



Ausgabe: 1|09
Titelthema
Logistikzentrum
Hafen Deutz



Logistikstandort Häfen Köln:
25 Jahre CTS Hafen
Köln-Niehl



Wasserschutzpolizei Deutz
24 Stunden im
Einsatz

Die Kölner Häfen: Tore zur Welt

■ **Unabhängiges Gutachten zeigt, wie die Kölner Wirtschaft von den Häfen profitiert**

Beim Stichwort „Hafen“ denken Viele eher an haushohe Containerschiffe in Hamburg oder Rotterdam – die Wenigsten aber an Köln. Dabei gibt es in der Domstadt gleich drei wichtige Häfen: Rund um Godorf, Niehl und Deutz herrscht täglich reger Schiffsverkehr, Tendenz steigend. Laut einem aktuellen Gutachten der Planco GmbH Essen wird der Bedarf in den Kölner Häfen bis 2025 sogar derart kräftig ansteigen, dass die Betreiber sich etwas einfallen lassen müssen.

Spaziergänger am Rheinufer sehen sie ständig: Eiserne Riesen von der Länge eines Fußballfeldes, die schwer beladen und Fluss aufwärts fahrend teils von trabenden Joggern überholt werden. Doch auch wenn es beim Anblick der lahmen Kolosse anders scheint, gehören Binnenschiffe zu den wirtschaftlichsten Verkehrsträgern der Welt. Pro Jahr werden über 130 Mio. Tonnen Güter über Nordrhein-Westfälische Flüsse transportiert. „Das in den letzten Jahren eingetretene und für die Zukunft prognostizierte Wachstum des Verkehrs ist für die Kölner Häfen eine große Herausforderung“, schreibt das Beratungsunternehmen Planco GmbH in seiner aktuellen Untersuchung „Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen“. Dabei seien noch vor zehn Jahren die Marktchancen der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sehr viel pessimistischer eingeschätzt worden als heute.

Hafenentwicklung Chance für Köln

Diese Sichtweise ist mittlerweile überholt: In Zeiten von verstopften Autobahnen und überfüllten LKW-Rastplätzen ist die Binnenschifffahrt im Transitland Deutschland zu einem der wichtigsten Verkehrsträger überhaupt geworden. Gunnar

Hafen Köln-Godorf



Hafen Köln-Deutz | Bilder: HGK

Platz, Gutachter der Planco GmbH, macht dafür unter anderem den globalen Handel verantwortlich: „Sehr viele Güter kommen heute über den Wasserweg aus Übersee.“ Auch die internationale Finanzkrise ändert daran aktuell offenbar nur wenig. Mit einem Umschlag von mehr als 62 Millionen Tonnen erzielten beispielsweise die neun Seehäfen des Landes Niedersachsen im Jahr 2008 beinahe ihren Vorjahreswert. Gunnar Platz: „Das müssen wir als Chance begreifen. Viel Umschlag an den Seehäfen bedeutet Arbeit für die Binnenhäfen, und die entwickeln sich dadurch gerade zu Logistikknoten mit zunehmender Bedeutung für die regionale und überregionale Wirtschaft und Beschäftigung. Städte wie Köln können davon stark profitieren.“ Das Geschäft mit dem Transport und Umschlag von Gütern zwischen den See- und Binnenhäfen wuchs als Folge der Globalisierung zuletzt bis zu vier mal schneller als die allgemeine Wirtschaft. Die Folge: Die knappen und teuren Flächen an den Seehäfen werden dringend für den Umschlag benötigt und können nicht für Lagerzwecke verwendet werden. Die Häfen im Landesinneren bekommen dadurch deutlich mehr Umschlagsgüter – und damit die Chance, vom erhöhten Aufkommen in den Seehäfen zu profitieren. Kölner Hafenanlieger müssen sich daher auf einen wachsenden Flächenbedarf an den verschiedenen Standorten einstellen. Nur ein Teil des künftigen Bedarfs könnte laut Planco-Gutachten langfristig durch Umstrukturierungsmaßnahmen am Standort Niehl gedeckt werden. „Bis zum

Jahr 2025 müssen wir für den Containerverkehr mit einem zusätzlichen Flächenbedarf von rund 80.000 Quadratmetern rechnen – zusätzlich zu den Flächen, die im Hafen Godorf gerade entstehen“, prognostiziert Gunnar Platz. „Hinzu kommt ein Bedarf für Logistikflächen von etwa 170.000 Quadratmetern“, so Platz weiter. Ohne Änderungen in der Hafenstruktur würde laut Planco-Gutachten nicht nur die Kölner Wirtschaft, sondern auch die Umwelt in Mitleidenschaft gezogen. Der Verkehr würde sich beispielsweise zunehmend auf die Straße verlagern oder auf andere Hafenstandorte wie etwa Bonn ausweichen, schreiben die Gutachter.

Ausbau Godorf dringend nötig

Doch die Binnenhäfen sind nicht die einzigen Nutznießer steigender Umschlagszahlen. Für Unternehmen, die sich auf die Weiterverarbeitung von Rohstoffen spezialisiert haben, wird die Kölner Region dadurch deutlich attraktiver. Auch am Standort Godorf sollen deshalb künftig neue

Hafen Köln-Niehl



Flächen zur Verfügung stehen. Der Hafen wird zurzeit hauptsächlich von der Chemieindustrie genutzt, die mit ihren Werken praktisch direkt vor der Hafen-Tür liegen. Rohstoffe werden von den Umschlagplätzen teils unmittelbar aus den Rümpfen der Schiffe über Pipelines in die Werke gepumpt. Die Chemieindustrie ist mit 23.000 Mitarbeitern der wichtigste Arbeitgeber in der Region. „Es ist daher von besonderer Bedeutung, den Anforderungen dieser Branche gerecht zu werden und die erforderlichen Hafenskapazitäten bereitzustellen“, schreibt die Planco-GmbH in ihrem Gutachten.

Derzeit ist der Hafen Niehl der einzige Hafen in Köln, an dem Container auf Schiffe verladen werden können. In Godorf beispielsweise ist das zurzeit nicht möglich. Hier legen aktuell nur Schiffe mit Stoffen für die Chemie- oder Bauindustrie an, die beispielsweise mit Gas oder Schüttgut be- oder entladen werden. Das wird sich jedoch bald ändern: In Godorf entsteht aktuell das neue Hafenbecken vier mit eigenem Containerterminal. Nach Meinung der Planco-Gutachter ist Godorf „der einzige Hafenteil, in dem aus heutiger Sicht die Möglichkeit zum Ausbau in nennenswerter Größe besteht.“

Mit dem neuen Containerterminal soll der künftig rasant steigende Bedarf an Containerflächen gedeckt werden. „Das ist dringend notwendig. Sonst könnten die Kölner dem steigenden Containeraufkommen in Zukunft unmöglich standhalten“, meint Gunnar Platz. „Wenn aber genügend Umschlags- und Logistikflächen zur Verfügung stehen, können die Hafenanlieger und die Region Köln von dem steigenden Umschlagsaufkommen in Zukunft nur profitieren.“

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

Editorial

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



Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Seit der Römerzeit ist die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Köln eng mit der Wasserstraße Rhein und den Umschlagplätzen im Kölner Stadtgebiet verbunden. Heute verfügt Köln an den Standorten Niehl, Deutz und Godorf über moderne Logistikzentren, die per Straße, Schiene und Wasserstraße international verknüpft sind. Dabei zählen die Kölner Häfen zu den größten Binnenhäfen Europas, und der Bereich Schienengüterverkehr der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist eine der größten privaten Güterbahnen in Deutschland. Um der Bedeutung des Hafenstandortes Köln gerecht zu werden, gehen wir künftig neue Wege. Erstmals 2009 erscheint die Kölner Hafenzeitung vier Mal jährlich im Boulevard-Format. In einer Auflage von 50.000 Exemplaren erreicht das neue Medium neben den Kunden und Mitarbeitern der HGK, den Hafenanliegern und deren Kunden und den politischen Entscheidungsträgern, die Bevölkerung in der Nähe der Hafenstandorte Köln-Nord/Niehl, Deutz, Rheinauhafen und Godorf. Themenschwerpunkte sind das aktuelle Hafengeschehen in den Häfen Niehl, Deutz und Godorf, Ausbauplanungen und deren Umsetzung sowie Porträts der Hafenanlieger. Des Weiteren wollen wir die Bedeutung der Kölner Häfen und Eisenbahn für ökologisch und ökonomisch sinnvolle Transport-, Umschlags- und Logistikleistungen für die heimische Wirtschaft und für die Bereitstellung sicherer und hochwertiger Arbeitsplätze in der Region Köln zum Ausdruck bringen. Ich wünsche Ihnen viel Lesevergnügen bei der Entdeckungsreise durch die Kölner Häfen in der ersten Ausgabe der Kölner Hafenzeitung.

Rolf Bender



Binnenschiffe sind regelmäßiger Gast im Deutzer Hafen und sorgen für umweltfreundlichen Transport | Bild: HGK-Archiv

Deutz: Das Filetstück am Rhein

■ Diskussion um Deutzer Hafen verunsichert Anlieger

Nachdem im Kölner Rheinauhafen zahlreiche Wohnungen und Bürogebäude gebaut und erfolgreich vermietet wurden, glauben einige an einen Wiederholungserfolg im Hafen Deutz. Die Hafenanlieger sollen dafür weichen – doch die einmalige Lage in der Nähe des Stadtzentrums macht den Standort nicht nur für die hier ansässigen Umschlags-, Industrie- und Handelsbetriebe unersetzbar, sondern hat auch für die Versorgung der Kölner Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen eine große Bedeutung.

Direkt vis a vis vom neuen Rheinauhafen auf der rechten Rheinseite, umgeben von Siegburger Straße, Poller Kirchweg, Am Schnellert und Alfred-Schütte-Allee, liegt das rund 35 Hektar große Areal des Deutzer Hafens. Viele nennen es ein „Filetstück“: Vom Ufer aus blickt man direkt auf die Silhouette der neuen Gebäude im Rheinauhafen; die Turmspitzen des Doms im Hintergrund. Wohnungen oder Büroflächen würden sich an dieser Stelle wahrscheinlich hervorragend an den Mann bringen lassen. Doch seit über 100 Jahren ist das Gebiet wirtschaftliche Drehscheibe für hafenauffine Unternehmen sowie Anlege- und Umschlagsplatz für Binnenschiffe. Hauptvorteil am Standort Köln Deutz ist für die



Die Ellmühle im Deutzer Hafen ist die größte Getreidemühle Deutschlands

gut 20 hier seit vielen Jahrzehnten ansässigen Firmen die strategisch günstige Lage: Deutz ist der einzige rechtsrheinische Hafen in Köln auf 120 Kilometer Stromlinie mit direkter Anbindung an die drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Straße über die benachbarte A4. Pro Jahr werden an diesem Standort rund eine halbe Million Tonnen Güter umgeschlagen, vor allem Getreide, Schrott und Kreide. Schon seit einiger Zeit ist eine lebhafte Diskussion um eine eventuelle Umnutzung des Hafengebietes entbrannt. Die Kölner Hafenzeitung hat einige der Hafenbetriebe in Köln Deutz besucht.

Die Ellmühle – Tradition bis ins Mittelalter

Kampffmeyer ist Europas größte Mühlengruppe mit Hauptsitz in Hamburg und führend bei der Veredelung pflanzlicher Rohstoffe. Kampffmeyer Mühlen haben eine lange Tradition: Der Ursprung geht bis weit in das Mittelalter zurück. Aus den einstigen Wind-, Wasser- und Flussmühlen mit relativ geringer und schwankender

Leistung entstanden im Laufe der Jahrhunderte hochmoderne und leistungsfähige Betriebe. Der eigentliche Namenspatron für die heutige Mühlengruppe war die auf Getreide- und Futtermittel spezialisierte Kampffmeyer Handelsgesellschaft, welche 1883 von Emil Kampffmeyer in Potsdam gegründet wurde. In Köln ist das Unternehmen schon seit gut 100 Jahren tätig. Die Ellmühle im Deutzer Hafen ist die größte Getreidemühle in ganz Deutschland. Das Unternehmen profitiert – wie viele andere Hafenanlieger – von der einmaligen Lage. Die gleichzeitige Anbindung an die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser machen den Hafenstandort in Köln für das Unternehmen Kampffmeyer Mühlen nahezu unersetzbar. Lieferungen aus dem Anbau der Kölner- und der Aachener Bucht etwa machen nur zwischen 30 und 40 Prozent des hier verarbeiteten Getreides aus: „Rund 50 Prozent unserer Anlieferungen kommen über den Wasserweg“, erklärt Rolf Bommers, Geschäftsführer des Werks Ellmühle in der Siegburger Straße. „Die Lage ist unschlagbar. Wir brauchen alle Verkehrswege, gerade ein Hafenschluss ist für uns unverzichtbar, so Bommers weiter. In der Ellmühle arbeiten zurzeit auf 36.000 Quadratmetern über

100 Menschen, 300 Kunden in Köln und im Kölner Umland werden von der Mühle beliefert. Ein Standort in der Domstadt ist für das Traditionsunternehmen daher kaum ersetzbar. „Wir müssen die Kunden im Umland, den Getreideanbau in der Region und die Mitarbeiter im Auge behalten“, sagt Rolf Bommers. „Die Mitarbeiter sind besonders wichtig: Wir haben hier Experten, die wir in anderen Städten so nicht finden würden“, berichtet Bommers. Der Grund: Mühlenbetriebe sind in Deutschland vergleichsweise dünn gesät, dementsprechend wenige ausgebildete Müller gibt es hierzulande. Bommers: „Müller ist ein hochanspruchsvoller Beruf, solche Leute findet man nicht an jeder Ecke.“ Das Sortiment der Kampffmeyer Mühlen umfasst einige hundert Produkte: Von traditionellen Getreidemahlerzeugnissen über High-Tech-Getreidespezialitäten, kundenindividuelle Lean-Produ-

tion-Mischungen bis hin zu gesundheitlich wertvollen Functional Food Rohstoffen. Ob Brot, Brötchen, Kuchen oder Pizza – Kampffmeyer Produkte erreichen vom Deutzer Hafen frisch und auf kurzen Wegen den Bäcker oder die Pizzeria an der Ecke und sind so seit mehr als 100 Jahren ein wichtiger Faktor bei der Versorgung der Kölner Bevölkerung mit Nahrungsmitteln.

Holz für Fachpublikum: Karl Kohl GmbH

In der Alfred-Schütte-Allee 6a-b, direkt neben dem Gebäude der Wasserschutzpolizei im Deutzer Hafen, scheint alles aus Holz gemacht: Der Zaun, das Lager, die Ware, die Möbel in den Büros und sogar die Visitenkarten des Prokuristen Michael Laskowski. Die Karl Kohl GmbH bezeichnet sich selbst als „Leithändler für den Großraum Köln“. Das Unternehmen gibt es seit den 1930er Jahren. Damals wurde noch



Ob Furniere für die Oberflächenveredlung...

...oder Mahagoni für die Fenster- und Möbelherstellung – Karl Kohl beliefert Handwerk, Industrie und Handel der Region mit hochwertigen Vorprodukten | Bilder: Karl Kohl GmbH



Rolf Brack ist Vorsitzender des Vorstandes der VK Mühlen AG, zu der die Ellmühle im Deutzer Hafen gehört | Bilder: VK Mühlen AG



mit Bauhölzern gehandelt, heute mit Edelholz. Hochwertige Furniere und Schnitthölzer für Treppen, Küchen oder den Innenausbau von Yachten gehören zum Metier des Händlers. Im Deutzer Hafen beschäftigt die GmbH zurzeit neun Mitarbeiter. Das Edelholz und die Furniere werden per Container aus allen Erdteilen über Rotterdam nach Köln geliefert. Der Betrieb ist unter Fachleuten in der Region bekannt, Karl Kohl bedient einen festen Kundenstamm im Umkreis von rund 100 Kilometern bestehend aus Schreibern, Innenausbauern – oder Treppenbauern.

Das Grundstück des Geländes, auf dem sich die Karl Kohl GmbH befindet, ist von der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) gemietet. Der Mietvertrag läuft noch knappe zwölf Jahre, doch auch wenn das Unternehmen nicht zwingend auf den Hafenschluss angewiesen ist: Ein Umzug kommt auch für den Holzhandelsbetrieb nicht in Frage. „Wir sind der Tradition verpflichtet“, sagt Michael Laskowski. „Umsiedeln ist wirtschaftlich nicht machbar. Eine solche Aktion würde uns fünf oder sechs Millionen Euro kosten.“

Die Schrottprofis von Deutz: Theo Steil GmbH

Nicht nur der Automobilindustrie dürfte die Abwrackprämie zu Gute kommen, denn die 1,5 Milliarden

dukte werden, sind Schrotthändler und -verarbeiter wie die Theo Steil GmbH. Die 1924 in Trier gegründete Theo Steil Gruppe beschäftigt derzeit rund 725 Mitarbeiter an elf Standorten, davon haben neun Betriebe in Deutschland unmittelbaren Wasseranschluss. Einer dieser Standorte befindet sich in Deutz: Direkt neben dem Metall- und Stahlhändler Weiler zerkleinern, pressen und sortieren die Maschinen des Unternehmens seit 1986 tonnenweise Altmittel.

Die Verfügbarkeit von drei verschiedenen Verkehrsträgern auf dem eigenen Firmengelände ist auch für die Metallrecycling-Experten der Theo Steil GmbH ideal. Von einer Umnutzung zu einem Büro- oder Wohngebiet des Hafengeländes hält die Geschäftsführung erwartungsgemäß wenig: „Eine Umnutzung oder auch Teilumnutzung würde unsere Expansionspläne für Köln zum Erliegen bringen“, sagt Dr.-Ing. Christian Satlow, Geschäftsführer der Theo Steil GmbH. Außerdem würden neue Konfliktpotentiale mit der Bevölkerung geschaffen. „Ich denke in den jetzigen Zeiten sollte man Investitionen dieser Art komplett verwerfen. Der Deutzer Hafen wird von den meisten Anrainern für den Schiffsumschlag genutzt – so auch von uns“, so Satlow weiter. Der Grund für die ablehnende



Aus alten Kupferkabeln werden bei Theo Steil hochwertige Rohstoffe | Bild: Theo Steil GmbH

nung eines neuen Standortes ist in den letzten Jahren derart gestiegen, dass eine Neugenehmigung nicht verbindlich zugesagt werden kann“, berichtet Satlow. „Der Antrag auf Genehmigung ist mit einem entsprechend hohen Kosten- und Zeitaufwand sowie Risiko verbunden, wofür niemand Garantien oder eine Übernahme der Kosten aussprechen möchte.“ Auf ein Gelände ohne Hafenschluss umzusiedeln wäre für Christian Satlow ohnehin keine Alternative: „Generell wird der Exportanteil von Schrotten und Metallen in Zukunft steigen und der Transport wird mehr auf das Wasser verlegt werden, weil so größere Tonnagen umweltfreundlich und kostengünstig bewegt werden können.“

Carl J. Weiler Eisen & Stahl: „Wir brauchen Planungssicherheit“

Die Carl J. Weiler Eisen & Stahl GmbH & Co. KG hat sich vor über 50 Jahren ganz bewusst für den Logistiknotenpunkt Hafen Deutz entschieden: Vom einzigen rechtsrheinisch gelegenen Hafen Kölns aus versorgt Weiler zahlreiche Kunden, die östlich der Domstadt angesiedelt sind. Wäre das Unternehmen beispielsweise in einem der anderen Kölner Häfen auf der linken Rheinseite gelegen, hätte das heute spürbare Folgen. „Der LKW-Verkehr zwischen Köln und dem Sieger- und Sauerland aus den linksrheinischen Häfen würde dann natürlich über die Brücken auf die rechte Rheinseite fließen müssen“, erklärt Thomas A. Miebach, geschäftsführender Gesellschafter der Carl J. Weiler Eisen & Stahl GmbH & Co. KG. „Von Deutz aus können wir jedoch optimal unsere vornehmlich rechtsrheinischen Kunden in Deutschland beliefern“, so Miebach weiter.



Die 15-strahlige Brennschneidanlage verarbeitet Stahlbrammen in kundengerechte Abmessungen | Bild: Weiler GmbH

In 2008 hat das Unternehmen im Deutzer Hafen ca. 475.000 Tonnen im sogenannten Stahl Service Center auf der Alfred-Schütte-Allee umgeschlagen und dabei die Hälfte der Tonnage angearbeitet. Insgesamt wurden mit rund 70 Beschäftigten im letzten Jahr rund 190 Millionen Euro Umsatzerlöse erwirtschaftet. „Für unser mit Stahl- und Gießereiprodukten handelndes, verarbeitendes und mit Kooperationspartnern sogar herstellendes Unternehmen ist der trimodale rechtsrheinische Hafen mit der Anbindung an die drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße die beste logistische Voraussetzung und im Kölner Stadtgebiet ohne Aussicht auf eine Alternative“, berichtet Miebach. Die anhaltende Diskussion um den Deutzer Hafen über eine etwaige Umnutzung des Hafengebietes verunsichert die Unternehmensführung zunehmend. „So kann kein mittelständisches Unternehmen verlässlich wirtschaften, jeder Betrieb braucht eine gewisse Planungssicherheit. Die ganze Diskussion ist überflüssig und kontraproduktiv, da Rechtsgutachten unter Berücksichtigung der Gesetze bezüglich des Wasserschutzes und -haushaltes zu dem eindeutigen Ergebnis kommen, dass eine Umnutzung des bestehenden Hochwasserschutzgebietes mit den Retentionsflächen rechtlich nicht möglich ist“, gibt Thomas A. Miebach zu bedenken. Mit Blick auf die unsichere Lage im Deutzer Hafen werde das Unternehmen Alternativen über die Stadtgrenzen hinaus prüfen müssen, so Miebach: „Als Unternehmen können wir uns – insbesondere in der heutigen Zeit – nur begrenzt dem Werben der Nachbarkommunen verschließen, die mit wirtschaftlich interessanten Konzepten locken.“

Doch Miebach kritisiert nicht nur – der Unternehmer hat auch einen Verbesserungsvorschlag: Die Grundstücksflächen zum Hafenbecken hin sollten grundsätzlich frei für Umschlagsaktivitäten und der Mittelbereich der Flächen für Herstellung, Anarbeitung und Lagerung vorgesehen sein. Die Flächen zu den Straßen hin könnten mit Verwaltungsgebäuden bebaut werden und die zum Poller Kirchweg und zur Siegburger Straße sowie zur Alfred-Schütte-Allee liegenden Grundstücksflächen in der Weise bebaut werden, dass man vom Rheinauhafen aus nicht mehr nur auf eine Hafensilhouette mit zahlreichen Kränen und Umschlagsterminals am anderen Ufer, sondern auf Fassaden neuer Gebäude schauen würde. „Der Vorteil wäre der, dass man mit hochrepräsentativen Verwaltungsgebäuden in den jeweiligen Sichtachsen den Charakter des Hafengebietes wesentlich aufwerten, dabei aber die notwendigen Umschlagsaktivitäten zu den Hafenterrassen beibehalten könnte“, erklärt Miebach. Zumindest bei Weiler ist bereits ein neues Gebäude in Planung, das ein Verwaltungsgebäude auf dem Poller Kirchweg ersetzen soll. An der Alfred-Schütte-Allee soll ein neuer Komplex entstehen, der stilistische Komponenten der linksrheinischen Bebauung aufgreifen und Pilotcharakter für weitere Verwaltungsbauten im Deutzer Hafen haben soll. „Das machen wir allerdings nur dann, wenn sichergestellt ist, was innerhalb der kommenden 20 Jahre mit dem Hafen Deutz geschehen wird“, sagt der Unternehmer. Sollte Miebachs Modell dann Nachahmer finden, so könnten auch die Anwohner in Hafennähe von den neuen Bauwerken profitieren.

■ ■ ■ Sebastian Mainzer | Dü ■



Nicht nur aus alten PKW entstehen im modernen Metallrecycling bei Theo Steil im Hafen Deutz neue Grundstoffe für die Stahl- und Metallproduktion | Bild: Mainzer

Euro, die vom Staat dafür im Rahmen des Konjunkturpakets II vorgesehen sind, reichen rein rechnerisch für knapp 600.000 Neufahrzeuge, für die jeweils ein Auto staatlich subventioniert in der Schrottpresse landet. Diejenigen, die dafür sorgen, dass aus derartigem Schrott anschließend wieder neue Pro-

dukte hergestellt werden können, sind Schrottverarbeiter wie Theo Steil auf der Hand: Die Arbeit ist laut und provoziert Beschwerden von Anliegern. Eine Umsiedlung des Betriebes wäre für die Theo Steil GmbH daher nicht nur teuer, sondern auch mit Hindernissen behaftet. „Die Anzahl der Einsprüche bei der Pla-

Schrottschlag im Hafen Deutz: Die Rohstoffe erreichen von hier per Binnenschiff die Stahlwerke am Ober- oder Niederrhein oder Exportmärkte über die Seehäfen | Bild: HGK



Umweltfreundlicher Transport von Vormaterial und Produkten der Carl J. Weiler Eisen & Stahl per Binnenschiff über den Deutzer Hafen: Am 9. März wurden hier 3.000 t Stranggussbrammen angeliefert | Bild: Weiler GmbH



Jahrestag: Zwölf Monate Drehbrückensperre in Deutz

■ **Denkmalgeschütztes Bauwerk laut Amt bald wieder frei für PKW und LKW**



102 Jahre und denkmalgeschützt: Die gesperrte Drehbrücke wird bald repariert
| Bilder: Mainzer

Im Deutzer Hafen hat ein historisches Bauwerk im Februar einjähriges Jubiläum gefeiert: So lange ist die Drehbrücke nun schon für Fahrzeuge aller Art gesperrt. Grund ist ein Unfall: Ein Schiffskapitän konnte nach dem Entladen nicht abwarten, bis die Brücke gedreht wurde und beschädigte beim Unterfahren das historische Bauwerk. Jetzt, nach über einem Jahr, steht die Reparatur an.

Aus dem Weltall sieht die Welt noch in Ordnung aus. Wer sich ein Satellitenfoto via Google Earth von der Drehbrücke des Deutzer Hafens einmal genauer ansieht, der findet dort ei-

nen knallroten Beweis dafür, dass die Aufnahme mindestens ein Jahr alt sein muss. Denn auf dem Bild ist deutlich ein roter Kleinwagen zu sehen, der gerade die Brücke im Deutzer Hafen passiert. Doch in Wirklichkeit sind aktuell auf beiden Seiten der Brücke Straßensperren errichtet. Das aus dem Jahr 1907 stammende, unter Denkmalschutz stehende Bauwerk ist schon seit Februar 2008 für Autos, Motorräder und LKW gesperrt. Große Plastikbarrieren stehen quer auf der asphaltierten Fahrbahn. Nur Fußgänger und Radfahrer dürfen das kleine Stück Rhein an der Einfahrt zum Deutzer Hafen überqueren. Wer dennoch die

Löschbootstation oder eines der in der Alfred-Schütte-Allee angesiedelten Unternehmen mit dem Auto oder LKW anfahren möchte, muss je nach Ziel einen Umweg von bis zu zwei Kilometern in Kauf nehmen – einmal komplett um den Hafen herum. Der Grund für die Sperre ist ein Unfall, der sich vor über einem Jahr ereignet hat. Bei der Einfahrt eines beladenen Binnenschiffes in den Deutzer Hafen ging noch alles gut: Der Kahn passte knapp unter den Eisenträgern der Brücke hindurch. Doch beim Herausfahren vergaß der Kapitän, dass sein Schiff – ohne die schwere Ladung – deutlich weiter aus dem Wasser ragte als bei der Einfahrt. Es passte nicht mehr unter der Brücke durch und rammte beim Versuch, den Hafen zu verlassen, einen Stahlträger.

Seither dürfen PKW und LKW nicht mehr über die Brücke fahren. Statiker haben das Bauwerk untersucht und können nicht mehr für die Stabilität garantieren, bevor nicht der beschädigte Eisenträger repariert wurde. Doch der Unfall hätte nicht nur mit einem besseren Augenmaß, sondern auch mit etwas Geduld vermieden werden können: Die Brücke ist drehbar, allerdings müssen Kapitäne dafür erst einen Kranführer aus Köln Niehl per Telefon anfordern, der die Brücke bei Seite dreht. Ein



Hindernis für leere Binnenschiffe mit Drehmechanismus: Das Tor zum Deutzer Hafen

großes Schild mit einer Handynummer am Hafeneingang weist darauf hin. „Einige fahren jedoch einfach darunter hindurch, weil ihnen das Prozedere zu lange dauert“, sagt Ralf Hafner, technischer Sachbearbeiter beim Amt für Brücken- und Stadtbahnbau der Stadt Köln. „Zum Glück hat der Kapitän die Brücke von der Hafenseite aus gerammt, andernfalls hätte man die Brücke nicht einmal mehr drehen können“, so Hafner weiter. Nun soll die Brücke schlussendlich Ende April oder Anfang Mai – ein Jahr und drei Monate nach dem Unfall – fertig repariert und anschließend wieder für den Verkehr freigegeben sein. Grund

für die lange Wartezeit ist laut Amt für Brücken- und Stadtbahnbau der langwierige Ausschreibungsprozess. „Schon unter normalen Umständen dauert eine Ausschreibung nach Vorschrift zwischen sechs und sieben Monaten“, erklärt Ralf Hafner. „Im Fall der Drehbrücke wurde zu allem Überfluss bei der ersten Ausschreibung nur ein einziges Angebot abgegeben – und das war zu teuer.“ Bald wird die Brücke für die Dauer der Reparaturarbeiten auch für Fußgänger gesperrt sein. Die Kosten übernimmt die Versicherung des Schiffseigners, der für den Schaden verantwortlich ist.

■ Sebastian Mainzer ■

Blaulicht auf dem Wasser

■ **Die Wasserschutzpolizei - Partner der Binnenschifffahrt und Häfen**



Kein Job wie jeder andere: Ralf Thomas ist Leiter der Wasserschutzpolizei in Köln Deutz | Bild: Mainzer

In der größten Stadt Nordrhein-Westfalens hat die Polizei viel zu tun, doch kaum einer weiß um die Arbeit der Kollegen auf dem Wasser. Die Beamten der Wasserschutzpolizei im Deutzer Hafen sind 24 Stunden täglich auf dem Rhein im Einsatz und sehen auch in den Kölner Häfen nach dem Rechten.

Die Wache der Wasserschutzpolizei im Hafen Köln Deutz wird auf den ersten Blick nicht als Polizeistation erkannt. Einzig ein kleines blaues Leuchtschild an dem grauen Gebäudekomplex in der Alfred-

Schütte-Allee zeigt an, dass hinter dem Gemäuer Beamte der Polizei ihren Dienst verrichten. Vor zwölf Jahren wechselte die Wache vom Rheinauhafen auf die andere Rheinseite nach Deutz. Insgesamt 36 Beamte arbeiten hier, und nicht nur die Uniformen, sondern auch der Streifendienst der Wasserschutzpolizei hebt sich vom normalen Polizeialtag ab. Ihr Gebiet sind 40 Kilometer Rhein zwischen Weiss/Zündorf und Monheim-Baumberg: Rund um die Uhr patrouilliert eines der drei Polizeiboote der Wache auf der meist befahrenen Wasserstraße Europas. Die



Aufgaben der Beamten der Wasserschutzpolizei sind theoretisch die Gleichen wie die der Kollegen zu Land: Einhaltung von Recht und Ordnung, routinemäßige Kontrollen der Schiffe und ihrer Besatzungen und Hilfeleistungen. Doch „normale“ Ein-

sätze zu Anlässen wie beispielsweise Raubüberfällen, Schlägereien und Ruhestörungen kommen auf dem Wasser eher selten vor. Die Arbeit der Wasserschutzpolizei spielt sich in einem Element ab, das ständig in Bewegung ist, und somit bleibt auch die Polizei ständig in

Blau-weißer Freund und Helfer: Eins von drei Polizeiboote der Kölner Wasserschutzpolizei ist permanent auf Patrouille auf dem Rhein und rund um Köln | Bild: WSP Duisburg



Die Station der Wasserschutzpolizei im Hafen Deutz

Bewegung: Binnengüterschiffe werden – anders als Autos oder LKW – bei Kontrollen beispielsweise nicht rechts ran gewunken oder angehalten. Weil die Schiffe selten schneller als Jogger oder Radfahrer am Ufer unterwegs sind, können sie während der Fahrt kontrolliert werden.

Binnenschifffahrt ist einer der am meisten kontrollierten Verkehrsträger überhaupt. Ein Binnenschiff wird manchmal drei bis vier Mal auf jeder Reise überprüft. Viele Verwarnungen oder Strafen müssen die Beamten der Wasserschutzpolizei deshalb jedoch nicht aussprechen, im Gegenteil: „Die Einhaltung der Vorschriften in der Binnenschifffahrt ist vorbildlich“, berichtet Ralf Thomas, Leiter der Wasserschutzpolizei in Köln Deutz. „Das liegt unter anderem daran, dass viele Schiffsführer auf ihren

Schiffen Leben. So befinden sich an Deck oft geräumige Wohnungen, manche nehmen ihren PKW mit aufs Schiff“, so Thomas weiter. Außerdem achten Reedereien und Schiffseigner sehr genau darauf, wen sie ans Ruder ihrer teils mehrere Millionen Euro teuren Fahrzeuge lassen, sagt Thomas: „Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten will natürlich jeder unnötige Kosten durch Unfälle oder Strafen vermeiden.“

Das spiegelt sich auch in den Unfallzahlen wieder: Im Schnitt gibt es pro Jahr 220 Unfälle auf allen Wasserstraßen in NRW zu beklagen. „Das haben Sie bei schlechtem Wetter auf den Straßen Kölns schon an einem einzigen Tag“, betont der nordrheinwestfälische Polizeisprecher Ramon van der Maat.

■ Sebastian Mainzer | Dü ■



Löschen auf dem Wasser

■ *Helfer, Retter, Techniker – und ein bisschen Feuerwehr*



Das Löschboot 1 auf Einsatzfahrt | Bild: Feuerwehr Köln

Hätten Sie es gewusst? Nur 4,5 Prozent der Einsätze der Kölner Feuerwehr haben etwas mit Feuer zu tun. Ein Blick hinter die Kulissen der Deutzer Löschbootstation zeigt ein spannendes Berufsfeld, das viel mit Abwechslung, Sport und Technik – und überraschend wenig mit Feuer und Bränden zu tun hat.

An einem verregneten Montagmorgen im Februar liegt eines der zwei Feuerwehrboote der Löschbootstation an der Mole im Deutzer Hafen ruhig und reglos vertäut am Steg. Einige Meter entfernt an Land parkt

ein großes Löschfahrzeug, doch uniformierte Feuerwehrmänner sind nicht in Sicht. Einzig Dr. Daniel Leupold von der Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit der Berufsfeuerwehr Köln steht unter dem Vordach an der Tür und wartet auf seinen Neun-Uhr-Termin mit der Kölner Hafenzeitung. „Jetzt ist natürlich der Super-GAU passiert: Gerade ist die Mannschaft mit dem anderen Boot zu einem Einsatz ausgerückt, außer mir ist jetzt niemand hier“, sagt er zur Begrüßung, „ich habe gerade mit der Leitstelle telefoniert, da ist eine Person im Rhein, die werden in-

nerhalb der nächsten Stunde nicht wieder hier sein.“

Damit befand sich die Mannschaft des Feuerlöschbootes „Branddirektor Hans“ an besagtem Montagmorgen auf einem von jährlich rund 30 Personenrettungs-Einsätzen, bei denen ein Mensch aus den unberechenbaren Strömungen des Rheins gerettet werden muss. „Person im Rhein“ ist die häufigste Ursache für Einsätze der Löschboote – nicht etwa Feuer. Die Löschboote rücken nur selten aus, um Brände zu löschen. Die anderen Einsätze verteilen sich auf Notfälle wie Havarien (Schiffsunfälle und

-zusammenstöße), technische Hilfeleistungen für Schiffe, gefährliche Stoffe und Güter im Wasser (wie zum Beispiel Öl), rettungsdienstliche oder allgemeine Hilfeleistungen. Leupold: „Wir werden bei Notfällen aller Art gerufen. Neulich wurde zum Beispiel ein hilflos treibender Hund gemeldet, da sind wir dann auch raus. Der Phantasie sind da keine Grenzen gesetzt. Eigentlich ist die Berufsfeuerwehr eher ein großer Rettungsdienst, der hin und wieder auch mal ein Feuer löscht.“

Die Feuerlöschbootstation ist täglich mit vier Mann besetzt. Außerdem bekommt das Team Unterstützung von Land: Ist mehr als ein Boot zu besetzen, rückt ein Löschzug der Feuerwache 10 in der Gießenerstraße aus und fährt zum Deutzer Hafen, um die Löschbootmannschaft zu ergänzen. Wenn einmal kein Notfall ansteht, drehen die Feuerwehrmänner jedoch keinesfalls Däumchen. „Ob Rettungskräfte, Einsatzpersonal oder Tauchspezialisten – das Berufsbild der Feuerwehrleute ist vielfältig wie kaum ein anderes“, schreibt die Stadt Köln auf ihrer Webseite. Bei näherer Betrachtung des Feuerwehr-Alltags wird deutlich, warum das so ist: Neben den Einsätzen gehören Fortbildungen und Schulungen, Dienstsport und Wartungsarbeiten zum täglichen Brot. Ausrüstungsutensilien wie Atemschutzgeräte, Wasserschläuche oder Löschfahrzeuge werden in feuerwehreigen Werkstätten gewartet. Diese routinemäßigen Arbeiten sind indes ein Grund dafür, dass man für eine Ausbildung zum Feuerwehrmann einen Gesellen- oder Facharbeiterbrief in einem Handwerk oder eine abgeschlossene Ausbildung in Berufen wie beispielsweise Elektrotechniker oder Schlosser benötigt. Weil

bei einem großen Teil der Einsätze Menschen in medizinischen Notlagen gerettet werden müssen, steht außerdem eine sechsmontatige Ausbildung zum Rettungsanwärter auf dem Lehrplan angehender Feuerwehrmänner.

Für ambitionierte Bewerber, die von einer Karriere am Ruder von einem der bis zu 2.000 PS starken Feuerlöschboote in Köln Deutz träumen, gibt es momentan eine gute und eine schlechte Nachricht. Die gute lautet: Aktuell sind die Berufschancen bei der Kölner Berufsfeuerwehr so gut wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Viele Plakate in der Kölner Innenstadt werben dafür, momentan werden pro Jahr 30 Feuerwehrleute mehr gesucht als sonst. Die schlechte Nachricht lautet: Der Weg ans Ruder eines Feuerlöschbootes ist alles andere als leicht. „Da muss man schon Zeit und Liebe für opfern“, räumt Daniel Leupold ein. „Um hier als Feuerwehrmann ans Ruder gelassen zu werden, muss man nicht nur die Ausbildung als Feuerwehrmann absolviert und anschließend einige Jahre Berufserfahrung gesammelt haben, sondern außerdem ein Schiffspatent für den Rhein machen.“ Gemeint ist damit praktisch der Bootsführerschein für die Kölner Wasserwege. Wer auf Flüssen ein Schiff bewegen möchte, muss für jeden Abschnitt der vielen Wasserstraßen im Inland einen eigenen Führerschein machen, ein so genanntes Schiffspatent. Unter den knapp 1.000 Beamten der Berufsfeuerwehr sind Feuerwehrfrauen in Köln übrigens zurzeit noch eine Seltenheit: Aktuell gibt es gerade einmal eine Frau im ganzen Team. Sie hat Bauingenieurwesen studiert, kam als Quereinsteigerin zur Feuerwehr und ist heute Experte für baulichen Brandschutz bei der Stadt.

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

Die Löschboote LB10.1, LB10.2 und Ursula vor der Kölner Altstadt | Bild: Feuerwehr Köln



Die Feuerlöschbootstation im Hafen Deutz ist täglich mit vier Mann besetzt | Bild: Mainzer



■ Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion und Verlag:

SUT Verlags GmbH

Siebengebirgsstr. 14
53757 St. Augustin
Telefon: +49 (0) 2241 1482517
Telefax: +49 (0) 2241 1482518
info@schiffahrtundtechnik.de
www.schiffahrtundtechnik.de

Chefredakteur:

Dipl. Volkswirt Hans-Wilhelm Dünner
Telefon: +49 (0) 171 3084346
h.w.duenner@schiffahrtundtechnik.de

Redaktion:

Dipl. Journalist (FH) Sebastian Mainzer
Telefon: +49 (0) 173 2892002
s.mainzer@schiffahrtundtechnik.de

Layout:

Werbeatelier Bad Homburg
Inh. Claudia Conde
Wehrheimer Straße 7
61350 Bad Homburg
www.werbeatelier-bad-homburg.de

Anzeigenleitung:

Sylvia Guddat, SUT-Verlags GmbH
Oststr. 8-14, 53173 Bonn
Telefon: +49 (0) 228 5 38 86 53
Telefax: +49 (0) 228 5 38 86 54
anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Druck:

Moeker Merkur Druck GmbH & Co. KG
Raderberger Str. 216-224
50968 Köln, Telefon: 0221 74 90 8-0

www.moeker-merkur.de

Erscheinungsweise:

4 x pro Jahr:
30. März 2009
8. Mai 2009
15. September 2009
30. November 2009

Auflage:

50.000 Exemplare

Jubiläum: 25 Jahre CTS in Niehl

■ Von Fußballplatz- zu Sportflugplatz-Größe: Die Erfolgsstory der Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service



Bild aus den Anfängen der CTS im Hafen Niehl | Bild: CTS



Heute platzt das CTS-Terminal aus allen Nähten | Bild: CTS

Container sind ihr Geschäft: Wenn Güter aus der ganzen Welt in einem der Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven oder Hamburg ankommen, landet ein nicht unerheblicher Teil davon früher oder später am Haken einer der Umschlagsbrücken der Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service (CTS) im Hafen Köln-Niehl. Seit nunmehr 25 Jahren ist das Unternehmen für den Großteil des Containerumschlags in Köln und Umgebung verantwortlich – ein Rückblick auf ein Vierteljahrhundert Erfolgsgeschichte.

ren, um Container aus aller Welt nach Nordrhein-Westfalen zu transportieren und umgekehrt. Doch die CTS wuchs schnell. Logistiker aus der Kölner Region erkannten früh das Potential des aufstrebenden Unternehmens. So wurde schon vier Jahre nach der Gründung

nach Rotterdam und Antwerpen eine direkte Verbindung per Bahn zu den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg an. 1991 konnten dann die Mitarbeiter des Unternehmens den Erfolg der eigenen Firma auch räumlich beobachten: Mit 10.000 Quadratmetern zusätzlicher Fläche

den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam und Zeebrügge verbunden, die durch Bahn-Shuttle-Verkehre zu den Rheinmündungshäfen, Hamburg und Bremerhaven sowie den Satelliten-Terminals Bergisch Gladbach, Hürth-Knapsack und Düren ergänzt werden. Die

de – und das jeden Tag“, berichtet Andreas Stolte von der CTS stolz, „das schaffen wir nur, weil wir im 24-Stunden-Betrieb arbeiten.“ Dafür wird heute eine Fläche von rund 160.000 Quadratmetern genutzt – und die CTS könnte durchaus noch mehr Flächen gebrauchen. Denn die Kapazitäten im Niehler Hafen sind derzeit voll ausgeschöpft. Darum blickt die Geschäftsführung aktuell mit Spannung auf die Erweiterung des Hafens in Godorf. „Die Sicherung sowohl der bestehenden Arbeitsplätze bei der CTS als auch die unserer Zulieferer und Kunden liegt natürlich in unserem Interesse“, betont Hans-Peter Wieland von der CTS. „Von daher ist der weitere Ausbau von Umschlagsflächen im Kölner Süden in naher Zukunft umso wichtiger und bedarf keiner weiteren Verzögerung“, so Wieland weiter. „Außerdem ersparen wir dem Kölner Stadtverkehr zahlreiche LKW-Fahrten für unsere Kunden südlich von Köln, die wir künftig

Auch wenn es sich die Meisten beim Anblick großer Unternehmen wie der CTS aus Köln nicht vorstellen können, so haben doch auch die Großen einmal klein angefangen. 1983, als das Unternehmen gegründet wurde, verfügte es gerade einmal über ein zwanzigstel der heutigen Fläche: Mit 8.000 Quadratmetern war das Firmengelände der CTS vor 25 Jahren nur etwas größer als ein Fußballfeld. Zwei Mal pro Woche wurden die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen mit dem Binnenschiff angefahren



Neben Containern werden in Niehl auch Trailer und Wechselbrücken umgeschlagen | Bild: CTS



CTS Geschäftsführer Hans-Peter Wieland (l.) und Betriebsleiter Andreas Stolte | Bild: Dünner



Neben dem Packen und Entladen von Containern werden im Hafen Niehl auch Reparaturen an Containern ausgeführt | Bild: CTS

ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, die KLV-Verbindung „Albatros“, von Köln Eifeltor zum CTS-Umschlagsterminal in Köln Niehl verlegt. Auf diese Weise bot die CTS schon 1987 den Logistikern aus der Umgebung neben Schiffsanbindungen

und einer neuen Containerbrücke verdoppelte die CTS im achten Jahr nach der Gründung ihre Kapazitäten auf einen Schlag. Heute ist das Unternehmen im Hafen Köln Niehl mit regelmäßigen Binnenschiffs-Liniendiensten mit

Terminals in Niehl verfügen über insgesamt fünf Containerumschlagsbrücken und acht Fahrzeuge zum Stapeln und Umschlagen von Containern, die knapp 600.000 Einheiten pro Jahr abwickeln. „Das sind im Schnitt fast 100 Container pro Stun-

über den Hafen Godorf bedienen können“. Aktuell arbeiten 91 Menschen für die Container-Terminal GmbH. ■ ■ ■ Judith Mattke | Sebastian Mainzer | Hans-Wilhelm Dünner ■ ■ ■

Ob per Binnenschiff...

...Containerzug...

...oder LKW, das CTS Terminal ist trimodal mit allen Wasser- und Landverkehrsträgern erreichbar | Bilder: CTS/HGK



Transport und Umschlagsleistung 2008 leicht gesunken

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes konnte die Binnenschifffahrt in Deutschland im Jahr 2008 ihr Rekordergebnis von 2007 nicht wieder erreichen: Die Beförderungsmenge verringerte sich um 1,6 Prozent auf nunmehr 245,0 Millionen Tonnen. Dennoch sei dies die zweithöchste Transportmenge, die seit der Wiedervereinigung Deutschlands in der Binnenschifffahrt transportiert wurde, teilte das Bundesamt mit. Die Beförderungsmenge habe damit erstmals im Jahresvergleich seit 2003 abgenommen. Im gesamten Jahr 2008 ist im innerdeutschen Verkehr der Gütertransport per Binnenschiff um 3,3 Prozent zurückgegangen, beim

Versand ins Ausland gab es ein Minus von 4 Prozent. Der mengenmäßig besonders bedeutsame grenzüberschreitende Empfang aus dem Ausland (108 Millionen Tonnen) ist dagegen um 0,2 Prozent angestiegen und erreichte einen Anteil von fast 44 Prozent an allen Transporten der Binnenschifffahrt. „Hier zeigt sich auch die wichtige Verteilerfunktion der Binnenschifffahrt für die Waren aus den niederländischen und belgischen Seehäfen“, schreibt das Statistische Bundesamt in einer Mitteilung zu den aktuellsten Zahlen. Eine Zunahme (+0,6 Prozent) verbuchten auch die Gütertransporte im Durchgangsverkehr. Die Häfen und Güterverkehr Köln

AG (HGK) meldete kürzlich eine sinkende Nachfrage. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2009 ist die Zahl der abgefertigten Schiffe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum in den Häfen von Godorf, Deutz und Niehl leicht gesunken. In größerem Umfang ist hingegen die umgeschlagene Gütermenge zurückgegangen: Sie sank im Januar und Februar um 21 Prozent. „Daraus lässt sich schließen, dass der Schiffsraum insgesamt derzeit nicht voll ausgelastet wird“, sagt Rolf Küppers von der HGK. Bezogen auf das Jahr 2008 habe es auch bei Fahrzeugen, Maschinen und Halbfertig-Erzeugnissen sowie bei chemischen Erzeugnissen mit jeweils 14,8 und 7,8 Prozent Einbußen

beim Umschlag der Kölner Häfen gegeben. Eine ausführliche Berichterstattung über die Ergebnisse des Jahres 2008 und eine Vorausschau

auf 2009 erfolgt in der Ausgabe 2 der Kölner Hafenzeitung, die bereits Anfang Mai erscheinen wird. ■ ■ ■ Sebastian Mainzer | Dü ■ ■ ■

Salzumschlag vom Binnenschiff auf die Bahn im Hafen Niehl | Bild: HGK





Smals in Godorf: Wachsen durch Qualität

■ Geschäftsführer des Baustofflieferanten Smals im Interview mit der Hafenzeitung



Das Prunkstück der Smals-Gruppe: die Schwimmende Sandaufbereitungsanlage Vierlingsbeek bei Cuijk in der Nähe von Nimwegen | Bild: Smals

— | — KHZ — | — INTERVIEW

Dr. René Meijnen ist seit den 1980er Jahren für den niederländischen Baustofflieferanten Smals Baugrundstoffe tätig, seit dem Jahr 2000 ist der 57jährige Geschäftsführer Rohstoffsicherung und Projekte. Im Interview mit der Kölner Hafenzeitung spricht er über die Konjunkturkrise, den Umschlag im Hafen Godorf und die Zukunft der Smals Gruppe.

Smals ist ein Familienunternehmen mit 125 Mitarbeitern und verfügt über fast 125 Jahre Erfahrung im Bereich Produktion und Handel von Qualitätsbaustoffen. Schwerpunkt ist die Herstellung und der Vertrieb von Grund- und Zuschlagstoffen. Mit Hilfe fortschrittlicher Technologien

werden jährlich etwa fünf Millionen Tonnen hochwertiger Industriesande und -kiese, Spezialsande, Ton und Füllsande produziert. Die hierfür erforderlichen mineralischen Rohstoffe stammen aus langfristig genehmigten Abgrabungen, aus Bauaufträgen bei denen diese Rohstoffe als Bodenaushub anfallen, oder sie werden aus anderen Lagerstätten fremd bezogen. Prunkstück des Unternehmens ist aktuell das Projekt „Kraaijenberge Plassen“ bei Cuijk in der Nähe von Nimwegen, für das neben einer Körnungsanlage eine schwimmende Sandaufbereitungsanlage namens „Vierlingsbeek“ aktiv ist.

Der Transport, der für die Gewährleistung einer kontinuierlichen Rohstoffversorgung für Smals und Ihre Kunden mehr und mehr an Bedeutung gewinnt, wird zu einem Großteil in Eigenregie per Binnenschiff ausgeführt. Smals verfügt über mehrere eigene Schubleichter und

4 Schubschiffe sowie ein langfristig gemietetes Schiff mit einer Frachtkapazität von 55.000 Tonnen. Das Unternehmen beliefert Kunden in Deutschland und den Niederlanden. Mit der Kieswerk Wörth GmbH verfügt die Smals Gruppe über ein eigenes leistungsfähiges Produktionswerk am Oberrhein. Im Hafen Köln Godorf schlägt Smals jährlich rund 600.000 Tonnen Roh- und Baustoffe um und beliefert damit den deutschen und niederländischen Markt.

Hafenzeitung: Herr Dr. Meijnen, Ihr Unternehmen erwirtschaftete zuletzt einen Jahresumsatz von rund 40 Millionen Euro - wie geht es Ihnen in der Krise?

René Meijnen: Nach meinen Erfahrungen kommen Krisen alle zehn Jahre vor, und als Produzent und Händler von Baustoffen kommt man ohnehin nicht an einer Krise vorbei. Wir erwarten, dass beispielsweise der Verkauf

von Baustoffen wie Sand und Körnungen für den Wohnungsbau im Laufe dieses Jahres ein wenig zurückgehen wird. Andererseits führen Investitionsmaßnahmen der niederländischen Behörden momentan zu einer größeren Nachfrage im Bereich Straßenbau.

Wenn man gute Qualität zum richtigen Preis liefern kann und dafür sorgt, dass man zu jeder Zeit die Nachfrage deckt und darüber hinaus die Betriebskosten im Blick behält, kann man eine Krise als eine Zeitspanne von einem oder zwei Jahren betrachten, in der man eben besonders aktiv sein muss. Außerdem muss man ständig nach Möglichkeiten für eine eigene Produktionsbasis suchen, um das Geschäft weiter ausbauen zu können. Zumindest ist das unsere Strategie.

Hafenzeitung: Welche Bedeutung hat der Hafen Godorf für das Unternehmen Smals?

René Meijnen: Im Hafen Godorf schlagen wir insbesondere Baustoff-

fe um. Insgesamt beläuft sich der Umschlag hier auf etwa 600.000 Tonnen pro Jahr. Das sind je nach Geschäftsjahr zwischen zehn und zwölf Prozent unserer gesamten Produktion. Nicht zuletzt deshalb ist die Beziehung zwischen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und Smals sehr wichtig - Wirtschaftlichkeit hängt immer von einer guten Zusammenarbeit ab.

Hafenzeitung: Wie denken Sie über den Ausbau des Godorfer Hafens?

René Meijnen: Der Ausbau des Godorfer Hafens kann sich für uns sehr positiv auswirken. Im heutigen Hafenbereich herrscht manchmal Platzmangel, so dass wir die Aufhaltung mit Radladern abwickeln müssen, und das führt zu Extrakosten.

Hafenzeitung: Was planen Sie für die Zukunft?

René Meijnen: Als Unternehmer ist man ständig auf der Suche nach Möglichkeiten zum Ausbau der Aktivitäten durch die Verbesserung der Effektivität. Gerade in Krisenzeiten ist es für uns wichtig, in beiden Bereichen erfolgreich zu sein.

Hafenzeitung: Herr Dr. Meijnen, haben Sie vielen Dank für das Gespräch.

■ ■ ■ Sebastian Mainzer | Dü ■

Die Umschlagfläche für Roh- und Baustoffe der Firma Smals befindet sich gleich neben der Zufahrt zum Hafen Godorf | Bild: HGK



■ Daniel Jacobs: Der Doppelkaufmann

Nie wieder ist man so frei wie in der Studentenzeit, sagt man. Doch nicht alle Studenten können sich ihre Zeit frei einteilen. Daniel Jacobs aus Köln zum Beispiel: Er ist Student - und muss trotzdem jeden Tag neun Stunden arbeiten. An der Hochschule herrscht Anwesenheitspflicht, Semesterferien gibt's keine. Der Kölner Hafenzeitung hat er gesagt, warum er trotzdem mehr als zufrieden ist.

Daniel Jacobs ist gleichzeitig Student und Auszubildender. Der 23-

der Doppelabschluss bringt nicht nur eine gute Basis für den Start in das Berufsleben, sondern vor allem auch viel Arbeit mit sich.

Pro Semester können es schon einmal zehn Klausuren hintereinander werden. „Da raucht schon manchmal der Kopf“, erzählt Jacobs. Statt Semesterferien gibt es 25 Urlaubstage im Jahr - wie im Berufsleben. Doch Jacobs hat sich bewusst für diesen Weg entschieden: „Durch den Leistungskurs Wirtschaftswissenschaften in der Schule habe ich



Daniel Jacobs | Bild: Mainzer

– ich bin mir sicher, dass mir meine Arbeit nach der Diplomarbeit Spaß machen wird.“

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

— | — KÖLNER — | — KÖPFE

Jährige steckt gerade in den letzten Zügen eines dualen Studiums im Fach Wirtschaftswissenschaften an der europäischen Fachhochschule in Brühl und seiner Ausbildung bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK).

Duales Studium bedeutet: Zwei Abschlüsse in sehr kurzer Zeit. Dafür hat der gebürtige Kölner ein Leben im Schichtwechsel: Drei Monate studieren, drei Monate arbeiten, dann alles wieder von vorn. Nach dem Studium trägt er sowohl den Titel „Industriekaufmann“ als auch „Diplomkaufmann“. Doch

gemerkt, dass mich diese Themen interessieren“, erzählt er. „Allerdings wollte ich deswegen nicht jahrelang im Hörsaal sitzen, sondern auch schon ein bisschen Geld verdienen. Beim dualen Studium habe ich beides unter einen Hut bekommen.“

Aktuell schreibt Jacobs seine Diplomarbeit, bald ist er fertig, dann wird er bei der HGK im Controlling im Bereich „Cargo“ eingesetzt. „Ich freue mich schon drauf. Drei Monate Bücherwälzen fürs Diplom ist auf Dauer etwas eintönig“, sagt Jacobs, „aber die Diplomarbeit schreibe ich ja auch nicht zum Spaß

■ Fernwärme aus Müllverbrennung

Durch das gemeinsame Engagement der Umschlagbetriebe CTS GmbH und neska GmbH sowie der Häfen und Güterverkehr Köln AG konnte im Januar und Februar 2009 kurzfristig der Umschlag und der Transport von 11.500 Tonnen Hausmüll in Containern im Hafen Köln-Niehl abgewickelt werden. „Die entscheidenden Erfolgsfaktoren hierbei waren die schnelle kundenorientierte Umsetzung und die Möglichkeit, Umschlag und Transport aus einer Hand abzuwickeln“, berichtet Ralf Kirion, Projektmanager bei der CTS. „Aufgrund von Vorgaben der behördlichen Abfallnotifizierung musste der Transport und die Verarbeitung der Gesamtmenge in einem engen Zeitfenster von nur zweieinhalb Monaten durchgeführt werden“, so Kirion weiter.

Die Siedlungsabfälle stammen aus der süditalienischen Region Kampanien und werden in verschiedenen Müllverwertungsanlagen in Nordrhein-

Westfalen verbrannt. Der Transport erfolgt in Containerzügen direkt aus Italien nach Köln. „Ohne diesen Abfall müssten die Verbrennungsanlagen anderweitig Gewerbemüll zukaufen“, erzählt Ralf Kirion von der CTS. „Die Müllverbrennungsanlagen decken einen Teil des Bedarfs an Fernwärme und werden auch für die Erzeugung von Strom genutzt. Damit wird ein Teil der knappen fossilen Brennstoffe wie Öl oder Gas ersetzt.“ Der Abfall wird bereits in Italien sortiert und zweifach auf radioaktive Belastungen geprüft. Nur wenn die Prüfkriterien erfüllt sind, erfolgt eine Weiterleitung der Container nach Deutschland. Nach Ankunft der Züge im Hafen Köln-Niehl wurden die Container auf LKW umgesetzt und an die Müllverbrennungsanlagen verteilt und nach Entladung per Zug leer nach Italien zurückgeführt.

■ ■ ■ Judith Mattke | Sebastian Mainzer | Dü ■

Ankunft der Müllcontainer aus Italien per Zug im Hafen Niehl | Bild: CTS



Kranhausdesign preisgekrönt

■ Immobilien-Oscar für innovatives Bürohaus im Rheinauhafen

Design, das auch in Frankreich beeindruckt: Die Kranhäuser im Kölner Rheinauhafen sind offenbar nicht nur ein Blickfang für Bewohner und Besucher der Domstadt, denn eines der Gebäude hat jetzt den Mipim Award gewonnen.

Das Kranhaus I des Düsseldorfer Projektentwicklers Development Partner AG hat den diesjährigen Mipim Award in der Kategorie „Business-Zentren“ verliehen bekommen. In der gleichen Kategorie war dar Angerhof in

München und das Shanghai World Financial Center in China nominiert. Der Preis gilt als eine Art Oscar der Immobilienwelt. Anders als bei den Oscars jedoch blieb es bei den Mipim-Awards spannend: Im Vorfeld war nicht einmal gerüchelt worden, welche der Gebäude den begehrten Preis bekommen könnte. Das Kranhaus I im Kölner Rheinauhafen wurde im Herbst 2008 fertig gestellt und verfügt über insgesamt 16.000 Quadratmeter Bürofläche auf 15 Etagen. Der Entwurf für die drei Kran-

häuser am Rheinufer stammt vom Büro Bothe Richter Teherani aus Hamburg und Linster Architekten aus Trier. Die Entscheidung über die „Immobilien-Oscars“ fiel am 12. März auf der diesjährigen Immobilienmesse Mipim in Cannes (Frankreich).

Die Kranhäuser im Kölner Rheinauhafen sind ein Projekt, das in dieser Form vielleicht heute gar nicht möglich wäre: Development Partner hatte bereits im Frühjahr 2006 die Realisierung eines der drei Kranhäuser im Kölner Rheinauhafen ohne jede Vorvermietung forciert. In Zeiten der Finanzkrise, wäre eine Finanzierung für den Bau eines Gebäudes ohne feste Mietverträge wohl eher schwierig, meint Winfried Siebers, Alleinverstand der Development Partner AG: „Die Strategie, den Bau ohne Vermietung zu beginnen, war die Richtige“, so Siebers. Erst das sinnliche Erleben eines Gebäudes forcieren das Interesse an den Mietflächen spürbar. Der Erfolg scheint ihm Recht zu geben: Das Kranhaus I ist heute zu mehr als 70 Prozent vermietet und wurde bereits am 30. Mai 2006 an die IVG Institutional Funds GmbH in Wiesbaden verkauft. ■■ Ma|Dü ■■

Immobilien-Oscar für innovatives Design in Köln (v.l.n.r.): Rainer Schulz (Development Partner AG, Projektleiter), Hadi Teherani (BRT Architekten Bothe Richter Teherani), Winfried Siebers (Vorstand, Development Partner AG) | Bild: MIPIM Horizons



Entwurf... | Bild: HGK Archiv

...und Wirklichkeit | Bild: Mainzer



Ausbau Hafen Godorf: Investition in die Zukunft

■ Ausbaumaßnahmen für neues Containerterminal und die Erweiterung des Hafens in Köln Godorf begonnen



So soll der Godorfer Hafen nach dem Ausbau aussehen | Bild: HGK-Archiv

Das Projekt Hafenerweiterung Godorf soll den Standort Köln fit für den Wettbewerb der Zukunft machen. Wirtschafts-Gutachter und Natur-Experten sind sich einig: Mit der Maßnahme wird nicht nur der Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen geholfen, sondern auch der Natur Rechnung getragen.

Auf den ersten Blick scheint es absurd: Ein neues Hafenbecken, für das ein mehrere Hektar großes Naturgebiet gerodet werden musste, kurbelt nicht nur die Wirtschaft an, sondern entlastet gleichzeitig die Umwelt. Bei näherer Betrachtung der Fakten wird jedoch deutlich, warum das so ist. „Binnenschiffe sind umweltfreundlich. Je mehr Güter über den Wasserweg statt über die Straße transportiert werden können, desto weniger CO2 wird in die Luft geblasen“, erklärt Rainer Galunder, Diplomgeograf und Sachverständiger für Gewässer- und Naturschutz. Die Rechnung ist einfach: Um eine Tonne Güter transportieren zu können, verbraucht ein LKW rund viermal so viel Energie wie ein Binnen-

schiff, Grund dafür sind die riesigen Transportmengen. Ein großes Binnenschiff von 135 Metern Länge und 11,40 Metern Breite mit einer Nutzlast von 3.700 t beispielsweise kann so viel transportieren wie etwa 150 voll beladene LKW.

Für Köln und Umgebung bergen die Binnenhäfen aus Expertensicht großes Potential. Weil an den Seehäfen in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam jedes Jahr mehr Container angeliefert werden, erwarten Branchenkenner für die Zukunft einen steigenden Bedarf an Containerumschlags- und Lagerflächen. In Köln ist der Hafen Niehl zurzeit der einzige Standort, an dem Container von Schiffen auf LKW oder Bahnen umgeschlagen werden können. „Wir brauchen einen leistungsfähigen Umschlagplatz im Kölner Süden“, sagt Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der

Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die HGK verwaltet einen Großteil der Hafenterrassen Kölns. Seit einiger Zeit bleibt der Containerumschlag in Köln trotz steigender Nachfrage auf gleichbleibendem Niveau. „Wenn wir nicht reagieren, wird Köln hinter dem Wettbewerb zurückbleiben. Mit den neuen Flächen und Umschlagsmöglichkeiten in Godorf haben wir künftig die Chance, das Industriegebiet im Kölner Süden und den Rhein-Erft-Kreis an den Verkehrsträger Wasser besser anzubinden und dessen Potential voll auszuschöpfen.“

Um mit dem Bau des neuen Hafenbeckens in Godorf beginnen zu können, musste ein Teil der Naturfläche in der Sürther Aue gerodet werden. Um zu prüfen, welche Maßnahmen für die Tier- und Pflanzenwelt vor Ort ergriffen werden können, hat der unabhängige



Projektleiter Rolf Schulke erläutert die Hafenerweiterung in Godorf

ge Gutachter Rainer Galunder das Gelände mehrfach untersucht. „Direkt neben dem Hafen ist ein neuer Biotopkomplex angelegt worden. Dort steht den Tieren ein unter artenschutzrechtlichen Aspekten gestalteter, neuer Lebensraum zur Verfügung“, erklärt Sachverständiger Rainer Galunder. „Für Pflanzen, die jetzt dem neuen Hafenbecken weichen mussten, wurden neben einer Umsiedlung von der HGK an anderer Stelle mehr als ausreichende Ersatzflächen angelegt. Außerdem wird das verbleibende Naturschutzgebiet durch Pflegemaßnahmen optimiert“, so Galunder weiter. In der Tat hat die Hafengesellschaft als Ersatz für die gerodete Fläche von 16 Hektar neu angelegt – ganze elf Hektar mehr als gerodet wurden. Wirtschaftlich werden sich die Investitionen in den Godorfer Hafen schnell amortisieren. Bevor der

Bau des Hafenbeckens beschlossen wurde, hat das Institut für Verkehrswissenschaft der Universität zu Köln in Zusammenarbeit mit dem Wirtschafts- und Verkehrsberatungsunternehmen KE-Consult und der Europa Fachhochschule Fresenius Köln untersucht, ob sich ein solches Projekt überhaupt lohnt. „Das errechnete Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,5 stellt ein gutes Ergebnis für die Region dar. Dies bedeutet, dass jeder Euro, der in den Hafenausbau investiert wird, einen Nutzen von 2,50 Euro für die Allgemeinheit stiftet“, rechnen die Fachmänner in ihrem bereits 2007 vorgelegten Gutachten vor. Damit sei die Wirtschaftlichkeit des Projekts im Vergleich zu ähnlichen Vorhaben mehr als gesichert: „Im Bundesverkehrswegeplan 2003 werden Binnenwasserstraßenprojekte ab einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,7 dem vordringlichen Bedarf zugeordnet“, resümieren die Gutachter.

■■ Sebastian Mainzer |Dü ■■

HGK Pressekonferenz am 6. Februar im Kölner Rheinauhafen (v.l.n.r.): Gutachter Gunnar Platz und HGK Vorstand Dr. Rolf Bender | Bild: Mainzer

