

ZUG AUS CHINA IN KÖLN-NIEHL UMGESCHLAGEN



Die Handelsbeziehungen zwischen der Europäischen Union und der Volksrepublik China wachsen rasant. Der Transport von Waren mit der Eisenbahn spielt dabei eine herausragende Rolle. Durch die ausgezeichneten logistischen Voraussetzungen und die ideale geographische Lage im Herzen Europas bietet sich Köln dabei als Zielort und kontinentales Drehkreuz für Fernost-Verbindungen an.

Mehrere Partner haben sich jetzt zusammengeschlossen, um Verkehre von und ins Reich der Mitte zu realisieren. Ein Zug aus Yiwu, etwa 250 Kilometer südlich von Shanghai gelegen, erreichte erstmals den Hafen Niehl, wo er am Stapelkai umgeschlagen und weitergeleitet wurde. Acht 40-Fuß-Container mit Konsum-Gütern blieben in Köln, 28 weitere Container wurden zur finalen Destination Madrid transportiert. Dort wird der Zug vom chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping, der auf Staatsbesuch in Spanien weilt, am kommenden Freitag in Empfang genommen.

Erklärtes Ziel der beteiligten Partner ist es, einen regelmäßigen Verkehr von, nach und über Köln aus China zu etablieren. „Während meiner jüngsten China-Reise habe ich mich in Hangzhou, der Hauptstadt der Provinz Zhejiang, mit dem privaten Betreiber des Zuges auf chinesischer Seite getroffen und für eine Ausweitung der Kooperation geworben. Mit diesem ersten Zug aus Yiwu rückt Köln in China als optimaler europäischer Logistikstandort verstärkt in den Fokus. Ich bin fest davon überzeugt, dass in absehbarer Zeit noch viele weitere Züge aus dem

Reich der Mitte folgen werden“, unterstützt die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker die Pläne.

Das aktuelle Projekt mit der Zugnummer YIWU1102 wurde von dem Logistikunternehmen InterRail Europe in Auftrag gegeben. Beteiligt sind dazu die HGK-Tochter CTS Container-Terminal Köln GmbH, der Logistikdienstleister RheinCargo (eine 50-prozentige Beteiligung der HGK) und das Transportunternehmen Transfesa, das den Weitertransport nach Spanien organisiert. Die Agentur Compass Customs kümmert sich um die zolltechnische Abwicklung.

Der Zug war am 2. November in der Provinz Zhejiang in der Stadt Yiwu mit 21 Waggons gestartet. Die Route führte von China aus über Kasachstan, Russland, Weißrussland nach Malaszewicze in Polen. Im dortigen Logistikzentrum wurden die Container von Wagen mit der russischen Spurbreite (1520 Millimeter) auf Wagen mitteleuropäischer Normalspur (1435 Millimeter) umgeladen. Am Abend des 17. November erreichte der Zug Köln, Sonntagmorgen wurde er von einer RheinCargo-Lok in den Hafen nach Niehl gezogen. Bei der CTS GmbH fand auf dem größten trimodalen Container-Terminal am Rhein die Zollabwicklung statt und die Container wurden umgeladen. Während die Fracht mit dem Ziel Madrid am 20. November weitergeleitet wurde, ging ein Zug mit Leer-Containern wieder über Malaszewicze zurück nach China.

InterRail Europe ist seit mehreren Jahren als ein führender Zugoperator tätig und organisiert heute bereits sieben Züge pro Woche zwischen China und Europa. Ziel des Unternehmens ist, den Fahrplan weiter auszubauen. Köln als zukünftiges Drehkreuz spielt dabei in den Plänen eine gewichtige Rolle. Denn am CTS-Terminal sind weitere Kapazitäten vorhanden – zu den zahlreichen bestehenden Verbindungen vom Hafen Niehl zu internationalen Zielen sollen jetzt regelmäßige Verkehre zwischen dem Dom und dem Reich der Mitte hinzukommen.

Quelle und Foto: HGK

RHEINCARGO ÜBERTRIFFT GEPLANTE VERKEHRSAHLEN



Der Logistikdienstleister RheinCargo blickt auf ein positives erstes Halbjahr zurück: Die geplanten Umschlagzahlen in den Bereichen Häfen und Eisenbahn wurden in den ersten sechs Monaten 2018 übertroffen.

An den sieben Hafenstandorten der RheinCargo in Neuss, Düsseldorf und Köln wurden von Januar bis Juni 2018 wasserseitig 9,402 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum, in dem der Umschlag bereits auf einem hohen Niveau lag, entspricht das noch einmal einer Steigerung von einem Prozent. „Die RheinCargo konnte hier gegen den Trend im Markt ein Wachstum verzeichnen. Das zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind“, freut sich RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel (Foto) über die Zahlen.

Als besonderer Treiber erwies sich bislang das Segment Baustoffe. Hier wurden von der RheinCargo in den Häfen 1,329 Millionen Tonnen umgeschlagen, etwa zwölf Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Die positive Tendenz begründe sich damit, dass der Export in die Niederlande wieder

spürbar angestiegen ist, dazu mache sich der Bauboom im Rheinland bemerkbar, so Eckel. Durch weitere Investitionen in die Terminal-Infrastrukturen konnte ein Wachstum im Containerbereich von fast 13 Prozent erreicht werden. Dagegen sank durch die Wende in der Energiepolitik der Umschlag von Kohle um etwa sieben Prozent.

Trotz der weiterhin schwierigen Bedingungen für den Schienengüterverkehr übertraf der RheinCargo-Bereich Eisenbahn im ersten Halbjahr 2018 die Planzahlen sogar um 4,7 Prozent. Insgesamt wurden 9,375 Millionen Tonnen Fracht befördert. Besonders Sekundär-Rohstoffe, der kombinierte Verkehr und chemische Erzeugnisse haben zu dem guten Verkehrsergebnis beigetragen. „Nach wie vor leidet die Eisenbahn stark unter den ungleichen Voraussetzungen gegenüber dem LKW. Umso erfreulicher stellt sich unsere Entwicklung dar“, zeigt sich RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin sehr zufrieden. Er ist optimistisch, dass dieser Trend auch in der zweiten Jahreshälfte weiter anhält.

Quelle und Foto: RheinCargo

NEUER LOKFAHRSIMULATOR IM EINSATZ



Seit rund 2 Wochen verfügt RheinCargo über einen Zugfahrersimulator. Der Führerstand des Eisenbahnfahrersimulators ist ein Original-Nachbau der 187 Lok – Baureihe von Bombardier und besitzt Bedienungseinrichtungen inklusive Anzeigebildschirme.

Durch die Simulator-Software „Zusi“ kann auf diversen Stecken mit verschiedensten Szenarien trainiert werden. Der Fahrersimulator erlaubt die Darstellung einer Zugfahrt aus der Eisenbahnfahrzeugführer-Sicht in einer realistischen 3D-Welt.

Für die Auszubildenden „Eisenbahner/innen im Betriebsdienst“, wie auch für die Weiterbildungsmaßnahmen lassen sich am Simulator optimal Schulungs- und Übungsfahrten absolvieren. Auch entsprechende Rangierfahrten, Sicherheitskonzepte, Bremsvorgänge und Signalsysteme können dargestellt und geübt werden.

Zusätzlich werden auch Überwachungsfahrten, die jeder Lokfahrer alle 6 Monate nachweisen muss, am Simulator durchgeführt.

„Der Simulator eignet sich hervorragend um Grundlagen zu vermitteln und bereits gelerntes zu vertiefen“, sagt Frederic Politzky, zuständig für die Aus- und Weiterbildung im Bereich Nord, „es ist anschaulicher als die trockene Theorie am Schreibtisch.“ Auch Geschäftsführer Wolfgang Birlin freut sich über die Anschaffung: „Es ist ein wichtiger Schritt, um unser Unternehmen zukunftsfähig zu halten. Wir investieren in unsere Fachkräfte von morgen.“

Alle 3 Monate wechselt der Simulator vom EVU Nord zum EVU Süd, damit auch dort die Aus- und Weiterbildung am Simulator trainiert werden kann. Außerdem wird er Simulator für Ausbildungsmessen eingesetzt, um auf den Ausbildungsberuf des Eisenbahnfahrers im Betriebsdienst aufmerksam zu machen. Interessierte können sich so einen ersten Eindruck in die facettenreichen Aufgaben dieses Ausbildungsberufes verschaffen.

Quelle und Foto: RheinCargo

RHEINCARGO STELLT DEN VERTRIEB NEU AUF

Der Logistik-Dienstleister RheinCargo hat seinen Vertrieb Eisenbahn neu aufgestellt: Marvin Stupp (29) hat seit dem 1. Juni 2018 die Leitung des Bereichs übernommen.

Marvin Stupp schloss 2012 bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), die 50 Prozent an der mit den Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) betriebenen RheinCargo hält, eine Ausbildung zum Kaufmann für Spedition- und Logistikdienstleistung in Verbindung mit einem Bachelor-Studiengang in Logistik-Management ab. Seit 2012 arbeitete er im Vertrieb der RheinCargo im Geschäftsbereich Eisenbahn. Vor zwei Jahren erwarb Stupp seinen Master of Science im Bereich Marketing und Sales. „Wir sind sehr froh, dass mit dieser Personalie Kontinuität im Vertrieb der Eisenbahn gewährleistet ist“, so die RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin und Jan Sönke Eckel.

Der bisherige RheinCargo-Bereichsleiter Vertrieb EVU, Markus Krämer, verließ zum 31. Mai 2018 das Unternehmen. Der 31-Jährige wird in Zukunft bei der HGK AG als Prokurist den neuen Geschäftsbereich Beteiligungsmanagement / Geschäftsentwicklung leiten.

Auch Thomas Egyptien (27), bislang Mitglied im Eisenbahn-Vertriebsteam der RheinCargo, hat sich verändert. Er wechselte zum 1. Juni 2018 in den Vertrieb der HGK-Tochtergesellschaft neska, und übernahm dort den Part der Logistikleitung. Zusätzlich wird er die Niederlassung Köln vertrieblich unterstützen. Die durch die Wechsel vakanten Stellen im Vertriebsteam der RheinCargo wurden mit Necati Kula und Caroline Calmund neu besetzt.

Quelle: RheinCargo

RC: GÜTERUMSCHLAG AUF STABILEM

NIVEAU



Positive Leistungsbilanz im Hafenverbund der RheinCargo: Der Logistikdienstleister hat den Umschlag in den Rheinhäfen Neuss, Düsseldorf und Köln im Jahr 2017 um 1,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gesteigert. Das Gesamtvolumen der in den Häfen und auf der Schiene bewegten Güter erreicht rund 47,3 Millionen Tonnen.

In den sieben Hafenstandorten der RheinCargo wurden 2017 etwa 28,3 Millionen Tonnen umgeschlagen (Vorjahr 28 Mio. t / + 1,0 Prozent). Dabei legte der wasserseitige Umschlag um 2,2 Prozent auf 18,5 Mio. t zu (Vorjahr 18,1 Mio. t), das zweitbeste Ergebnis in der RheinCargo-Geschichte. Erhebliche Zuwächse gab es bei Massengütern, insbesondere bei Agrarprodukten, Metallen und Erz. Der Umschlag von Kohle hat sich aufgrund der Auswirkungen der Energiewende im Vergleich zum Vorjahr weiter verringert.

Der Container-Umschlag blieb stabil, die Häfen erreichten erneut das starke Vorjahres-Niveau von 1,3 Millionen Einheiten (TEU). Für das Jahr 2018 gibt es sehr positive Signale: Insbesondere am Standort Neuss wird der Containerumschlag weiter zunehmen. Eines der im Hafen Neuss ansässigen Containerterminals baut die bereits bestehende Supra- und Infrastruktur im hohen Maße aus. Nicht nur aus diesem Grund sind Mengensteigerungen im kombinierten Verkehr für das laufende Jahr zu erwarten.

„Besonders unser Wachstum von über zwei Prozent im wasserseitigen Umschlag bestätigt uns in der strategischen Ausrichtung, weiterhin die konventionelle Ladung nicht zu vernachlässigen. In diesen Marktsegmenten ist die RheinCargo gegen den Trend gewachsen, obwohl nicht unerhebliche Mengenrückgänge im Kohlebereich zu verkraften waren“, bilanziert RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel das Ergebnis.

Aufgrund der schwierigen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene und scharfer Konkurrenz durch den LKW bewertet es RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin positiv, dass der Umsatz bzw. die Transportmenge im Bereich Eisenbahn im vergangenen Jahr mit 19 Millionen Tonnen über Plan lag. „Das Jahr 2017 war für die Eisenbahn wieder kein leichtes. Angesichts der zunehmenden Diskussionen um Umweltbelastungen und dem drohenden Verkehrsinfarkt auf der Straße, gehen wir davon aus, dass sich die Situation für den Verkehrsträger Schiene verbessert“, so Birlin. Positive Impulse in der Eisenbahnlogistik kamen 2017 unter anderem aus dem Bereich Erze / Baustoffe, Maschinen / Ausrüstung sowie Konsumgüter.

Der Bereich Immobilien der Häfen verzeichnete 2017 eine erfreulich hohe Nachfrage. Insgesamt wurde eine Fläche von 207.000 Quadratmetern neu vermietet.

Für die Zukunft sehen die beiden RheinCargo-Geschäftsführer positive Signale. „Unser Logistik-Angebot mit Schiff und Bahn ist effizient und nachhaltig, gerade weil wir umweltfreundliche Lösungen anbieten. Angesichts von Diskussionen um ein mögliches Diesel-Fahrverbot stellt RheinCargo die zeitgemäße Alternative zum Straßenverkehr dar“, äußern sich Eckel und Birlin optimistisch.

Quelle: RheinCargo, Foto: NDH

NEUE ÖLVERLADUNG IM HAFEN NEUSS



Im Hafenbecken 1 ist seit einigen Wochen eine neue Ölverladeanlage für pflanzliche Öle im Betrieb. Mit zwei vollständig voneinander getrennten Verladearmen kann die Ölmühle C. Thywissen Schiffe mit verschiedenen Ölsorten und Raffinaten schnell und zuverlässig beladen.

Die Förderleistung liegt bei rund 300 m³/h. Dieses Projekt wurde gemeinsam von C. Thywissen und der RheinCargo geplant und umgesetzt. Die Projektkosten liegen bei rund 850.000 Euro.

Das Hafenbecken 1 wird nicht größer, die Schiffe aber länger und breiter. Vor der Inbetriebnahme der neuen Anlage hat sich die Be- und Entladung der Binnenschiffe bei C. Thywissen auf einen kleineren Uferbereich konzentriert. Dieses führte zu häufigen Umlegungen der Schiffe und damit zu hohen Aufwendungen für die Ölmühle und die Reedereien bzw. Schiffsführer.

Verfügbarkeit und Schnelligkeit sind wichtige Kriterien an die Unternehmen im Hafen und die RheinCargo. Ein wichtiger Schritt, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, ist die neue Verladestelle, die nun die Ölmühle C. Thywissen gemeinsam mit RheinCargo errichtet hat. Somit wird die bisherige Anlegersituation entzerrt und während Saatschiffe entladen werden, können gleichzeitig Schiffe mit Öl und Schrot beladen werden.

Im Mai 2017 ist diese Anlage eingeweiht worden. Besucher der Hafenpromenade kommen nun in den Genuss die Rheinschiffe noch näher zu begu-

tachten und bei der Beladung zu beobachten. „Die Anlage sieht nicht nur interessant aus, sondern reduziert das notwendige Rangieren der Schiffe auf engstem Raum erheblich. Sie macht weder Staub noch Lärm und fügt sich gut in das Bild rund um das Haus am Pegel ein“, sagt Michael Fahnenbruck, der verantwortliche Betriebsleiter der Ölmühle. Das erste Schiff wurde mit 1.000 Tonnen Rapsöl beladen. Ihr Ziel war Marl. Dieses Binnenschiff ersetzte 40 LKWs und reduzierte damit den Verkehr auf der Straße. Die Binnenschifffahrt ist unersetzlich für die Logistik in Deutschland und leistet einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der Ziele in der deutschen Klima-Bilanz. Darüber hinaus verfügt die Anlage über die neuesten Sicherheitsstandards, wie ein Bereichswarnsystem in Verbindung mit einer Nottrennkupplung. Das Ganze wird vollautomatisch über ein Prozessleitsystem gesteuert.

„Wir freuen uns über diese neue innovative Umschlaganlage, die die schiffsseitige Logistik optimiert und unserem Kunden C. Thywissen am Standort Neuss einen weiteren Wettbewerbsvorteil beschert. Unternehmen, die im Hafen produzieren und ihre Rohstoffe sowie Halb- oder Fertigprodukte über Schiff und Bahn transportieren, stärken im hohen Maße den Wirtschaftsstandort Neuss“, so Jan Sönke Eckel, Geschäftsführer der RheinCargo.

Über C. Thywissen

C. Thywissen ist ein Spezialist für innovative Rohstoffe aus Ölseen und Malz. Seit 1839 produziert das Familienunternehmen Öle und chemische Grundstoffe, die man in über einem Drittel aller Produkte des täglichen Bedarfs finden kann. C. Thywissen produziert mit modernsten Verfahren, in einem intelligenten System das alles nutzt, was die Pflanze bietet. Gut ausgebildet und hoch motiviert kümmern sich rund 120 Mitarbeiter an den Standorten im Neusser Hafen und in Hürth mit Know-how und Leidenschaft um die hohe Qualität der industriellen Produktion. Das breite Spektrum der Öle mit unterschiedlichen Fettsäuren ist in Europa einzigartig.

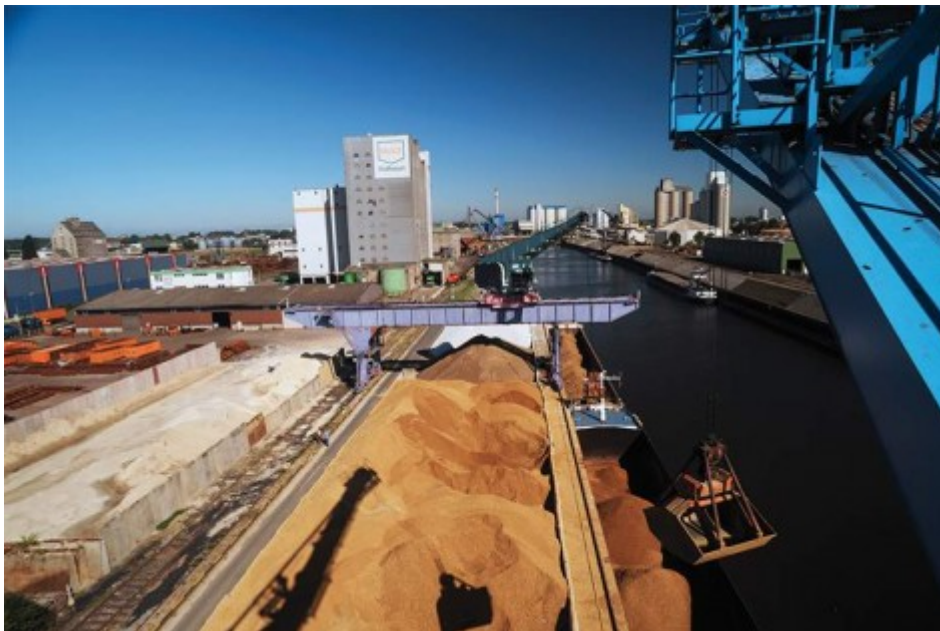
Über RheinCargo

RheinCargo ist ein junges Unternehmen, dessen Wurzeln mehr als 100 Jahre zurückreichen. 2012 als Joint Venture der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) gegründet, beschäftigt der Logistik-Dienstleister heute etwa 500 Mitarbeiter.

RheinCargo betreibt sieben öffentliche Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie Deutschlands größte private Güterbahn. Mit 90 eigenen Lokomotiven und 700 Waggons hat RheinCargo 2016 rund 22 Mio. t in Deutschland und dem benachbarten Ausland transportiert. In den Häfen werden jährlich mehr als 25 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen und rund 1,3 Millionen Standardcontainer-Einheiten (TEU) bewegt.

Quelle und Foto: RheinCargo

RHEINCARGO TRITT DEM SPC BEI



Zum 1. Juli 2017 tritt die RheinCargo GmbH & Co. KG dem Trägerverein des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) bei.

Das 2012 gegründete Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) bildet die Schwerpunkte Hafenlogistik, Schienengüterverkehr und Immobilien ab.

„Schon seit längerem beobachten wir die zahlreichen Aktivitäten des spc, die wir immer stärker wahrgenommen haben. Über unsere Mitgliedschaft im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen standen wir bereits

in Verbindung zum spc und wollen nun ein aktiver Teil dieses starken Netzwerks sein. Wichtig ist uns auch, die noch junge Marke RheinCargo mit Hilfe des spc bekannter zu machen“, erläutert Jan Sönke Eckel, Geschäftsführer RheinCargo, die Motivation für den Beitritt. „Daher haben wir auf der transport logistic Messe in München entschieden, dem spc beizutreten und damit das Engagement des Trägervereins zu unterstützen und gemeinsam mit dem Team und den Mitgliedern die Chancen und Vorteile multimodaler Verkehre hervorzuheben und weiterzuentwickeln“, so Eckel weiter.

Der Schwerpunkt der Logistikkonzepte von RheinCargo liegt auf der Verknüpfung der nachhaltigen Verkehrsträger Schiff und Bahn. Der Anspruch, den Kombinierten Verkehr weiter auszubauen, fußt auf einer soliden Grundlage. Der Logistik-Dienstleister betreibt sieben öffentliche Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie eine bundesweit und international operierende Güterbahn.

„Mit RheinCargo gewinnen wir einen starken Partner, der unser Netzwerk sehr gut ergänzt. Dieser Beitritt stärkt uns bei unserer Aufgabe, die Attraktivität der Wasserstraßen und der Kombinierten Verkehre zu bewerben“, freut sich spc-Regionalleiter Süd/West Lasse Pipoh.

Das Gesamtgütervolumen der auf Trimodalität ausgelegten RheinCargo lag im Jahr 2016 bei 50,4 Mio. t. Dabei hatte der gesamte Hafenumschlag einen Anteil von 28 Mio. t. Im Kombinierten Verkehr wurden 1,3 Mio. TEU umgeschlagen.

„Leistungsfähige Binnenhäfen sind ein entscheidender Faktor für die Verlagerung von Güterverkehren auf Wasser- und Schienenwege. Dieses Netz leistet schon heute einen wichtigen Beitrag, muss und kann aber angesichts der Verkehrssituation in der Ballungsregion Nordrhein-Westfalen noch viel stärker in der Transportkette berücksichtigt werden. LKW, die im Stau stehen, bringen keinen weiter. Zusammen mit dem spc wollen wir uns dafür engagieren, dass mehr Güter über Wasser- und Schienenwege transportiert werden“, stellt RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birkin in Aussicht.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und

Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 60 Fördermitglieder.

Quelle: RheinCargo GmbH & Co. KG, Foto: RheinCargo GmbH & Co. KG/ Susanne Dobler

MOSOLF REAKTIVIERT BAHNVERKEHRE



Nach mehr als fünf Jahren Pause nimmt die MOSOLF Gruppe wieder regelmäßige Bahnverkehre am Standort Düsseldorf auf. Die Testphase ab Januar hatte gezeigt, dass die Reaktivierung des Gleisanschlusses die Verkehrsströme nachhaltig optimiert. Mittlerweile wurde eine wöchentliche Abfahrt vom MOSOLF Standort im badischen Kippenheim bei Lahr nach Düsseldorf fest in den Tourenplan des Automobillogistikers

implementiert.

Im Düsseldorfer Hafen hat die MOSOLF Gruppe im vergangenen Jahr 67.000 Fahrzeuge umgeschlagen. Für 2017 sind weit über 70.000 Einheiten geplant. Der Umschlag per Binnenschiff macht dabei 49 Prozent des Gesamtvolumens aus, 17 Prozent sollen künftig auf die Bahn und 34 Prozent auf reine Lkw-Transporte entfallen. Das neue Bahnkonzept fördert damit eine weitere Verkehrsverlagerung von der Straße auf nachhaltige Verkehrsträger. Mit dem nun gestarteten Bahn-Regeldienst können jährlich über 12.000 Fahrzeuge zwischen Schwarzwald und Rheinland auf dem Schienenweg transportiert werden. Die letzte Meile zum Kunden erfolgt dann ab Düsseldorf mit dem lokalen Nahverkehrsfuhrpark, der aktuell 40 Fahrzeugtransporter umfasst.

„Neben den Umweltvorteilen der Bahn gegenüber dem Lkw – ein Ganzzug mit 250 Pkw entspricht je nach Ladefaktor immerhin etwa 35 Lkw-Ladungen – macht das Konzept auch aus logistischer Sicht Sinn. So ermöglicht die zügige, regionale Zustellung der Touren ab Düsseldorf auch eine effizientere und schnellere Verteilung der Fahrzeuge“, sagt Wolfgang Göbel, Vorstand Sales der MOSOLF Gruppe.

Die Bedeutung dieses Verkehrsträgers für den Düsseldorfer Hafen unterstreicht auch Peter Jacobs, Leiter Eisenbahnbetrieb Nord beim Hafen- und Bahnbetreiber RheinCargo. „Wir freuen uns sehr, dass MOSOLF in Düsseldorf neben dem Schiffstransport nun auch wieder vermehrt auf die Schiene setzt und wir das Unternehmen sowohl mit Hafenlogistik als auch mit Eisenbahndienstleistungen unterstützen dürfen. Das stärkt den Hafen Düsseldorf, der als trimodaler Logistik-Standort im Zentrum der Landeshauptstadt von NRW beste Verbindungen in die pulsierende Wirtschaftsregion Rhein-Ruhr bietet“, sagte Jacobs anlässlich der Erstverladung.

Der Hauptfokus des multimodalen Knotenpunktes Düsseldorf wird auch künftig auf dem wasserseitigen Umschlag per Binnenschiff liegen. Mit der MS „Terra“ und ihrem Schwesterschiff, der „Terra 2“, befördert MOSOLF mehrmals wöchentlich Pkw und Nutzfahrzeuge nach Rotterdam und Antwerpen und retour.

Die MOSOLF Niederlassung Düsseldorf bietet neben dem Fahrzeugumschlag weitere Dienstleistungen an. Für etwa ein Drittel der Fahrzeuge erbringt MOSOLF technische oder optische Mehrwertleistungen. Hierzu gehören die Ein- und Aussteuerung von Vermiet- und Flottenfahrzeugen ink-

lusive Durchführung von Übergabeinspektion und Räderwechsel sowie die Montage von Sonderausstattungen.

Quelle und Foto: MOSOLF Group

RHEINCARGO STEIGERT HAFENUMSCHLAG



Positive Leistungsbilanz im Hafenverbund der RheinCargo: Der Logistikdienstleister hat den Umschlag in den Rheinhäfen Neuss, Düsseldorf und Köln im Jahr 2016 um 4,4 Prozent gesteigert. Das Gesamtvolumen der in den Häfen und auf der Schiene bewegten Güter wuchs auf 50,4 Millionen Tonnen.

In den sieben Hafenstandorten der RheinCargo wurden 2016 insgesamt 28,0 Millionen Tonnen umgeschlagen (Vorjahr 26,8 Mio. t / + 4,4 Prozent). Dabei legte der wasserseitige Umschlag um 4,5 Prozent auf 18,1 Mio. t zu (Vorjahr 17,4 Mio. t). Erhebliche Zuwächse gab es bei Massengütern, insbesondere bei Agrarprodukten, Baustoffen, Kohle und Erz. Der Container-Umschlag blieb stabil, die Häfen erreichten erneut das starke Vorjahres-Niveau von 1,3 Millionen Einheiten (TEU). „Trotz längerer Niedrigwasserphasen und schwieriger Marktbedingungen sind wir im Hafen gegen den Trend gewachsen. Das freut uns sehr, und wir danken unseren Kunden für ihr Vertrauen und die gute Zusammenarbeit“, so Geschäftsführer Jan Sönke Eckel.

Im Eisenbahngüterverkehr hat sich der Markt in Deutschland 2016 rückläufig entwickelt. Vor dem Hintergrund sich verschlechternder Wettbewerbsbedingungen für die Schiene und scharfer Konkurrenz durch den LKW, der weiterhin von niedrigen Dieselpreisen profitiert, musste auch RheinCargo hier einen Rückgang verzeichnen. Die auf der Schiene transportierte Menge lag mit 22,4 Millionen Tonnen um 4,2 Prozent unter dem Vorjahr (23,4 Mio. t). „2016 war für die Eisenbahn kein leichtes Jahr“, betont Geschäftsführer Wolfgang Birlin. Neben Belastungen durch zunehmende Regulierung habe sich auch wachsender Fachkräftemangel negativ auf die gesamte Bahnbranche ausgewirkt. „RheinCargo begegnet diesem Trend mit verstärkter Ausbildung eigener Nachwuchskräfte.“ Positive Impulse in der Eisenbahnlogistik kamen unter anderem aus dem Bereich Energierohstoffe sowie Verkehren mit kombiniertem Bahn- und Schiffstransport.

In der Gesamtbetrachtung aus Häfen und Eisenbahn konnte RheinCargo das bewegte Gütervolumen im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessern: um 0,4 Prozent auf 50,4 Mio. t. Für 2017 rechnen die Geschäftsführer mit anhaltendem Wettbewerbsdruck durch den LKW. „Wir werden unseren Kunden auch in Zukunft effiziente Logistik-Lösungen mit Schiff und Bahn als umweltfreundliche Alternative zum Straßentransport bieten“, so Eckel und Birlin.

Quelle und Foto: RheinCargo

HGK VERÄUßERT HAFEN KÖLN-DEUTZ



Der Weg für die Umwandlung des Deutzer Hafens zu einem neuen Stadtviertel ist bereitet. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG hat ihre Grundstücke im Deutzer Hafen an die Stadtentwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ veräußert.

Die städtebauliche Entwicklung des Hafensareals mit einer Gesamtfläche von 35 Hektar soll ab dem Jahr 2021 erfolgen.

Die HGK und die moderne stadt Gesellschaft zur Förderung des Städtebaues und der Gemeindeentwicklung mbH (moderne stadt) haben den Kaufvertrag im Dezember 2016 geschlossen. Er umfasst neben den Landflächen im Deutzer Hafen auch den Verkauf der Wasserfläche des Hafenbeckens bis zur Drehbrücke.

„Mit dem Verkauf des Deutzer Hafens eröffnet die HGK der wachsenden Stadt Köln die Möglichkeit, in bester innerstädtischer Lage ein völlig neues Quartier zu schaffen, in dem künftig tausende Menschen wohnen und arbeiten werden“, so HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Die Entscheidung, den Logistikstandort aufzugeben, sei der HGK nicht leichtgefallen. „Doch um den Deutzer Hafen auf Dauer wirtschaftlich betreiben zu können, hätte man ihn um-bauen und erweitern müssen. Die Folge wäre mehr Lkw-Verkehr inmitten einer stark verdichteten Wohnbebauung im Stadtzentrum, was zu absehbaren Konflikten geführt hätte.“

Im Kaufvertrag wurde festgelegt, dass der HGK sowie der RheinCargo GmbH & Co. KG als Hafenbetreiber bis zum 31.12.2020 weiterhin un-

eingeschränkt Nutzungsrechte für die Hafenumflächen eingeräumt werden. Die RheinCargo wird den Deutzer Hafen bis zu diesem Datum weiterbetreiben. Für die im Hafen ansässigen Mieter der RheinCargo ändert sich bis Ende 2020 nichts. Danach beginnt die städtebauliche Entwicklung. „Wir sind bemüht, für unsere Mieter und Kunden in Deutz geeignete Ersatzstandorte in anderen Häfen der RheinCargo zu finden“, betont RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel.

Damit ist ein wesentlicher Meilenstein zur Entwicklung des Deutzer Hafens zu einem gemischten, zukunftsweisenden Wohn- und Dienstleistungsquartier mit höchster Lagequalität erreicht. Auf Basis des städtebaulichen Verfahrens im vergangenen Jahr werden die nächsten Planungsschritte und die weitere Entwicklung des Gebietes durch die moderne Stadt umgesetzt.

„Der Stadtteil Deutz wird damit eine deutlich spürbare städtebauliche Aufwertung als Wohnstandort erfahren“, so der Geschäftsführer der modernen Stadt, Herr Andreas Röhrig. Nach der Räumung der Flächen im Hafen soll umgehend mit der baulichen Entwicklung des Areals begonnen werden.

Quelle: Häfen und Güterverkehr Köln AG, RheinCargo GmbH & Co. KG, moderne Stadt, Foto: HGK