Metz und wird von hier nach Dijon gefahren. Auch die Containermengen für das große Zentrallager von IKEA neben dem Hafen Metz laufen stabil."

Aber auch bei konventioneller Ladung und Schwergut sieht Rodius Perspektiven, etwa bei Windkraftkomponenten. Der Hafenmobilkran kann bis zu 60 t heben und hat sich bereits beim Umschlag von Flügeln, Maschinenhäusern und Turmsegmenten aus Stahl und Fertigbeton bewährt. Der Kran ist auch mit einem Greifer für den Umschlag von Massengut ausgestattet.

Bilder: SPDM

Blick aus dem neuen MMS-Verwaltungsgebäude auf den Hafen Metz. Links der größte Getreide-Binnenhafen Frankreichs, rechts das neue trimodale Multifunktionsterminal für Container, Massengut, Stückgut und Schwerkolli.

Pascal Rodius (l.) und Geoffroy Bertin freuen sich über die neuen Verkehre und Möglichkeiten am Standort Metz.

Die in Kooperation mit dem Hafen Luxemburg auf Mosel und Rhein betriebene Containerlinie habe sich gut entwickelt. Rodius: „Die Container auf der Mosel sind häufig schwere 20-Fuß-Container mit 25 bis 30 t Gewicht. Im Export werden vor allem Lebensmittel sowie Massengüter wie Getreide, Soda oder Carbonat transportiert". Ergänzt wird das Angebot per Schiff auch durch Bahnverkehre. „Einmal in der Woche fahren wir einen Ganzzug von Metz nach Antwerpen. Diese Bahnlinie wird demnächst mit einem zweiten Zug verdoppelt, sodass dann jeweils zwei Zug- und eine Schiffsabfahrten ab dem Terminal Metz in der Woche stattfinden", kündigt Rodius an.

„Das neue MMS-Terminal zu entwickeln ist eine schöne Aufgabe und macht Freude. Die ersten Monate mit neuen Verkehren haben gezeigt, dass es in der Region einen hohen Bedarf für die von uns angebotenen Dienstleistungen im kombinierten Verkehr und konventionellen Hafenumschlag gibt. MMS ist das einzige trimodale Terminal in der Region mit direktem Autobahnanschluss. Die hohe Effizienz und gute Infrastrukturausstattung sowie moderne technische Ausrüstung des Terminals entscheidet letztlich über unsere Wettbewerbsfähigkeit. Bei der Akquise von Schwer- und Massengut erhalten wir auch Unterstützung durch die Kollegen in der HTAG-Zentrale in Duisburg. Das Team von HTAG Metz und MMS blickt optimistisch in die Zukunft", so Pascal Rodius abschließend.

Hans-Wilhelm Dünner

Hafen news

einFLUSSreich. Köln und seine Häfen

Ausstellung 2018 im Historischen Archiv

Vom 11. April bis 16. November 2018 findet die große Jahresausstellung des Historischen Archivs der Stadt Köln statt, die sich der Geschichte der Kölner Häfen und ihrer Bedeutung für die Entwicklung der Stadt widmen wird. Neben der Vorgeschichte der modernen Häfen in Antike, Mittelalter und Früher Neuzeit sind die Anlegung des Rheinauhafens als erster moderner Hafen Kölns im Jahr 1898, seine Umgestaltung zu Beginn des Jahrtausends und die Pläne für das Hafenumfeld in Mülheim Stationen dieser Reise. Die besondere Bedeutung der Umwandlung des Hafens Deutz in ein modernes Wohn- und Arbeitsquartier wird als Ausblick eine zentrale Rolle einnehmen. Begleitet wird die Jahresausstellung von einem bunten, prominent besetzten Rahmenprogramm mit abwechslungsreichen Vorträgen und einer großen, abschließenden Podiumsdiskussion. Veranstaltungsort: Historisches Archiv der Stadt Köln, Heumarkt 14, Köln - Altstadt/Nord. *(dü)*

Neuer Kalender des Stadtarchivs

Köln und seine Häfen

Bild: Stadt Köln

Kalender Titelblatt

Am 19. September stellte das historische Archiv der Stadt Köln im Hafenamt im Rheinauhafen die 12. Auflage seines historischen Kalenders vor, der sich der Geschichte der Kölner Häfen widmet. Mit dem Rheinauhafen, dem Niehler Hafen, dem Hafen Mühlheim, dem Hafen Deutz und dem Godorfer Hafen verfügt Köln über eine Hafenlandschaft, die die Bedeutung der Stadt als Handelsmetropole von europäischem Rang reflektiert und zu ihrer Entwicklung maßgeblich beigetragen hat. Der Rheinauhafen wurde am 14. Mai 1898 als seinerzeit modernster Hafen Deutschlands feierlich geöffnet und ist untrennbar mit der Entwicklung Kölns zu einer modernen Großstadt verbunden. Der neue Kalender zeigt unter dem Titel „einFLUSSreich. Köln und seine Häfen" in zwölf Schwarz-Weiß-Fotografien aus den Jahren 1880 bis 1960 die Kölner Häfen. Der Kalender ist für 15 Euro über das historische Archiv, den Buchhandel und Kölntourismus erhältlich. ISBN: 978-3-928907-33-0 *(dü)*

Bild: COBE, moderne stadt

Hafen Deutz wird Quartier zum Wohnen und Arbeiten

Der Entwurf des Kopenhagener Architektenbüros COBE überzeugt durch die gelungene Integration des industriellen Erbes des Hafens Deutz.

Interview mit ‚moderne stadt'- Geschäftsführer Andreas Röhrig

‚moderne stadt'- Geschäftsführer Andreas Röhrig

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG hat ihre Grundstücke sowie die Wasserfläche des Hafenbeckens im Deutzer Hafen im Dezember 2016 an die Stadtentwicklungsgesellschaft ‚moderne stadt' veräußert. Die städtebauliche Entwicklung des Hafenareals mit einer Gesamtfläche von 37 Hektar soll ab dem Jahr 2021 erfolgen. Der Weg für die Umwandlung des Deutzer Hafens zu einem neuen Stadtviertel ist bereitet. Die KHZ-Redaktion sprach mit ‚moderne stadt'-Geschäftsführer Andreas Röhrig über die Planungen für den Industriehafen. (dü)

Im Jahr 2020 nimmt die RheinCargo den Deutzer Hafen vom Netz. Anschließend wird das Areal, ähnlich wie der Rheinauhafen, städtebaulich entwickelt. Werden wir hier eine Neuauflage der Kranhäuser erleben?

Andreas Röhrig: Der Rheinauhafen ist ein Kind seiner Zeit und ein ganz wichtiger Baustein der Kölner Stadtentwicklung. Man muss aber wissen, dass der Rheinauhafen nicht wirklich ein Quartier ist. Er ist eine 1,8 bis 2 km lange einreihige Bauzeile, zugleich ein für die Stadtansicht von Köln enorm wichtiges Projekt. Der ehemalige innerstädtische Industriehafen Deutz hingegen, soll in den kommenden Jahren zu einem modernen Quartier zum Wohnen und Arbeiten für mehrere tausend Menschen entwickelt werden. Das Areal mit einer Gesamtfläche von 37 Hektar liegt rechtsrheinisch in Sichtweite des Domes, direkt am Rhein. Die Flächen im Deutzer Hafen stammen zum großen Teil aus unserem Mutterkonzern. Wir organisieren hier eine strukturierte Flächenentwicklung und bereiten damit den Markt für Projektentwickler, Investoren und Genossenschaften so vor, dass alle zum Zuge kommen können.

Wie wird diese Transformation des Hafens aussehen?

Andreas Röhrig: Das städtebauliche Wettbewerbsverfahren wurde im September 2016 abgeschlossen. Seit Februar 2017 haben sich fünf interdisziplinäre Teams aus international renommierten Planungsbüros unter Mitwirkung der Bürgerschaft mit der Frage beschäftigt, wie das neue Kölner Veedel von morgen aussehen könnte. Die überzeugendste Antwort hat das Kopenhagener Architektenbüro COBE in Zusammenarbeit mit Ramboll Studio Dreiseitl (Überlingen), Transsolar (Stuttgart) und knp.bauphysik (Köln) geliefert. Der Entwurf überzeugt unter anderem durch die gelungene Integration des industriellen Erbes, die nicht nur im Erhalt der Kranbahnen und des ehemaligen Löschkrans Ausdruck finden soll. Er greift in vielfältiger Weise Motive des Hafens und der dort ansässigen Mühle auf und macht sie zur „DNA" des neuen Viertels. Unterschiedliche Typologien innerhalb der geplanten neuen Baukörper stellen nicht nur die architektonische Vielfalt sicher, sondern auch eine lebendige soziale Mischung – mindestens ein Drittel der Wohnungen soll im geförderten Wohnungsbau errichtet werden. Aktive Erdgeschossnutzungen ermöglichen eine Vernetzung der unterschiedlichen Nutzergruppen. Die Dichte des Quartiers nimmt von der unbebauten Molenspitze im Norden in Richtung Süden immer mehr zu. Das Hafenbecken als größter öffentlicher Freiraum und Industriedenkmal wird von weiteren Parks und öffentlichen Plätzen begleitet und schafft so für jede Lage im Quartier eine Verbindung zur Landschaft. Der Niveauunterschied zwischen der heutigen Hafenkante und des hochwassersicheren Bereiches wird teilweise durch hochwertig gestaltete, behindertengerechte Treppenanlagen ausgeglichen. Die Ostseite des Hafenbeckens wird als urbanes Ufer ausformuliert, während die Westseite einen grünen Charakter bekommt. Den Höhepunkt findet diese Planung in einem Wasserbecken am südlichen Ende des Hafenbeckens, das den Blick über das Hafenbecken auf die Türme des Domes freigibt.

> „Löschkran und Mühle bleiben „DNA" des neuen Viertels

Es bleiben also Teile der industriellen Bebauung erhalten? Was geschieht mit der Drehbrücke?

Andreas Röhrig: Die historische „Deutzer Drehbrücke" verbindet die Siegburger Straße über die Alfred-Schütte-Allee mit dem Poller Rheinufer und wurde 1907 zeitgleich mit dem Bau des Deutzer Hafens errichtet. Sie steht seit dem 1. Juli 1980 unter Denkmalschutz und bleibt so erhalten, wie sie ist. Teile der rot verklinkerten Mühlegebäude und der am Hafenkopf stehenden weißen Mühle mit dem „Sonnenstern" sind denkmalwürdig, aber zurzeit noch nicht in die Denkmalliste eingetragen. Das Unterschutzstellungsverfahren wird aktuell durch den Stadtkonservator der Stadt Köln betrieben und soll eng mit den Entwicklungsverfahren der ‚moderne stadt' verschränkt werden. Damit wird eine planerisch und wirtschaftlich sinnvolle Umnutzung wesentlicher Gebäudeteile ermöglicht. Die Pläne des mit der baulichen Entwicklung beauftragten Architekturbüros COBE, Copenhagen sehen vor, den industriellen Charakter des Deutzer Hafens zu bewahren und in das neu entstehende, vitale Stadtquartier zu übertragen.

Bauprojekte am Rhein sind immer hochwassersensibel. Vor allem in Köln hat man sich aus gutem Grund dem Hochwasserschutz verschrieben und hier auch schon viel investiert. Wie sieht es damit bei der Neugestaltung des Deutzer Hafens aus?

Andreas Röhrig: Der Deutzer Hafen selber liegt komplett im Überflutungsbereich. Das ist ein sogenannter Retentions- bzw. Stauraum für den Hochwasserfall. Es gab 2014 ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes für einen vergleichbaren Fall an der Mosel. Davor hatte die Bezirksregierung die Haltung vertreten, dass in solchen Gebieten gar nicht gebaut werden darf. Das BVG hat nun klargestellt, dass das neue Wasserhaushaltsgesetz, woraus diese Regelung abgeleitet worden ist, das so gar nicht bestimmt. Es geht in diesem Gesetz ausschließlich um komplett neue Entwicklungsbereiche. Das heißt, auf der grünen Wiese, welche als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen ist, darf nicht gebaut werden. Das Gesetz gilt somit nicht für Flächen, die schon eine Nutzung haben, wie im Fall des Hafengeländes. Wir haben jedoch das Gebot, bei der Standortentwicklung diesen Retentionsraum in Bezug auf die Kubikmetermengen nicht zu verkleinern, sondern mindestens gleich zu halten bzw. zu erhöhen. Das wird uns gelingen, denn auch das Zusammenspiel mit der Stadt Köln ist optimal.

Ist der Umbau des Deutzer Hafens vorerst das letzte Kölner Großprojekt?

Andreas Röhrig: Die Parkstadt Süd oder auch der Mühlheimer Hafen sind ohne Zweifel die Kölner Großprojekte, die noch kommen werden und die der Dimension der Entwicklung des Deutzer Hafens entsprechen. Dort befinden sich die wichtigsten Flächenpotentiale, und Köln hat nur noch wenige Freiflächen.

Haben Sie vielen Dank für das Gespräch, Herr Röhrig.
Das Interview führte Martin Heying

Neues Heim am Strom

Recycler Theo Steil zieht vom Hafen Deutz nach Godorf

Das Recycling Unternehmen Theo Steil GmbH betreibt seit 1989 im Deutzer Hafen einen Metallrecyclingbetrieb zur Behandlung und Lagerung von Stahl- und Eisenschrott. Nun, da der Hafen bis 2020 vom Netz genommen wird, muss ein neuer Betriebsstandort her – und ist auch schon gefunden. Einen Standort gleichermaßen in Köln und am Rhein, hatte man im Sinn und fand gemeinsam mit der HGK die Lösung: Neuer Standort des Recyclingunternehmens Theo Steil GmbH soll nun der Hafen Köln-Godorf werden. Die neue Betriebsfläche muss ausreichend Platz für Zwischenlagerung und Umschlag des Schrotts bieten und außerdem den Umschlag auf Binnenschiff und Bahn ermöglichen. Im Godorfer Hafen sind diese Voraussetzungen gegeben, um das Geschäft in unveränderter Größe fortzuführen. Das dazu nötige Genehmigungsverfahren wurde bereits im April eingeleitet, nun steht man in den Startlöchern: Am 31. Dezember 2020 beginnt nämlich die städtebauliche Entwicklung des Hafenareals mit einer Gesamtfläche von 35 ha.

Neue Adresse Hafen Godorf. Die Fläche von 14.000 Quadratmetern liegt am südöstlichen Ende des Godorfer Hafenbeckens 3, fast direkt am Strom und diente bislang dem Umschlag trockener Massengüter. Die Fläche im Deutzer Hafen ist mit rund 45.000 Quadratmetern deutlich größer. Verladekran und Kranbrücke werden den Umzug gar nicht erst mitmachen. Glücklicherweise reicht ein Kran der HGK bis in das neue Grundstück hinein. Zusammen mit mobilem Gerät ist der Umschlag gesichert. Durch Modernisierungen will die Theo Steil GmbH den Flächenbedarf absenken, doch das allein wird nicht ausreichen. Auf dem neuen Grundstück ist neben der Umschlagfläche nur noch wenig Platz. Man wir hier schneller umschlagen müssen als bislang, da die Lagerungskapazität in Godorf maximal 12.000 Tonnen beträgt. Verwaltung, Sozialgebäude und die Steil-Lkw-Flotte müssen wohl auf andere Gewerbeflächen ausweichen.

Gute Verkehrsanbindung in Godorf. Die Anlieferung der Altmetalle erfolgt in kleineren Mengen per Lkw aus Köln und der Umgebung von Köln. Der Weitertransport der zwischenbehandelten Metalle erfolgt dann zu 90 Prozent per Schiff. Deutlich über 100.000 Tonnen sind das in Köln pro Jahr, die Kaikante ist somit unerlässlich für das Unternehmen. Der Rest geht per Bahn auf die Reise. Da kommt es dem Unternehmen entgegen, dass in Godorf die Autobahnanbindung und auch die Anbindung an die Schiene sehr gut sind. Köln zu verlassen war für die Steil GmbH keine Option, denn man hätte ansonsten jahrzehntelang gewachsene Kundenbeziehungen auf's Spiel gesetzt.

Umfangreiche Investitionen. Nun sollen auf dem Godorfer Gelände die nötigen Hallen und Produktionsbetriebe und eine vier bis sechs Meter hohe Lärmschutzwand gebaut werden. Dann folgt Ende 2019 der Umzug von Deutz nach Godorf. Alle 75 Beschäftigten werden mit dem Unternehmen umziehen und die logistische Herausforderung für den Metallverwerter mit stemmen, denn aus Deutz kommt neben den kleineren mobilen Einheiten schweres Gerät nach Godorf: Eine Brikettierpresse mit ca. 45 Tonnen, eine Großschere mit etwa 380 Tonnen, zwei Brennereinhausungen mit ca. 200 Tonnen und sieben Bagger mit Einsatzgewichten zwischen 20 und 70 Tonnen. Da bietet sich der Transport per Schiff geradezu an. Martin Heying

Bild: SUT-Archiv

Deutlich über 100.000 Tonnen Schrott werden von Theo Steil jährlich im Hafen Köln-Deutz auf Binnenschiffe verladen.

Interview mit Dr. Christian Satlow

Dr. Christian Satlow

Dr. Christian Satlow ist Geschäftsführer bei der Theo Steil GmbH und zuständig für Technik, Logistik und Genehmigungsverfahren. Für die Zukunft erwartet er verstärkte Export-Aktivitäten seines Unternehmens. Köln ist von den elf Niederlassungen ohnehin schon die exportstärkste. Der Schiffsverkehr wird also weiter wachsen.

Das Grundstück im Godorfer Hafen ist für die Theo Steil GmbH eine glückliche Fügung, trotzdem stellt der Umzug das Unternehmen vor eine große Herausforderung.

Dr. Christian Satlow: Das stimmt. Doch die HGK unterstützt den Umzug nach Kräften, mehr als es ein Vermieter üblicherweise tun würde. Außerdem werden wir den neuen Standort mit höherem Standard und höherer Flexibilität bebauen, ein weiterer Umzug würde dann nicht mehr so aufwändig. Allerdings haben wir im Moment noch Probleme geeignete Flächen für die Bereiche zu finden, die wir auf dem kleineren Grundstück in Godorf nicht mehr unterbringen können. Ich hoffe, dass uns die umliegenden Kommunen da noch entgegenkommen.

Binden Sie die Anwohner in Ihre Pläne mit ein?

Dr. Christian Satlow: Das tun wir, obwohl es sich nicht um eine Hafenerweiterung, sondern um die Umnutzung einer bestehenden, genutzten Hafenfläche handelt. Dennoch möchten wir offen mit den Bürgern kommunizieren. Es haben schon Versammlungen stattgefunden und wenn wir im nächsten Jahr konkrete, mit der Bezirksregierung abgestimmte Pläne für den Umzug haben, werden wir auf die verschiedenen Bürgerinitiativen zugehen und diese vorstellen. Außerdem kann sich jeder bei uns auf der Homepage über den aktuellen Stand in Godorf informieren.

Haben Sie vielen Dank für das Gespräch, Herr Dr. Satlow.
Interview Martin Heying

Bild: SUT-Archiv

Teile der rot verklinkerten Mühlengebäude und der am Hafenkopf stehenden weißen Mühle mit dem „Sonnenstern" sind denkmalwürdig und sollen im Rahmen der baulichen Entwicklung des Hafens Deutz erhalten bleiben.

Ellmühle zieht in den Hafen Krefeld

Umzug der größten Mühle Deutschlands innerhalb der RheinCargo-Familie

Mit der Umgestaltung des Deutzer Hafens endet auch eine Ära in der Domstadt: „Aurora mit dem Sonnenstern essen alle Kinder gern", so klang es in den 60er und 70er Jahren aus den Radios und Fernsehern der Republik. Das in dem Werbeslogan besungene Mehl stammte aus der Ellmühle im Deutzer Hafen. GoodMills Deutschland, eines der führenden deutschen Mühlenunternehmen, betreibt seit 1909 die Ellmühle in Köln. Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung im Deutzer Hafen hatte man 2016 das Grundstück, auf dem die Mühle steht, an die Stadt Köln verkauft. Produziert wird in Deutz aber noch bis Ende 2020. Die Ellmühle hat eine jährliche Vermahlungskapazität von 365.000 Tonnen Weizen und Roggen und ist damit eine der bedeutendsten Mühlen in Europa. Bei der Suche nach einem neuen hafenaffinen Standort war GoodMills vor allem eines wichtig: Man wollte das neue Grundstück erwerben, eine Pacht kam nicht in Frage. Daher gestaltete sich die Suche in Köln schwierig. Nach der Prüfung mehrerer Standortalternativen in NRW entschied sich GoodMills für einen Neubau mit gleicher Vermahlungskapazität, der zudem neue Maßstäbe bei Produktsicherheit, Hygiene und Energieeinsatz setzen werde. Dabei war die verkehrstechnische Anbindung via Wasser, Schiene und Straße von großer Bedeutung, direkt gefolgt von den genehmigungstechnischen Rahmenbedingungen.
Im Rheinhafen Krefeld konnte GoodMills ein Grundstück von 47.000 Quadratmetern erwerben. 2018 startet der Neubau der Mühle in Krefeld. „Wir sind uns unserer gewachsenen Verantwortung als Versorger der Region bewusst. Und es fällt uns nicht leicht, Köln nach so langer Zeit zu verlassen", betont Gunnar Steffek, Sprecher der Geschäftsführung von GoodMills Deutschland. „Dennoch freuen wir uns auf den Neustart in Krefeld: Er bietet uns die Chance, eine der modernsten Mühlen Europas von Grund auf neu zu konzipieren, um auch in Zukunft unseren Kunden sichere Produkte mit höchster Qualität zu liefern." Mit dem Verkauf der Ansiedlungsfläche im Krefelder Hafen an GoodMills ist dort das letzte große zusammenhängende Grundstück belegt. Der Hafen Krefeld zählt zu den Beteiligungen der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH), die 2008 eine strategische Partnerschaft mit dem Rheinhafen Krefeld eingegangen sind. Seit 2012 bilden die NDH mit der HGK das Joint Venture RheinCargo. Die Ellmühle kann daher innerhalb der Familie ‚umziehen'. Die Mitarbeiter sollen nach dem Willen der Ellmühle möglichst alle in den neuen Produktionsstandort wechseln. Produktion und Lieferungen werden nahtlos in 2020 von Köln nach Krefeld übergehen. Für die Kunden ändert sich nichts und für die Kölner bleiben die markantesten Gebäude der Mühle wahrscheinlich erhalten.

Martin Heying

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:
Das Binnenschiff ist ein umweltfreundliches Transportmittel. Es entlastet die Straßen und die Umwelt. Binnenschiffer/innen steuern die Schiffe auf den Binnengewässern, transportieren Güter und befördern Fahrgäste. Binnenschiffer/in ist ein 3-jähriger anerkannter Ausbildungsberuf mit Matrosenbrief und Möglichkeit zur Meisterprüfung. Der Binnenschiffer beherrscht Standard-Redewendungen für die Kommunikation an Bord und im Küstenbereich. Welche das sind und was sie bedeuten erfährt man:

a) In einer Sonderausgabe des Duden
b) In einer App
c) Bei einer Hotline der Binnenschiffer

Die Lösung
senden Sie bitte an:

HGK
z. Hd. Margit Hartung
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:
hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
31. Januar 2018

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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

Bild: HGK
Binnenschiff im Hafen Köln Niehl

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:
Margret Lüpertz, Mönchengladbach
Walter Dichant, Köln

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
c) Anda

Impressum

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

Redaktion:
Margit Hartung (mh) Verantwortlich
Hans-Wilhelm Dünner (dü) Chefredakteur
Christian Grohmann (cg)
Martin Heying (hey)
E-Mail: Hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen:
Manfred Keweloh, SUT Verlags GmbH
Tel.: 0221/5693-3512
E-Mail: khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Konzeption, Layout und Produktion:
Creative DuMont Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Kay Clauberg,
Karsten Hundhausen

Mediaverkauf: MVR Media
Vermarktung Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Carsten Groß,
Karsten Hundhausen, Matthias Litzenburger

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

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

„Jeder kann helfen“

RheinCargo-Mitarbeiterin beweist Zivilcourage in der Straßenbahn

Bild: Grohmann

RheinCargo-Mitarbeiterin Julia Schneck

Hätte Julia Schneck ihren ursprünglichen Berufswunsch weiterverfolgt, wäre sie womöglich nicht vor Ort gewesen. Als am Morgen des 14. August plötzlich eine Mitfahrerin in der Linie 16 aufschreit, dreht sich die frisch gebackene Abiturientin um. Die Bahn Richtung Köln ist um 5:50 Uhr einigermaßen gefüllt. In einer der Sitzgruppen hinter ihr sitzt eine verängstigte etwa gleichaltrige Frau. Ein junger Mann hält einen anderen fest; der sich wehrt. Ohne zu zögern eilt Schneck dazu und unterstützt den couragierten Helfer. „Der andere Typ war mir schon an der Haltestelle in Wesseling negativ aufgefallen. Er war aggressiv und beschimpfte Wartende“, berichtet Schneck. Sicherheitshalber drehte sie schon auf dem Bahnsteig ihre Kopfhörer leiser. Nun stellt sich heraus: Derselbe Typ, den sie jetzt mit festhält, hatte der anderen Frau das Handy entrissen.

Wenig Resonanz. „Ruft mal jemand die Polizei!“, schreit der andere Helfer. Er selbst ist 22 Jahre alt. Julia Schneck setzt einen Notruf ab und unterstützt den anderen weiter, den Täter festzuhalten. Keiner der übrigen Fahrgäste hat reagiert. „Das hat mich erschreckt. Es fiel uns schwer, den Mann unter Kontrolle zu halten. Das muss doch offensichtlich gewesen sein“, wundert sich Schneck. „Auch um die junge Frau hat sich niemand gekümmert.“ „Muss das denn sein? Ich will meine Bahn in Köln nicht verpassen“, murmelt einer. In Sürth bugsieren sie den Mann aus der Bahn. Julia Schneck bittet einen Fahrgast, die Tür aufzuhalten und läuft zum Bahnfahrer. Nachdem der die Zentrale verständigt hat, greift er sich ein paar Kabelbinder, um den Mann zu fixieren. Der befreit sich aber und muss weiter festgehalten werden. Nach wenigen Minuten bemerkt ein weiterer Fahrgast im anderen Wagen die Situation und kommt zur Hilfe. Mit einem gekonnten Griff fixiert er den Mann. „Kampfsporterfahren“, bemerkt Schneck, deren Vater ihr ein paar Grundtechniken des Boxens vermittelt hat.

Polizeibekannt. Sieben Minuten beträgt die Fahrzeit von Wesseling nach Sürth. „Gefühlte 15 Minuten waren wir mit dem Mann beschäftigt, bis die Polizei eintraf“, berichtet Schneck. Als der 21-jährige Täter Handschellen trägt, steigt eine weitere Frau aus der Bahn. Die 49-jährige will Anzeige erstatten: Schon auf dem Weg zur Haltestelle in Wesseling habe der Mann versucht, ihr die Handtasche zu entreißen. Nach Aufnahme der Personalien steigt Schneck in die Bahn und fährt zur Arbeit. In die Kölner Rheincargo-Zentrale, wo sie den ersten praktischen Teil ihres dualen Studiums „Logistikmanagement“ an der EUFH Brühl absolviert. Auf der Wache stellt sich unterdessen heraus: Der Mann ist bereits polizeibekannt. Der Haftrichter ordnet Untersuchungshaft an.

> „Man muss sich nicht gleich dazwischen stellen. Aber einen Notruf absetzen, das kann jeder

Wiedererkannt. „Mir kann nichts mehr passieren, der Räuber ist abgeführt.“ Julia Schneck hat weiterhin keine Bedenken die Bahn zu nehmen. Jedenfalls wenn sie nicht allein darin sitzt. Das ist zu den Stoßzeiten und tagsüber kein Problem. Dennoch bringt sie der besorgte Vater eine Zeit lang morgens zur Haltestelle. Am 2. Oktober veröffentlicht die Polizei Fahndungsfotos aus der Videokamera einer S-Bahn: Ein Mann hatte am 25. Juli bei Chorweiler eine Reisende mit einem Messer bedroht, um Handy sowie Brieftasche zu rauben. Freunde teilen die Meldung des Kölner Stadtanzeigers auf Facebook. Schneck erkennt zunächst den Rucksack, dann das Gesicht wieder und meldet sich bei der Polizei. Die ordnet den Fall korrekt dem immer noch in U-Haft sitzenden Räuber zu.

Mehr Miteinander. „Im Nachhinein kommt man schon an‘s Grübeln: Was wäre passiert, wenn er das Messer auch diesmal dabei gehabt hätte?“, fragt sich die junge Frau. Sie ist jetzt wachsamer im öffentlichen Raum unterwegs. „Dennoch würde ich wieder eingreifen. Auf jeden Fall wünsche ich mir mehr Achtsamkeit von anderen Passanten. Wenn mir jemand negativ auffällt, behalte ich den schon im Blickwinkel. Und als Frau kann man sich in die Nähe anderer Fahrgäste gesellen. Schon der Eindruck, nicht allein zu sein, schützt. Und wenn etwas passiert: Man muss sich nicht gleich dazwischen stellen. Aber einen Notruf absetzen, das kann wirklich jeder, ohne sich selbst in Gefahr zu bringen“, rät Julia Schneck, die noch während der Schulzeit eine Weile lang Polizistin werden wollte. (cg)

Das Binnenschiff fährt autonom

Bahnführung und Brückenwarner vorgestellt

Ein Binnenschiff ganz ohne Schiffsführer? Das ist Zukunftsmusik. Doch wie auch im Auto geben Assistenzsysteme im Steuerstand die Richtung vor: Auf der Binnenschifffahrts-Fachmesse Shipping-Technics-Logistics am 26. und 27. September in Kalkar haben in-innovative navigation und Argonics auf dem Messestand von Engel & Meier Schiffselektronik ein automatisches Bahnführungssystem sowie einen Brückenanfahrwarner vorgestellt.

Auf dem Bildschirm des RADARpilot720° laufen alle Daten zusammen. Neben AIS-Schiffspositionsdaten wird auch das Radarbild über die die elektronische Navigationskarte gelegt. Leitlinien zeigen an, wo der Schiffsführer idealerweise fahren sollte. Wird das System mit dem argoTrackPilot zusammengeschaltet, fährt das Schiff die Leitlinie dank eines neu entwickelten Interface selbstständig ab. In diesem Automatik-Modus braucht der Schiffsführer nur noch die Linie mit den Tasten Links, Rechts und Home auf dem Display entsprechend der Verkehrssituation zu verschieben. Die Erfassung eigener Linien ist möglich. Sie können etwa für verschiedene Beladungszustände oder Verbandskonfigurationen frei benannt, importiert oder exportiert werden. Ruderlagen und Wendegeschwindigkeit setzt das System vollautomatisch. „Das System ist allerdings nicht in der Lage, Erfahrung und die erforderliche ‚Situational Awareness‘ eines Schiffsführers zu ersetzen“, erklärt Argonics-Geschäftsführer Alexander Lutz. „Dennoch wird der Schiffsführer entlastet, die automatische Regelung reagiert feinfühlig bereits auf kleine Abweichungen und ermöglicht so eine verbrauchsoptimierte Fahrt“, ergänzt in-Geschäftsführer Martin Sandler. Der Einführungspreis für den argoTrackPilot liegt bei 17.995 Euro. Dass zwei Schiffe ihre Leitlinien automatisch etwa via AIS austauschen und aneinander anpassen, ist bislang noch nicht vorgesehen. Unabhängig davon arbeite man im Rahmen des EU-Projekts NOVIMAR bereits an dem so genannten Platooning mit, verrät Lutz. Damit kann sich ein Schiff bei einem Vorausfahrenden einklinken. Doch dabei gebe es noch einige Details zu klären.

Der Brückenanfahrwarner ergänzt die Funktionalität des RADARpilot-Systems.
Bilder: Grohmann

Mit Satellit und Laserscanner. Ein zweites System dient ebenfalls der Sicherheit: Immer wieder krachen Schiffe wegen menschlicher oder technischer Fehler mit dem Steuerhaus gegen Brücken, wodurch Schäden am Schiff entstehen. Mehrfach im Jahr werden Schiffsführer verletzt oder getötet. Eine Warnung vor zu niedrigen Durchfahrtshöhen weit im Voraus soll der Brückenanfahrwarner liefern, der ebenfalls im Rahmen des Forschungsprojektes LAESSI entwickelt wird. Das Akronym steht für Leit- und Assistenzsysteme zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt auf Inlandwasserstraßen. Präzise Satelliten-Sensoren erfassen die aktuelle Höhe des Schiffes und vergleichen sie mit der Höhe der nächsten Brücke. Auf Basis von Kartendaten liefert der zweite Monitor zusätzlich eine skizzierte Brückendarstellung inklusive Beschilderung. Das Prinzip erinnert an Navigationssysteme im Auto, die etwa Autobahnschilder und Fahrspuren anzeigen, bevor diese in Sichtweite kommen.

Die Satellitennavigation kann gleichzeitig für eine präzise Ausrichtung der Karte im Radaroverlay und weitere Funktionen verwendet werden. Der auf der Messe gezeigte LAESSI-Prototyp zeigt im unteren Bildschirmbereich auch Abstände zu Spundwänden, Ufer oder Brücken an. Ein Annäherungsalarm ist einstellbar. Als Sensor dient ein rotierender Laserscanner, wie er bereits auf vielen Autobahnmautbrücken oder an führerlosen Fahrzeugen in der Fabrikautomation im Einsatz ist. Eine Markteinführung hält Sandler binnen zwei Monaten für realisierbar. Sensoren und Software dürften laut Sandler momentan für etwa 20.000 Euro erhältlich sein. (cg)