

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

KOOPERATION IM

SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR



Der von Hafen Hamburg Marketing jedes Jahr in Düsseldorf organisierte Hafenaabend stand ganz unter dem Zeichen einer verstärkten Zusammenarbeit und des Jubiläums „50 Jahre Containerverkehr in Hamburg“.

Für den Hamburger Hafen ist Nordrhein-Westfalen (NRW) mit einem jährlichen Transportaufkommen von rund 500.000 Container (TEU) im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr das zweitwichtigste Bundesland nach Bayern. Die rund 250 Gäste aus allen Bereichen der Industrie, des Handels und Verkehrsgewerbes sowie aus Institutionen und Verbänden nahmen die Gelegenheit wahr, um sich anlässlich des Hamburger Hafenaabends über laufende Entwicklungen und Kooperationsprojekte zu informieren.

In seiner Begrüßung machte Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., darauf aufmerksam, dass gut funktionierende Verbindungen für den Transport von Gütern für die besonders exportorientierte Wirtschaft in NRW von enormer Bedeutung seien. „Unter den deutschen Seehäfen übernimmt Hamburg, als größter deutscher Universalhafen, für NRW die wichtige Funktion einer Warendrehscheibe im weltweiten Gütertransport und ist mit den meisten Regionen in NRW sehr gut per Lkw, Eisenbahn und Binnenschiff erreichbar“, ergänzte Egloff. „Verlader und Spediteure aus Nordrhein-Westfalen nutzen das dichte Netz von mehr als 100 weltweiten Liniendiensten via Hamburg für die globale Verteilung ihrer Im- und Exportwaren. Vor allem Handelswaren und Kaufhausgüter,

Metalle und Metallerzeugnisse, Maschinen und Ausrüstung, Fahrzeuge sowie Nahrungs- und Genussmittel nehmen ihren Weg über den Hamburger Hafen“, sagte Egloff.

In seinem Grußwort wies Dr. Hendrik Schulte, Staatssekretär im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, darauf hin, dass vor dem Hintergrund der heute bereits in NRW massiv überlasteten Straßen der mit 80 Prozent sehr hohe Lkw-Anteil beim Containertransport zwischen NRW und dem Hamburger Hafen durch Transportverlagerung auf Schiene und Wasserstraße deutlich abgesenkt werden sollte. „Hier setzt das mit Hamburg und der Verkehrswirtschaft gemeinschaftlich initiierte Kooperationsprojekt „Hamburg-NRWplus“ ein. Ziel ist es, mehr Gütertransport mit der Eisenbahn und dem Binnenschiff abzuwickeln. Im engen Austausch mit der verladenden Wirtschaft wurden im Rahmen der bisherigen Projektarbeit bereits einige Schwachstellen identifiziert, die derzeit eine Transportverlagerung vom Lkw auf die Bahn oder das Binnenschiff noch erschweren. In den von den Projektpartnern organisierten Workshops konnten bereits in der Diskussion mit Wirtschaftsvertretern erste Lösungsansätze in den Bereichen Zollabwicklung, zur Beseitigung von Engpässen beim Transportangebot, einer Verbesserung der Buchungsflexibilität und beim Leecontainermanagement erarbeitet werden“, sagte Dr. Schulte.

Staatsrat Dr. Torsten Sevecke, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, begrüßte den erfolgreichen Start für das gemeinsame Kooperationsprojekt „Hamburg-NRWplus“ und die ersten Ergebnisse. Dabei wies Dr. Sevecke darauf hin, dass neben der Transportverlagerung von Containern auch die Verlagerung von besonders schweren und sperrigen Gütern interessante Potenziale für das Binnenschiff eröffnet. „Für die effiziente Steuerung von Transportketten im Seehafen-Hinterlandverkehr werden wir zur besseren Vernetzung aller am Transport beteiligten Player in Zukunft stärker digitale Techniken einsetzen. Ich freue mich über das große Interesse zur Mitarbeit der Wirtschaft an diesen Themen und bin überzeugt, dass wir mit „Hamburg-NRWplus“ auf dem richtigen Weg sind“, sagte Dr. Sevecke.

Für Volker Hahn, der als Leiter der Hamburger Hafenrepräsentanz in Dortmund die Marktregion NRW bearbeitet, ist unumstritten, dass trotz der direkten Anbindung der Westhäfen durch den Rhein, auf dem vor allem Massengüter transportiert werden, die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven einen Anteil von rund 35 Prozent aller Containertrans-

porte von und nach NRW vorweisen. „Wenn es uns im engen Austausch mit der Wirtschaft gelingt, dass durch neue Containerzugangebote und Kapazitätsanpassungen der NRW KV-Terminals mehr Boxen von der Straße auf die Schiene verlagert werden, dann haben wir mit unserem Kooperationsprojekt „Hamburg-NRWplus“ die Weichen richtig gestellt. Der Hamburger Hafen wird damit noch attraktiver für Verloader in NRW“, verdeutlichte Hahn.

Beim anschließenden Networking wurden diese und viele weitere Themen rund um den Hafen und seine multimodalen Verkehre lebhaft diskutiert.

Quelle und Foto: Hafen Hamburg Marketing, Dr. Hendrik Schulte, Staatssekretär in Nordrhein-Westfalen, weist auf Transportverlagerung auf Schiene und Wasserstraße hin

PIER ONE: AUFTAKT DES PLANUNGSPROZESSES



Im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Stadtplanung zur Diskussion“ wird am Dienstag, 29. Mai, der Bebauungsplan-Vorentwurf „Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße“ (Pier One) im Veranstaltungsraum des Hotel Courtyard by Marriott Düsseldorf Hafen, Speditionstraße 11, vorgestellt.

Beginn der Veranstaltung ist um 18 Uhr.

„Wir befinden uns in der spannenden Vorbereitungsphase zur Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes für die Halbinsel Kesselstraße“, erklärt Cornelia Zuschke, Beigeordnete für Planen, Bauen und Grundstückswesen der Landeshauptstadt Düsseldorf, und ergänzt: „Die Bürgerinnen und Bürger lade ich herzlich dazu ein, bereits zum Auftakt des Planungsprozesses an dieser gesamtstädtisch bedeutenden Entwicklung mitzuwirken.“

Das rund 6,1 Hektar große Plangebiet liegt im Stadtteil Hafen, im Wesentlichen im Hafenbecken nordöstlich der Halbinsel Kesselstraße. Mit der Projektidee von ingenhoven architects und den Neuss Düsseldorfer Häfen liegt erstmalig ein Bebauungsvorschlag vor, der in Form eines Piers auch die Wasserflächen für die Attraktivierung des Hafens in Wert setzt. Über Brückenbauwerke soll darüber hinaus eine Verbindung zwischen den Halbinseln Speditionstraße und Weizenmühlenstraße geschaffen werden. Als Nutzungskonzept wird derzeit ein Hotel mit Gastronomieangeboten mit Außenterrassen favorisiert; alternativ sind aber auch Büro- und gewerbliche Nutzungen denkbar.

Die Halbinsel Kesselstraße ist aus gesamtstädtischer Sicht eine bedeutende und zentral gelegene Potenzialfläche. Mit der Entwicklung dieser Halbinsel besteht nicht nur die Möglichkeit der Erweiterung des Medienhafens, sondern gleichzeitig die Aufgabe, einen angemessenen Abschluss gegenüber der sich weiter westlich anschließenden industriellen Hafennutzung zu formulieren. Die Bauvorhaben „Trivago“ und „Pier One“ im Süden und Norden der Halbinsel Kesselstraße bilden dabei den Auftakt für die weitere Entwicklung der gesamten Halbinsel. Zur weiteren städtebaulichen Ideenfindung soll für die Halbinsel Kesselstraße ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden. Aufgabe des Wettbewerbs ist, ein städtebauliches, freiraumplanerisches und verkehrliches Konzept zu erarbeiten.

Quelle und Foto: Stadt Düsseldorf

RAINER SCHÄFER MIT DEM „BOEGANKER“

AUSGEZEICHNET



Am 16. Mai überreichte Emile Hoogsteden, Vice President Containers, Breakbulk & Logistics des Hafensbetriebs Rotterdam, Herrn Rainer Schäfer beim Empfang anlässlich seiner Pensionierung den sogenannten „Boeganker“.

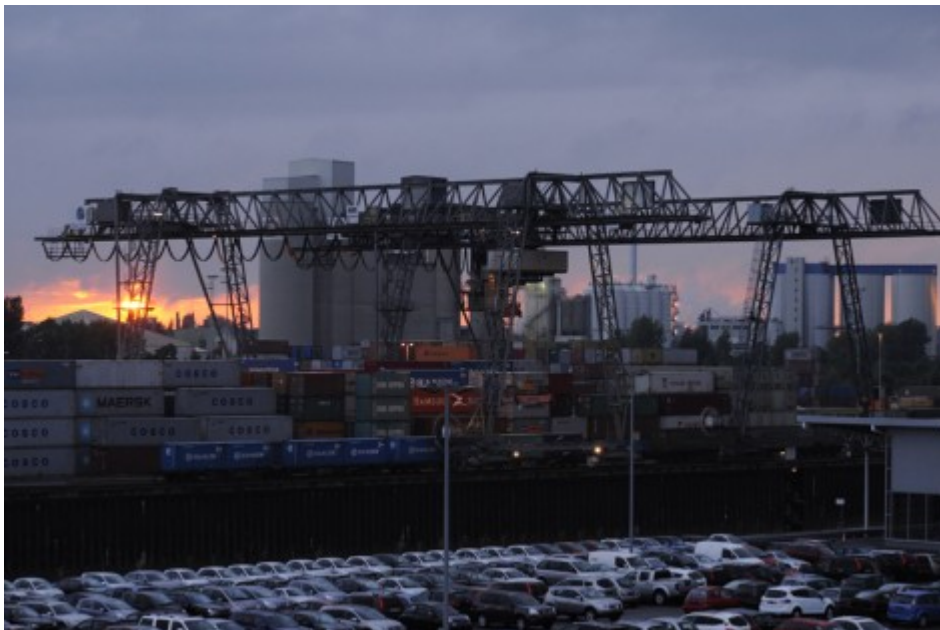
Schäfer erhielt die Auszeichnung für die Art und Weise, in der er als Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Präsident des Bundesverbandes der Öffentlichen Binnenhäfen immer für die gemeinsamen Ziele und Interessen der industriell-logistischen Achse Nordrhein-Westfalen – Rotterdam offen stand und sich entsprechend einsetzte.

Schäfer spielte im besonders guten Verhältnis zwischen den Häfen von Rotterdam und Neuss-Düsseldorf eine ausschlaggebende Rolle. Außerdem engagierte er sich aktiv für die Position des Rotterdamer Hafens in der regionalen und nationalen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik in Deutschland.

Seit der Einführung der Auszeichnung im Jahr 2006 ist Rainer Schäfer der vierte Deutsche, dem diese Ehre zuteil wird.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

ÜBERPRÜFUNG IM NEUSSER HAFEN VERZÖGERT SICH



Die Überprüfung der verbliebenen Kampfmittelverdachtspunkte an der Floßhafenstraße verzögert sich um mehrere Wochen.

Bei der Öffnung drangen in allen Punkten enorme Mengen Grundwasser ein. Zur Absenkung des Grundwasserspiegels muss daher eine Fachfirma hinzugezogen werden. Wann dies genau geschehen wird ist derzeit nicht abschätzbar..

Quelle: Stadt Neuss, Foto: NDH

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 verkräften 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