



Ausgabe: 3|09
Titelthema
Logistikzentrum
Hafen Godorf



**Logistikstand-
ort Häfen Köln:**
Automobillogistik
Köln



**Logistikstand-
ort Knapsack**
Satellitenterminal
im Kölner Umland

Eine Konzeption für die Zukunft

■ **Der Eisenbahngüterverkehr der HGK gestern, heute und morgen**

1992 schlossen sich die Köln-Bonner Eisenbahnen AG, Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn und die HGK zusammen, um als Privatgüterbahn Teil der damals neu gegründeten Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) zu werden. Ungeachtet der anderen Tätigkeiten der HGK, wie etwa der Vermietung von Hafenflächen oder dem Erbringen von Logistikdienstleistungen, hat sich das Unternehmen bis heute zu einer der größten Privatgüterbahnen in Europa entwickelt. Horst Leonhardt war als Prokurist und heute Vorstandsmitglied der HGK von der ersten Stunde an dabei und ist einer der Pioniere im privaten Güterbahnverkehr Deutschlands.



An mehreren Niederlassungen in Deutschland hat die HGK Rangierloks stationiert

Mit 16,3 Millionen transportierten Tonnen und einer Beförderungsleistung von drei Milliarden Tonnenkilometern war die HGK 2008 nach der DB-Tochter Raillion und der SBB-Cargo die drittgrößte Güterbahn Deutschlands. Hierzu steht der HGK aktuell eine Flotte von 61 Lokomotiven und 565 Güterwagen zur Verfügung, die sowohl im Nahverkehr, beispielsweise zum Industriepark in Hürth Knapsack oder zu Papierfabriken in Bergisch Gladbach und Düren fahren, als auch im Fernverkehr im In- und Ausland unterwegs sind. Das 100 km umfassende eigene Streckennetz schafft mit 66 Gleisanschlüssen in der Region die Anbindung an das europäische Schienennetz. In den Standorten Hamburg, Nürnberg und Ludwigshafen sind Rangierloks stationiert, um dort Züge zusammenzustellen und Gleisanschlüsse zu bedienen. Außerdem verfügt die HGK über einen Rangierbahnhof in Köln Bickendorf, eine Lokomotivwerkstatt in Brühl-Vochem und über eine eigene, täglich 24 Stunden besetzte Verkehrsleitstelle am Harry-Blum-Platz im Kölner Rheinauhafen. Erfolgsrezept der HGK im Bahnbereich ist das Erstellen von maßge-

schniderten Transportkonzepten, die teilweise auch über den reinen Bahntransport hinausreichen und andere Dienstleistungen wie Umschlag, Lagerung, LKW- oder Schiffstransporte einbeziehen. Vor der Bahnliberalisierung Mitte der 90er-Jahre waren Güterbahnkunden es gewohnt, standardisierte Leistungen zu einem festen Preis angeboten zu bekommen. Hier setzt die HGK an – und macht es genau andersherum. Horst Leonhardt: „Wir entwickeln für jeden Kunden ein individuelles Konzept, stimmen es mit ihm ab, beschreiben das Verfahren und kalkulieren danach den Preis. So haben wir hinterher eine maßgeschneiderte Leistung für jeden Kunden.“ Somit übernimmt die HGK auch die Funktion eines Transportberaters. „Das erfordert natürlich entsprechend geschulte Mitarbeiter, die wir ausbilden und beschäftigen“, so Leonhardt weiter. Der Aufbau des heute erfolgreichen privaten Güterbahnunternehmens war alles andere als einfach. 1980 wurden beispielsweise noch 12,5 Millionen Tonnen Kohle pro Jahr über die heutigen Schienennetze der HGK transportiert. Doch im Laufe der Zeit gingen die Mengen stark zurück. „Anfang der 90er-Jahre standen wir vor der Frage: Wie können wir dem Abschwung in unserer Region entgegen wirken? Da kam 1994 die Bahnliberalisierung gerade rechtzeitig“, erzählt Leonhardt. Hintergrund: Seit der Liberalisierung dürfen Privatbahnbetreiber wie die HGK die staatlichen Bahnnetze gegen Gebühren mitbenutzen. Ab diesem Zeitpunkt begann die HGK damit, zunächst regionale Verkehre aufzubauen. „Wie zum Beispiel den Transport von Aluminiumhydrat zum Martinswerk in Bergheim, wo wir dann die

Leistungskette im Nachlauf von Schifffahrt und Häfen über die Eisenbahn abgewickelt haben“, erinnert sich Leonhardt. Ab diesem Zeitpunkt wuchs das Güterbahngeschäft der HGK stetig und hat sich in den vergangenen zehn Jahren fast vervierfacht. Immer mehr Verkehre wurden akquiriert, 2002 gewann das Unternehmen schließlich eine große Ausschreibung der Deutschen Shell. Der Auftrag: 3,5 Millionen Tonnen Treibstoff im Jahr im Fernverkehr transportieren – eine Größenordnung in puncto Strecke und Volumen, die es bei der HGK bis dato noch nicht gegeben hatte. „Ich erinnere mich noch gut: Da war ich das erste Mal in meinem Leben eine Woche lang nicht zu Hause, nur bei der Arbeit“, berichtet Leonhardt. „Wir hatten nur sechs Wochen Vorbereitungszeit und eine nicht ausreichende Anzahl von Lokomotiven. Das war schon eine außergewöhnliche Herausforderung. Natürlich wollten wir unseren Kunden nicht enttäuschen.“ Leonhardt war damals Prokurist und für den Cargo-Bereich verantwortlich. „Gemeinsam mit einem Team hoch motivierter Mitarbeiter haben wir es geschafft: Nach vier Monaten hatten wir die Qualität der DB erreicht, und nach sechs Monaten hat man uns bescheinigt, dass wir besser sind. Ein toller Erfolg!“ Mit hoher Leistungsqualität, Flexibilität und absoluter Kundenorientierung hat sich das Unternehmen in dem hart umkämpften Markt rasch einen Namen gemacht und kooperiert heute neben der DB und der SNCF auch mit zahlreichen anderen privaten Güterbahnen in Europa. Hierzu verfügen die HGK-Loks über die Zulassung auf den Bahnnetzen der Schweiz, Österreichs und der Niederlande.

Insgesamt hat sich die HGK strategisch stets an den für Privatbahnen geeigneten Märkten orientiert. Beispiel: Automobilindustrie. Hier konnte die HGK im Jahr 2007 um 20 Prozent wachsen. „Damit sind wir von der Finanzkrise natürlich besonders betroffen“, erzählt Leonhardt. „Die Abwrackprämie bringt uns relativ wenig. Wo wir früher fünf Züge in der Woche gefahren haben, fahren wir momentan gerade mal einen im Monat“, so Leonhardt weiter. Aus diesem Grund versucht die HGK sich in Zukunft im Güterbahngeschäft noch breiter aufzustellen. Das ist dieses Jahr im Bereich Importkohle gelungen, wo gemeinsam mit der HGK-Tochter HTAG ein größeres Ladungspaket ab dem Seehafen Rotterdam zu deutschen Kraftwerken gewonnen werden konnte. Hierzu werden derzeit auch neue Spezialwaggons beschafft, denn man sieht auf Grund des anstehenden Ersatzes von Atomkraftwerken durch neue Kohlekraftwerke in diesem Markt langfristige Wachstumschancen. „Man muss jetzt die Spreizung schaffen. Wie im Automobilbereich müssen wir das jetzt auch im Massengutmarkt hinbekommen, um die Risiken des Geschäfts besser beherrschbar zu machen“, so Leonhardt. Komfortablerweise muss sich das Unternehmen jedoch nicht ausschließlich auf die Tätigkeit als Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen verlassen. „Wir bieten ja mehr als den reinen Bahntransport, sondern knüpfen komplette Logistikketten“, resümiert Leonhardt. „Die Transportkette ist bei uns eben noch ein Stückchen länger, als bei anderen Güterbahnen. Wir be- und entladen Güterwagen, können in unseren Häfen größere Gütermengen zwischenlagern oder per Bahn, Schiff oder Lkw nach Kundenwunsch zustellen. Darüber hinaus sind wir in unseren Werken für andere Privatbahnen oder Waggonvermieter als Dienstleister tätig, machen Reparaturen oder Hauptuntersuchungen. Und das ist – so sind wir überzeugt – eine Konzeption für die Zukunft.“ Dass sich dieses Konzept auch in der Krise bewährt, zeigt die Tatsache, dass die HGK bislang ohne Kurzarbeit oder Entlassungen die Mengenrückgänge des ersten

Die HGK-Lok-Werkstatt in Brühl-Vochem



Halbjahres im Transportbereich abfedern konnte. „Auch darauf sind wir natürlich stolz“, so Leonhardt abschließend.

■ Sebastian Mainzer | Hans-Wilhelm Dünner ■

Editorial

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



Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Das unmittelbar nach der Kommunalwahl veröffentlichte Urteil des Verwaltungsgerichts Köln zum Ausbau des Godorfer Hafens bedeutet keinesfalls das Aus für dieses für den Wirtschaftsstandort Köln bedeutende Zukunftsprojekt. In den Urteilsgründen beschränkt sich das Gericht auf das Problem, ob die Bezirksregierung Köln für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses allein zuständig war. Die wirtschaftliche Notwendigkeit des Hafenausbaus wird in dem Urteil nicht bestritten. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) sieht daher die Zulässigkeit der Hafenerweiterung nicht grundsätzlich infrage gestellt, da das Gericht in seiner Urteilsbegründung eher die Form als den Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses bemängelt. Mit der Hafenerweiterung in Godorf bemühen wir uns seit Jahren um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Binnenschifffahrt im Interesse eines umweltfreundlichen Gütertransports. Die Schaffung eines weiteren Kombiterminals im Kölner Süden erspart der Stadt Köln und dem innerstädtischen Verkehr zahlreiche Lkw Transporte, die heute den Straßenverkehr im Stadtgebiet belasten. Die Bezirksregierung Köln und die HGK haben daher auch im Interesse der Kölner Bevölkerung Berufung gegen das Urteil beim Oberverwaltungsgericht Münster eingelegt und den parallel verfügbaren Baustopp angefochten. Wir gehen davon aus, dass die vom Gericht festgestellten formalen Mängel schnell beseitigt und der Ausbau des Hafens zügig fortgesetzt werden kann. Hierbei erwarten wir auch die aktive Unterstützung des neugewählten Kölner Stadtrats.

Dr. Rolf Bender

HGK-Vorstand: Horst Leonhardt | Bilder: HGK



Spätere Heirat nicht ausgeschlossen ...

■ **Hafen und Güterverkehr Köln AG und Neuss-Düsseldorfer Häfen wollen kooperieren**

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH (NDH) und die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) planen in Zukunft eine engere Zusammenarbeit. Am 30. Juni haben die Unternehmensspitzen beider Unternehmen ihre Pläne in Dormagen-Zons präsentiert und auf „neutralem Gebiet“ den Startschuss für eine vertiefende Kooperation gegeben. Mögliches Ziel: Ein gemeinsames Unternehmen unter einheitlicher Leitung ab dem Jahre 2010.

Kooperationen in der Hafenwirtschaft sind schon länger angesagt und werden von der Politik ausdrücklich erwünscht – ob im Hafenkonzept NRW oder im kürzlich vorgestellten Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung. Die Häfen Duisburg und Dortmund sind sich bereits vor zwei Jahren nähergekommen, derzeit ist mit der Erarbeitung des „Masterplans Häfenkooperation Niederrhein“ ein weiteres Projekt dieser Art in Arbeit. Auch die Unterelbehäfen haben jüngst eine engere Zusammenarbeit über die Ländergrenzen hinaus beschlossen.

Zwischen Neuss und Düsseldorf hat es schon vor einigen Jahren gefunkt. Resultat war die Gründung der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG im Jahre 2003. 2007 beteiligten sich die NDH mit 49 Prozent am Hafen Krefeld und stellen dort einen der beiden Geschäftsführer. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG haben bereits früher Gespräche über eine engere Zusammenarbeit mit dem Hafen Neuss geführt, dessen Zusammengehen mit Düsseldorf hatte dann aber Vorrang. Nachdem dies erfolgreich abgeschlossen ist, will man nun erneut die Vorzüge



Streben eine enge Partnerschaft zwischen den Häfen Köln und NeussDüsseldorf an (v.l.n.r.): Horst Leonhardt (HGK), Ulrich Gross (NDH), Dr. Rolf Bender (HGK), Volker Elders (Droege International) und Rainer Schäfer (NDH) | Bilder: Dünner

einer Partnerschaft ausloten – gemeinsam mit den NDH. NDH-Geschäftsführer Ulrich Gross: „Wir wollen untersuchen, ob und wie wir gemeinsam die Anforderungen des Marktes besser abdecken können als heute.“ Sein Geschäftsführerkollege Rainer Schäfer begründete das Vorhaben auch mit der wachsenden Bedeutung der

Unterzeichnung des „Letter of Intent“ für eine Untersuchung zur Kooperation zwischen Köln und NeussDüsseldorf (v.l.n.r.): Horst Leonhardt (HGK), Dr. Rolf Bender (HGK) und Rainer Schäfer (NDH)



Unterzeichnung des „Letter of Intent“ für eine Untersuchung zur Kooperation zwischen Köln und NeussDüsseldorf (v.l.n.r.): Horst Leonhardt (HGK), Dr. Rolf Bender (HGK) und Rainer Schäfer (NDH)

Binnenhäfen für den Seehafenhinterlandverkehr: „Die Mengen werden nach der Krise weiter wachsen und sind dann nur durch starke und potente Häfen zu bewältigen“, ist Schäfer überzeugt. Unterstützt von der Unternehmensberatung Droege International wollen die beiden Unternehmen jetzt intensiv prüfen, ob und in welcher Form eine enge Kooperation sinnvoll ist.

HGK Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender beschrieb den Fahrplan für das weitere Vorgehen: „In den kommenden zwei Monaten werden die Synergiepotentiale gründlich analysiert. Die Ergebnisse fließen dann in eine Entscheidungsvorlage für die unternehmerischen und politischen Gremien ein. Das Ganze findet ergebnisoffen statt“. Sollte es dann ein „Go“ für eine Kooperation geben, seien für die Evaluierung und Konzeption weitere vier Monate geplant. Frühestens Mitte 2010 könne man dann an eine mögliche Umsetzung gehen.

Beide Unternehmen betonten, dass es nicht um einen Schrumpf- oder Sparprozess mit potenziellen Personalfreistellungen geht, sondern um die Generierung gemeinsamen Wachstums durch ein breiteres Leistungsspektrum zum Nutzen der Kunden. Ziel sei es, Synergieeffekte zu identifizieren und die Rentabilität durch die gemeinsame Entwicklung neuer innovativer und strategischer Ansätze zu steigern. Dabei sollen alle operativen Felder der Unternehmen erfasst werden. Unterstützung erhält das Vorhaben durch Landesverkehrsminister Lutz Lienenkämper: „Ein Spitzenstandort in der Logistik wie das Rheinland braucht professionelle Strukturen, die international wahr-

genommen werden. Die Häfen im Rheinland miteinander zu vernetzen ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung und folgt den Grundgedanken des Hafenkonzepts der Landesregierung. Mit zunehmender Größe können sich die Häfen der Rheinschiene auf dem globalen Zukunftsmarkt Logistik noch besser positionieren. Davon profitiert der Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen genauso wie die Umwelt. Die verstärkte Nutzung von Wasserstraße und Schiene vermindert den Lkw-Verkehr und leistet einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz.“

Beide Partner zählen zu den bedeutendsten Binnenhafenstandorten in Europa und verfügen über eigene Aktivitäten im regionalen und internationalen Eisenbahnverkehr. „Schon bisher arbeiten unsere Mitarbeiter auf vielen Feldern eng zusammen – eine gute Basis für weitere Schritte aufeinander zu“, so HGK-Vorstand Horst Leonhardt, der die Leitung der drittgrößten deutschen Güterbahn verantwortet. Nach Ansicht von NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer verdeutlicht dies, dass es den sprichwörtlichen Konflikt zwischen Düsseldorf und Köln nur im Karneval gibt „Eine vertiefte Kooperation zwischen unseren Häfen ermöglicht die Zusammenlegung einzelner Betriebsteile und Kostensenkungen durch eine gemeinsame Flächenbewirtschaftung. Als marktstarke Partner mit Selbsteintritt bei Umschlag, Bahn und Schiff erhöht dies unsere Wettbewerbsfähigkeit sowohl gegenüber dem Lkw als auch gegenüber anderen Häfen“, skizzierte HGK-Vorstand Dr. Rolf Bender realistische Erwartungen an das Vorhaben. Und: „Wenn wir vom Erfolg nicht überzeugt wären, hätten wir's nicht angefangen!“

■ ■ ■ Axel Götze-Rohen | Hans-Wilhelm Dünner ■

■ 150 Medien-Fachleute erkunden Kölner Häfen



Vor charmanter Hafenkulisse: 150 Journalisten auf der MS ANJA | Bilder: Mainzer

Das letzte sommerliche Wochenende im August war der perfekte Rahmen für eine Hafentour mit 150 Mitgliedern der Wassersportvereine der Kölner Sender WDR, RTL, Deutsche Welle, VOX sowie

der Kölner und der Bonner Journalisten-Vereinigung. Vom Schiff aus konnten sie die Kölner Häfen einmal aus einer Perspektive besichtigen, aus der sie sonst nur Berufsschiffer zu Gesicht bekommen:

Von der Wasserseite. „Eemol im Jahr weerd en Scheffstour jemaht“, erklang das Kölner Original Willy Millowitsch zur Begrüßung der Gäste über die Bordlautsprecher der MS ANJA. Der Bonner Journalist Udo Giesen, Moderator der Tour, machte die Teilnehmer neugierig: „Die Kölner Häfen zählen zu den größten Binnenhäfen Deutschlands. Das wusste ich vorher nicht.“ So ging es vielen, die an diesem sonnigen Samstag an Bord kamen, um einen Blick hinter die Kulissen der Binnenschifffahrt und Logistik in Köln zu werfen. Die Hafentour hatte mehrere Stationen, beginnend mit dem Kölner Rheinauhafen. Im Verwaltungsgebäude der HGK erläuterte Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender die Struktur und das Leistungsspektrum der Kölner Häfen und nahm auch zu aktuellen Themen wie dem Hafenausbau in Godorf und weiteren Investitionsplänen im Kölner Norden Stellung. Anschließend wurde das Areal des Rheinauhafens von der Architektin Ana Maria Bermejo bei einem Rundgang präsentiert. Die Fortsetzung folgte auf dem Wasser mit einer Fahrt zum Niehler Hafen. Hier gewährte das Containerterminal der CTS Einblicke in das Umschlagsgeschehen zwischen Binnenschiff, Lkw und Bahn. „Aktuell ist es hier etwas ruhiger“, erläuterte Alfred Kranz, Vorsitzender des Verbands Kölner Spe-



Beliebtes Fotoobjekt: Deutschlands größtes Flüssiggüter-Terminal im Hafen Godorf

diteure e.V., „doch wir wissen, das ist der Krise geschuldet. Die Menge der umgeschlagenen Container wird in den europäischen Seehäfen, und somit auch hier in Köln, bis 2025 dramatisch ansteigen.“

Im Kölner Süden gab es im Godorfer Hafen das größte Umschlagsterminal für Flüssiggüter in Deutschland zu sehen. Hier soll ein neues Hafenbecken mit Kombiterminal entstehen. Auf dem Rückweg hielt Helmut Zinnen von der Kölner Wasserschutzpolizei an Deck einen Vortrag über das Verhältnis von Berufs- und Freizeitschifffahrt, bevor die Veranstaltung mit der Ankunft in der Kölner Innenstadt endete. Mit vielen neuen Eindrücken verließen die Journalisten am späten Nachmittag das Schiff: „Es war wirklich eine interessante Veran-

staltung. Das meiste, was ich heute gesehen und gehört habe, war mir neu“, resümierte einer der Gäste.

■ ■ ■ Sebastian Mainzer | Dü ■

Unter sachkundiger Führung wurden die architektonischen Highlights des Rheinauhafens besichtigt



Besuch von der Wasserschutzpolizei: Helmut Zinnen hielt einen Vortrag



Regierungspräsident will Häfen entwickeln

■ **RP Lindlar vom Nutzen des Deutzer Hafens überzeugt**



RP Lindlar (4.v.r.) besucht das Betriebsgelände des Metallrecyclers Theo Steil. Geschäftsführer Johannes Gondert (3.v.l.): „Wir brauchen den Standort in Köln“ | Bilder: HGK

Häufig kann man sich erst dann eine Meinung bilden, wenn man Dinge mit eigenen Augen gesehen hat. Im August besuchte der Kölner Regierungspräsident Hans Pe-

ter Lindlar verschiedene Betriebe des Deutzer Hafens, um sich selbst ein Bild von der Nutzung der wassernahen Logistikstandorte zu machen.

Am Morgen des 20. August bildete sich eine kleine Versammlung auf einem asphaltierten Platz im Hafen Deutz, auf dem Berge von silbri-

gen Metallresten das Umgebungsbild prägen. Das Treffen fand bei dem Metallverarbeitungs- und -entsorgungsbetrieb Theo Steil GmbH statt. Vor Ort waren Vertreter der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) in ihrer Funktion als Vermieter und Logistikdienstleister der Kölner Häfen. Sie trafen sich mit Geschäftsführern ansässiger Hafenbetriebe und dem Kölner Regierungspräsident Hans Peter Lindlar. Der 53-Jährige war gekommen, um sich persönlich ein Bild von der Nutzungssituation des Hafengeländes auf der rechten Rheinseite zu machen.

So konnte Lindlar direkt vor Ort miterleben, wie in Deutz beinahe ein Fünftel des gesamten Kölner Hafenumschlags geleistet wird. „Kritiker behaupten, im Hafen Deutz fände nur knapp fünf Prozent des HGK-Hafenumschlags statt“, sagt Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der HGK. „Rechnet man den wenig flächenintensiven Umschlag von Flüssiggütern in Niehl und Godorf heraus, ergibt sich jedoch ein Umschlaganteil für Deutz von 18,9 Prozent.“ Um in Niehl auf den jet-

zierten Güteraufkommens in den nächsten 20 Jahren kann auf keine Hafenfläche verzichtet werden!“, unterstrich er.

Hafenseitiger Umschlag findet derzeit im Deutzer Hafen in verstärktem Ausmaß statt. Auch die erst seit kurzem im Hafen ansässige Kleiner Recycling GmbH, schlägt nach zuletzt starkem Wachstum regelmäßig Ware auf das Binnenschiff um, vor allem Material für den Straßenbau und deponiefähiges Erdreich. Für die Theo Steil GmbH und die Carl J. Weiler GmbH ist der Wasserweg schon seit langer Zeit eine der Hauptschlagadern für Umschlag und Transport. „Wir brauchen den Standort in Köln. Wir transportieren zwei Drittel unseres Materials mit Lkw und Binnenschiff“, sagt Johannes Gondert, Geschäftsführer der Theo Steil GmbH. Vo allem der durch seine großen Silos auffälligste Hafenanlieger, die Ellmühle, die größte Getreidemühle Deutschlands, nutzt das Schiff zum Transport von Getreide.

Das beeindruckte auch den Regierungspräsidenten: „Bürogebäude gibt es in Köln schon genug. Die Bestandserhaltung der Häfen und ihre Weiterentwicklung liegt im Interesse der Landesregierung NRW

■ Firma Kleiner: Recycling über den Wasserweg

Ihr Geschäft beginnt häufig dann, wenn die Lebensdauer von Produkten abgelaufen ist: Entsorgungsunternehmen. Sie kümmern sich um die Verwertung von allem, was andere nicht mehr gebrauchen können. In Köln wurde bisher das meiste mit Lkw transportiert. In Deutz hat das Unternehmen Kleiner Recycling Köln GmbH kürzlich erstmals 2.500 Tonnen Fräsgut auf Binnenschiffe umgeschlagen.

Das quadratische, blau, weiß und gelb gestrichene Gebäude fällt auf im Deutzer Hafen. Alles andere ringsum wirkt durch den Anstrich, den die Kleiner Recycling Köln GmbH ihrem Verwaltungsgebäude beim Einzug in den Deutzer Hafen gegeben hat, ein wenig blass. Die Logistiker sind neu hier. Den traditionsreichen Dienstleister für Entsorgung, Container und Schrotthandel gibt es schon mehr als ein halbes Jahrhundert. In Deutz verwertet, verlädt und transportiert Kleiner jedoch erst seit drei Jahren Ware per

Lkw. Seit Kurzem nutzt das Unternehmen zusätzlich den Wasserweg. Anfang August wurde erstmalig Fräsgut – ein Abfallprodukt aus den gegenüberliegenden Asphaltmischwerken – auf Binnenschiffe verladen. Das Material wurde anschließend zur Weiterverarbeitung über Flüsse und Kanäle nach Norddeutschland transportiert.

Neben dem Verkehrsträger Wasser nutzte Kleiner bisher überwiegend

Verladung von 2.500 Tonnen Fräsgut aufs Binnenschiff | Bild: Mainzer



die Straße zum Transport. „Wir bedienen mit unseren Lkws logistisch alles, was um den Dom herum liegt“, erläutert Melanie Schomburg, Geschäftsführerin der Kleiner Recycling Köln GmbH. „Über die Severinsbrücke sind wir in wenigen Minuten überall in der Innenstadt. Das ist natürlich etwas ganz anderes, als wenn wir beispielsweise in Frechen sitzen würden. Für einen Logistiker wie uns ist ein solcher Standort kaum ersetzbar.“ Für die Zukunft erhofft sich die 37-Jährige noch deutlich mehr Transporte über den Wasserweg. Schomburg: „Insbesondere für vergleichsweise wertlose Massengüter wie Schrott oder Abfall ist das Binnenschiff ideal, weil es so effizient ist. Auch im Hinblick auf eine künftige Verknappung des Deponieraums und die daraus resultierenden längeren Entsorgungswege gehen wir davon aus, dass wir künftig regelmäßig Umschlag und Transport über Hafen und Binnenschiff abwickeln werden.“

■ Sebastian Mainzer ■

■ Neue Weiterbildungsmaßnahme zum Verkehrsfachwirt



Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger bildet aus (v.l.n.r.): Alfred Kranz, Michael Pütz, Norbert Nersath, Hans-Peter Wieland, Georg Baumann | Bild: VKSH

Am 7. November beginnt die Vorbereitung auf die IHK-Prüfung zum geprüften Verkehrsfachwirt. Der Verband der Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V. ist Träger der Weiterbildungsmaßnahme. Geprüfte Verkehrsfachwirte sind befähigt, im Güterverkehr, Personenverkehr oder in der Verkehrs-

infrastruktur eigenständig bei der kaufmännischen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft mitzuarbeiten. „Wer Interesse hat, kann sich gerne auch noch kurzfristig mit dem Verband in Verbindung setzen“, sagt Alfred Kranz, Vorsitzender des Verbandes der Kölner Spediteure und Ha-

fenanlieger. Das Konzipieren und Realisieren von Verkehrsdienstleistungen unter Einsatz vorhandener Verkehrsträger im Rahmen der geltenden rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedingungen gehört zu den Anforderungen. Ebenso aber auch der Einsatz betriebswirtschaftlicher und personalwirtschaftlicher Steuerungsinstrumente des Unternehmens für die Realisierung von Verkehrsdienstleistungen. Zu den Aufgaben gehören darüber hinaus die Mitarbeiter- und Projektteamführung sowie dienstleistungsorientierte Kommunikation und Kooperation mit Partnerunternehmen und Kunden. Weitere Infos unter: Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V., c/o neska GmbH, Stapelkai, 50735 Köln, Tel: 0221/75208-20, Fax: 0221/75208-9920, E-Mail: info@verbandkoelnerspediteure.de www.verbandkoelnerspediteure.de

■ Ma | Dü ■



Gespräch mit der Firma Kleiner Recycling (v.l.n.r.): Siegfried Raschdorf und Melanie Schomburg von Kleiner Recycling, Ludwig Peter (HGK) und RP Lindlar. Frau Schomburg machte deutlich, dass der Betrieb sich erst vor drei Jahren im Deutzer Hafen angesiedelt habe und seither stärker als erwartet gewachsen sei

zigen Massengut-Umschlagflächen zukünftig weitere Container-Umschlagkapazitäten zu schaffen, wird die HGK Umschlagsmengen von Köln Niehl nach Deutz verlagern. Selbst nach dem noch ausstehenden Ausbau des Godorfer Hafens, der Errichtung des Bahn-Terminals im Kölner Norden und der Erweiterung des Terminals Köln-Eifeltor würden noch immer 170.000 Quadratmeter Logistikfläche in der Region Köln fehlen, so Bender weiter. „Angesichts des prognosti-

und der Bezirksregierung Köln“, sagte Lindlar. Hinzu kämen Schwierigkeiten beim Hochwasserschutz im Hafengebiet. Umschlagbetriebe werden mit einem eventuellen Hochwasser fertig, Wohn- und Bürogebäude hingegen nicht. „Der Hafen Deutz liegt im Überschwemmungsgebiet. Ich werde mich dafür einsetzen, dass keine Bebauung des Hafens zu Lasten des Hochwasserschutzes eintritt.“

■ Sebastian Mainzer ■
Hans-Wilhelm Dünner ■

Verkehrs- tauglich !

Rainer GmbH
Ladungssicherungstechnik
Abt. LASITEC
Frankfurter Strasse 493
51145 Köln

Tel. 02203 922 970
Fax 02203 922 975
info@lasitec.de
www.lasitec.de

Geprüfte Ladeeinheitensicherung für 200L-Stahlfässer auf Palette Ein- und Mehrweg Ausführung für 1-4 Stahlfässer auf EUR- oder CP3 Palette

Zertifiziert durch das Prüflabor, Fachgebiet Logistik, der Universität Dortmund sowie das Fraunhofer Institut Materialfluss und Logistik, Dortmund

Neue Hauptschlagader unter Wesseling

■ „Olle Fine“ am Ziel: Tunnelbohrmaschine schafft den Durchstich

Zwischen dem Binnenhafen Godorf und der Werksgränze des Chemieunternehmens LyondellBasell in Wesseling ist ein großer Tunnel gegraben worden. Ein Großteil der Rohstoffe und Stoffe, die das Werk verlassen, werden künftig durch die Rohre fließen, die nach und nach im neuen begehbaren Tunnel verlegt werden sollen.

Dank der Nähe zum Hafen Godorf können solche Großkollis für die Chemieindustrie im Raum Wesseling umweltfreundlich per Schiff transportiert werden



Der gewaltige Bohrer hat es geschafft: Die Bauarbeiten für die neue Rohrtrasse des Chemieunternehmens LyondellBasell vom Werk in Wesseling zum Hafen Godorf haben ein Etappenziel erreicht. „Olle Fine“ – so nannten die Arbeiter den Bohrer in Anlehnung an „Olefine“, einen Gattungsbegriff chemischer Stoffe, die bei Lyondell-

Basell verarbeitet werden – hat die 265 Meter lange Röhre zu Ende gegraben. 4,8 Meter Durchmesser misst der neue Tunnel. Künftig werden hier die unterschiedlichsten Ver- und Entsorgungsleitungen eingebaut und gebündelt durchgeführt, die bislang – im Unterschied zur neuen Röhre – in getrennten Trassen und nicht begehrbar verlegt waren. Der neue Tunnel wird aufgrund der Größe jederzeit für technisches Personal zugänglich sein. „Die Begehrbarkeit ist ein großer Vorteil“, sagt Peter Siebert von LyondellBasell, „denn dadurch können die Leitungen leichter gewartet und geprüft werden.“

Der Tunnel wird von etlichen, je drei Meter langen Röhrenelementen aus Beton unterstützt. Insgesamt 89 dieser Betonelemente wurden verbaut, indem sie vom Einstiegsschacht mit einer Hydraulik durch das Erdreich geschoben wurden. Das vorderste Element legte auf diese Weise die gesamte Strecke zurück, das letzte nur wenige Meter. Damit dieser Prozess leichter vonstatten gehen konnte, wurden die Rohrelemente während des Vortriebs von einer Flüssigkeit

umspült. „Olle Fine“ war dabei im Dauerbetrieb tätig, um unerwünschte Setzbewegungen der darüberliegenden Schichten zu verhindern. „Die gewählte Technik hat sich voll bewährt“, sagt Projektleiter Stefan Brodessa. „Weder der Verkehr, auf der die Tunneltrasse kreuzenden Straße, noch der Verkehr der Straßenbahnlinie 16 mussten unterbrochen werden.“

Als gutes Zeichen für die Qualität und Stärke des Standortes Wesseling wertet Werkleiter Jürgen Kerth die Investition: „Auch in wirtschaftlich angespannten Zeiten investiert LyondellBasell in Wesseling weiter in den Ausbau und die Modernisierung unserer Infrastruktur“. Auch bei einer zweiten Investitionsmaßnahme der LyondellBasell im Werk Wesseling spielte die Verbindung zum Hafen Godorf im Übrigen eine wichtige Rolle:



4,8 Meter Durchmesser hat der neue Tunnel | Bilder: Basell

Mitte März landete dort per Schiff ein fast 40 Meter langer Großkessel an, der nach dem Umschlag auf einen Schwertransporter auf kurzem Wege zum Werk gebracht wurde. Dort wurde er mit einem Schwerlastkran in die Anlage im Werk gehoben und eingebaut.

■ Sebastian Mainzer ■

Raffiniert in Godorf

■ Ein Besuch bei Shell Rheinland in Köln

Drei Millionen Tonnen Mineralöl-Fertigprodukte verlassen jedes Jahr den Hafen in Köln Godorf per Binnenschiff. Dort betreibt Shell eine gigantische Raffinerie. Hafenmeister Bernd-Heinz Aust öffnete für die Kölner Hafenzeitung die Tore ...

Bei Shell in Godorf lagern unvorstellbar große Mengen Rohöl und Raffinerieprodukte: Maximal 250.000 Kubikmeter können hier gelagert werden. Das Mineralölunternehmen mit Sitz in den Niederlanden und Großbritannien betreibt am Standort im Kölner Süden eine große Raffinerie zur Verarbeitung von Rohöl. Die Shell Rheinland Raffinerie verschifft hier

einen Großteil ihrer Ottokraftstoffe, Heizöle, Flugkraftstoffe und Grundstoffe für die chemische Industrie aus dem Werk zu den Kunden. Täglich legen im Godorfer Hafen rund zwölf Tankschiffe an, um ihre flüssigen Produkte zu löschen beziehungsweise zu laden. Der Hafen ist ein wichtiger Logistik-Knotenpunkt für die Raffinerie. Mit einer Rohölverarbeitungskapazität von zirka 17 Millionen Tonnen pro Jahr und einer Betriebsfläche von insgesamt rund 440 Hektar ist die Shell Raffinerie die größte Deutschlands. Insgesamt sieben kreisrunde Rohöltanks werden über eine Pipeline ständig mit dem wertvollen Gut

versorgt, sechs davon sind so groß wie ein Haus. „Der Tank Nummer sieben ist aber noch viel größer als die anderen. Er ist einer der größten Rohöltanks Europas“, berichtet Bernd-Heinz Aust, Hafenmeister bei Shell während einer Autofahrt über das Firmengelände. Ohne ein Fahrzeug wäre eine vollständige Werksbesichtigung nicht möglich, so groß ist das Werk. „Neue Kollegen brauchen einen Plan, um sich hier zurecht zu finden“, erzählt Aust.

Der 56-Jährige koordiniert die Abläufe im Hafen: Den Import von Zusatzstoffen wie beispielsweise Biodiesel und die Verladung der fertigen Produkte per Binnenschiff. „Bis vor kurzem haben wir das noch über Schläuche gemacht“, erzählt Aust, „aber das ist jetzt vorbei. Das läuft heute über Verladearme.“ Shell hat vor kurzem von Schlauchverladung via Ponton



An jedem Verladesteiger hängt ein Rettungsboot: Im Brandfalle können Mitarbeiter mit dem Boot aus der Gefahrenzone flüchten | Bild: Dünner

auf moderne Schiffsverlader mit Verladebrücken umgerüstet. Der Vorteil der neuen Technik: Die Verladearme sind dreidimensional schwenkbar und können sich auf diese Weise wechselnden Wasserständen anpassen. Außerdem sind diese Anlagen sicherheitstechnisch auf dem letzten Stand: Die Ventile der neuen Sicherheitstrennkuppelungen schließen sich bei einer Störung innerhalb von Sekundenbruchteilen. „Natürlich sind die neuen Schiffsverlader einfacher zu bedienen, und wir können mit ihnen größere Mengen be- und entladen als bisher“, sagt Aust. Bernd-Heinz Aust arbeitet schon 27 Jahre für das Unternehmen und kennt jeden Winkel des Werksge-

ländes in- und auswendig – eine beachtliche Leistung. Zwischen den kilometerlangen Rohren und vielen verschiedenen Anlagen ist es für Außenstehende auf den ersten Blick unmöglich, sich zu orientieren. Zu Fuß ist hier kaum jemand unterwegs. Auf den schachbrettartig angeordneten Asphaltwegen bewegen sich die Mitarbeiter in erster Linie mit einem der rund 1.000 werkseigenen Fahrräder von A nach B. Der Blick auf die Umschlagzahlen offenbart die große Bedeutung des Hafens für Shell: Pro Jahr werden in Köln-Godorf rund 3,5 Millionen Tonnen Mineralöl-Produkte umgeschlagen – und das nur mit dem Schiff!

■ Sebastian Mainzer ■

15 Verladestationen für Flüssiggut befinden sich im Hafen Godorf | Bild: Mainzer



SCHMIDT - der kompetente Partner ganz in Ihrer Nähe!

Als einer der größten Logistikdienstleister in Europa sind wir seit 1982 im Kölner Hafen mit einem Logistikzentrum vertreten und verfügen europaweit über 31 Niederlassungen.

Am Standort Köln stehen für die Lagerung von losem Material 128 Silos mit einem Fassungsvermögen von 30.056 m³, Lagerhallen mit 20.000 m² für verpackte Ware, 10.000 m² Freilagerfläche sowie ein Containerterminal mit Kippbühne, Gleisanschluss und Schiffsumschlag zur Verfügung.

Ein kompetentes Mitarbeitersteam sorgt für den reibungslosen Ablauf.

Unser Service:

- Transport von schütt- und rieselfähigen Gütern im Silo-Lkw auf der Straße oder mit Bulk-Containern im intermodalen Verkehr
- Lagerung von Schüttgütern - lose und verpackt - in SCHMIDT-eigenen Schüttgutzentren
- Produkthandling (Abfüllen, Silieren, Windsichten, Separieren) mit innovativem Spezial-Equipment
- Fachmännischer Service aus einer Hand bei Planung, Bau und Betrieb von Schüttgutzentren
- Outsourcing und Logistikberatung
- Container-Kippbühnen
- Mobiles Spezial-Equipment zur Beladung von 20'- und 40'-Seecontainern

Unser Niederlassungsleiter - Herr Michael Pütz - berät Sie gerne!
Bitte nehmen Sie Kontakt auf: Telefon 0221 / 76209-24 oder E-Mail: puetz.m@schmidt-hellbronn.de

NL: KARL SCHMIDT Spedition GmbH & Co. KG · Am Molenkopf 15 · 50735 Köln

Mehr unter www.schmidt-hellbronn.de

Best solutions in bulk logistics

Gigantische Randerscheinung

■ *Der Chemiepark Knapsack ist so groß wie ein ganzer Stadtteil*



Der InfraServ Chemiepark Knapsack | Bild: InfraServ

Knapsack ist der südlichste Teil von Hürth und geprägt von nur einem großen Unternehmen: Früher kannte man es als Hoechst AG, heute prangt an der Werkseinfahrt ein großes Schild, auf dem in großen Lettern „Chemiepark Knapsack“ geschrieben steht. Der Chemiepark Knapsack ist Arbeitgeber für tausende Menschen in der Region und wird betrieben von der InfraServ Knapsack.

Wer Hürth-Knapsack kennt und schon einmal vor Ort war, der weiß: Eigentlich ist das Gebiet kein richtiger Ortsteil, sondern ein großes Industriegelände. Rechts und links der rund 2,5 Kilometer langen Industriestraße befinden sich fast ausschließlich Werkseinrichtungen, allesamt in der

Hand der InfraServ GmbH & Co. Knapsack KG. Doch auch wenn die meisten Menschen um die Existenz der Betreibergesellschaft wissen, so sind sich viele nicht wirklich bewusst, was die InfraServ Knapsack im Einzelnen macht und in wie vielen Bereichen das 800 Mitarbeiter starke Unternehmen tätig ist.

Das augenfälligste Tätigkeitsfeld ist zweifelsohne der Betrieb von Industrieanlagen. Namhafte Chemie-Unternehmen wie Basell Polyolefine, Celanese, Clariant und Vinnolit sind an der InfraServ Knapsack beteiligt und mit eigenen Anlagen (außer Celanese) im Chemiepark Knapsack vertreten.

Obwohl das Werksgelände durch die Lage in Hürth keine direkte Verbindung zum Rhein hat, wird die Wasserstraße von der InfraServ Knapsack und den hier angesiedelten Unternehmen rege genutzt. „Der Rhein ist als Verbindung zu den europäischen Seehäfen und als einer der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt für uns logistisch von großer Bedeutung“, sagt Helmut Weiher, Geschäftsleitung der InfraServ Knapsack. „Wir haben beispielsweise eine direkte Bahnverbindung zu den Kölner Häfen in Niehl und Godorf. Zu Godorf besteht außerdem eine Pipelineverbindung und InfraServ Knapsack ist dort Eigentümer eines Hafenteils.“ Die Bahnverbindung über die Unternehmen im Werk zu einem großen Teil mit Rohstoffen versorgt und Abtransporte koordiniert werden, erfolgt über das Streckennetz der Häfen und Güter-



Das Containerterminal der Knapsack Cargo GmbH ist über Shuttlezüge mit dem CTS-Terminal im Hafen Niehl verbunden | Bild: Knapsack Cargo

verkehr Köln AG (HGK). Täglich pendeln hier Züge über ein Satellitenterminal der Containerterminal GmbH CTS in Köln-Niehl hin zum werkseigenen Terminal der InfraServ Knapsack im Chemiepark. Über dasselbe Schienennetz ist die InfraServ Knapsack auch an das Schienennetz der Deutschen Bahn angebunden. „Das Terminal in Hürth wird von der Knapsack Cargo GmbH geführt“, erläutert Weiher. Diese ist nur eines von vielen Beteiligungs- und Tochterunternehmen der InfraServ Knapsack, die mittlerweile in Hürth auf dem Werksgelände betrieben werden. So bildet die InfraServ Knapsack beispielsweise permanent einen Stamm junger Menschen aus und schult diese im Tochterunternehmen, der Rhein-Erft-Akademie.

„Die Aus- und Weiterbildung hat bei uns einen hohen Stellenwert. In diesem Jahr haben wir fast alle Auszubildenden übernommen und stellen außerdem 22 neue ein – fünf mehr als noch im Jahr 2008“, sagt Weiher stolz. Und nicht nur personell ist die InfraServ Knapsack unabhängig, denn hier gibt es einen eigenen Geschäftsbereich für Planung, Konzeption und Bau von Industrieanlagen, ein eigenes Klärwerk für die Wasserversorgung der verschiedenen Unternehmen, eine eigene Werksfeuerwehr und eine völlig autarke Versorgung mit Strom, Dampf, Erdgas und Druckluft. Weiher: „Kurzum: Wir bieten Industrieunternehmen die perfekte Umgebung, um sich im Chemiepark Knapsack anzusiedeln.“

■ Sebastian Mainzer ■

Von der Nabe auf die Speiche

■ *Wie Container umweltfreundlich über Nacht aus den Welthäfen ans Kölner Umland verteilt werden*



Herzstück des CTS-Satellitensystems: Der Hinterland-Hub im Hafen Niehl | Bild: HGK

Wenn sich Logistiker über Naben und Speichen unterhalten, hat das in der Regel nichts mit Motorrädern oder Drahteseln zu tun. Vielmehr geht es bei dem Nabe-Speiche-System – auch Hub and Spoke genannt – um ein kluges Konzept, das die vorhandenen Verkehrsträger optimal vernetzt. Die CTS Container Terminal GmbH zum Beispiel sorgt im Hafen Köln-Niehl mit einem Satellitensystem aus

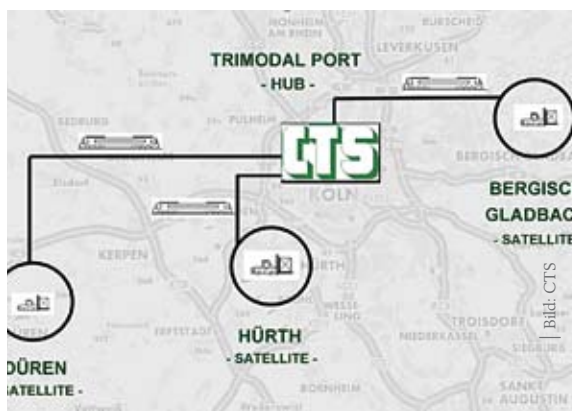
Schiffen, Kränen, Zügen und einem Schienennetz dafür, dass Kölns Straßen von Lkws entlastet werden.

Der Hafen in Köln-Niehl ist ein Logistikknotenpunkt Kölns. Täglich kommen hier Schiffs- oder Bahnladungen der bis zu 35 Tonnen schweren Container aus den so genannten ARA-Häfen (Amsterdam, Rotter-

dam, Antwerpen) oder aus den Nordhäfen Hamburg und Bremerhaven an. Sie warten darauf, über einen der Terminalkräne entladen zu werden. Viele dieser Container werden tagsüber mit dem Lkw zu ihren Empfängern gebracht. Diverse Container warten jedoch bis nachts auf ihren Weitertransport. Denn von hieraus werden seit knapp acht Jahren jeden Abend Container auf Züge verladen und über Nacht nach Bergisch Gladbach, Düren und Hürth-Knapsack verteilt.

Der Niehler Hafen übernimmt dabei die Verteilerfunktion – das Herzstück des Satellitensystems, trägt dazu bei, fünf Prozent der umgeschlagenen Container in Köln-Niehl über die Schiene und nicht über die Straße zu transportieren. „Der Verkehr auf den Straßen in und um Köln hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Das bedeutet Stress für Autofahrer und Belastungen für die Umwelt“, sagt Hans-Peter Wieland von der CTS. „Mit unserem

Nabe-Speiche-System werden die Lkw-Verkehre auf dem Kölner Autobahnring und im Stadtverkehr reduziert. Damit leistet die CTS einen ökologischen Beitrag um die Straßen in und um Köln zu entlasten“, so Wieland. Dazu pendeln die Züge täglich zwischen dem Niehler Hafen und den Satellitenterminals rund um Köln hin und her. Neben Containern, die zu den Terminals nach Bergisch Gladbach oder Düren kommen, werden auf den Zügen auch Kohle und Zellulose transportiert. Diese werden von den Papiermühlen vor Ort direkt weiterverarbeitet. Zusätzlich werden die Terminals genutzt, um die Container per Lkw weiter ins Bergische oder Richtung belgisch-niederländische Grenze zu bringen. „Mit unserem Satellitensystem ist der Weg auf der Straße für die Container auf ein Minimum reduziert“, erläutert Wieland stolz. Die Transporte von und nach Hürth-Knapsack gehen zum größten Teil rund um den Chemiepark Knap-



Das Nabe-Speiche-System der CTS im Hafen Niehl erspart den Kölnern LKW-Verkehre

sack. Hauptsächlich handelt es sich um Chemieprodukte, die vor Ort veredelt oder weiterverarbeitet werden.

Auf dem Weg zurück in den Hafen fahren die Züge dann am Nachmittag wieder Container von Hürth-Knapsack, Düren und Bergisch Gladbach nach Köln-Niehl, wo sie im Bedarfsfall direkt auf ein Binnenschiff oder einen Zug weiterverladen werden. „Und in der Nacht beginnt der Kreislauf wieder von vorn“, resümiert Wieland, „unbemerkt und ökologisch sinnvoll über Binnenschiff und Schiene.“

■ Sebastian Mainzer ■

■ Neue Chassis-Technik erleichtert Containerumschlag

Seit Juni 2009 kommt bei der CTS Container-Terminal GmbH ein neues Container-Chassis mit vollautomatischen Twistlock-Verriegelungen zum Einsatz. Hersteller ist die M&V GmbH Siegmars.



Bei den herkömmlichen Chassis mussten Lkw-Fahrer noch selbst die Container verriegeln, nachdem sie mit einem Kran auf den Anhänger gehoben worden waren – heute geht das automatisch. Umständliches und zeitaufwändiges Schrauben und Hämmern des Fahrers gehören damit ebenso der Vergangenheit an wie Verzögerungen durch klemmende Verriegelungen. „Erste Erfahrungen aus der Praxis zeigen,

dass der Umschlagvorgang durch den Einsatz der neuen Technik wesentlich beschleunigt wird“, berichtet Hans-Peter Wieland von der CTS. Sowohl die Verriegelung als auch die Entriegelung auf dem Chassis erfolgen ohne menschliches Zutun. Die Durchlaufzeiten auf dem Terminal wurden somit um gut zwei Minuten pro Lkw verringert. Wieland: „Zwei Minuten können oftmals darüber entscheiden, ob Container pünktlich beim Kunden ankommen oder nicht.“

■ Ma|Dü ■

■ Mit dem Zug per Nachtsprung nach Rotterdam

Am 7. September startete das CTS Container-Terminal im Niehler Hafen gemeinsam mit dem Düsseldorfer Container-Hafen (DCH) eine Containerzug-Verbindung zum Hafen Rotterdam. Damit besteht nun eine Nachtverbindung an fünf Tagen in der Woche. Als Teil des Container-Shuttlezug-Systems „Köln-Düsseldorf-Express“ bietet die neue Bahnverbindung eine schnelle Alternative zu den bestehenden Linien per Binnenschiff. Eilige Güter müssen so nicht mehr per Lkw transportiert werden. In Rotterdam, dem größten Seehafen Europas, kommen die Züge an dem 2008 eröffneten



CTS Container-Shuttle Zug im Binnenterminal | Bild: CTS

EUROMAX-Terminal an, das stark auf die Hinterland-Anbindung mit Bahn und Binnenschiff ausgerichtet ist.

■ CG ■

Köln - das Herz Europas

■ **Spanischer Bahnspezialist profitiert von der Logistikkreisel Köln**



Mit Reach-Stackern kommt die Ladung von der Schiene auf die Straße | Bilder: Mainzer

Dass man nicht groß sein muss, um viel zu bewegen, beweist die Zweigstelle von Eisenbahnspezialist Transfesa im Niehler Hafen jeden Tag aufs Neue. Die 16 Mann starke Truppe ist einer der wichtigsten Automobillogistiker am Knotenpunkt Köln.

In Zeiten einer Rezession lässt sich leicht über die wirtschaftliche Situation klagen. Doch Stephan Kling, Transportlogistiker der Kölner Außenstelle des spanischen Logistikunternehmens Transfesa, ist nicht der Typ Mensch, der auf diese Weise von seiner Arbeit spricht. Dafür ist er viel zu sehr von dem überzeugt, was er macht. „Das ist ökologischer Transport“, sagt er mit Blick auf die Gleise direkt gegenüber seinem

Büro. Dabei hätte gerade Kling allen Grund dazu, den alten Zeiten nachzutrauern. Schon sein Vater

war in der Eisenbahnlogistik tätig. Und das zu einer Zeit, als die Eisenbahn das wichtigste Transport-

Blick hinter die Kulissen: Armaturenbretter von Ford fahren in Wechsellpritschen auf Transfesa-Wagons nach Spanien und in die Türkei



mittel im Fernverkehr war. Vor 50 Jahren wurden Zitrusfrüchte noch mit Zügen von Spanien nach Deutschland transportiert. Ein extrem lohnendes Geschäft, denn Konkurrenz, etwa durch Lkw auf der Straße, gab es damals kaum. In der Zeitspanne von Oktober bis Februar kamen täglich 20 bis 30 Züge voll beladen mit Früchten in Deutschland an. Damals führend in dem Geschäft: Die Transfesa. Heute ist das spanische Eisenbahnunternehmen ein wichtiger Partner für viele Automobilhersteller, insbesondere für Ford. Die Domstadt spielt dabei eine wichtige Rolle: „Köln liegt in der Mitte Europas“, sagt Kling, „der Standort im Niehler Hafen ist für uns deswegen einfach ideal.“ Seit rund zehn Jahren liefert Transfesa beispielsweise Armaturenbretter für Ford-Pkw von der Produktionsstätte in Berlin nach Köln. Von dort aus wiederum werden alle möglichen Pkw-Teile in die Werke der Türkei und Spaniens geliefert. Dafür hat Transfesa sogar den europäischen Transportpreis 2001 bekommen. Genauer gesagt, für das Just-in-Time-Lieferungs-Konzept, das unter anderem Lagerhaltung über-

flüssig und Produktionsprozesse wirtschaftlicher macht. Schon in den 1950er-Jahren fuhr das Unternehmen mit speziellen Wagons, die sowohl auf Spaniens Breitspur als auch auf Deutschlands Schienen rollen konnten. Aus diesem Grund betreibt Transfesa so genannte Umachs-Stationen an den Grenzübergängen. Hier werden die Achsen der Wagons auf die verschiedenen Gleisgrößen umgestellt. Heute beschäftigt sich Transfesa nicht mehr mit Frachttetransporten. Hauptgeschäft des Bahnlogistikers ist der Transport von Pkws und Autoteilen. Natürlich hat auch Transfesa mit den Folgen der Finanzkrise zu kämpfen. „Vor noch nicht allzu langer Zeit haben wir täglich insgesamt zwei Kilometer Züge abgefahren. Natürlich merkt man heute, dass die Gleise leerer sind“, berichtet Kling. „Aber wir sehen das als vorübergehende Flaute. Wir versuchen die Krise mit Synergien aufzufangen und möglichst viel selbst zu machen. Wenn der Spuk tatsächlich bald vorbei sein wird, wie es viele es vermuten, dann kriegen wir das hin!“

■ Sebastian Mainzer ■

■ DB Schenker: Ersatzteile über Nacht zur Werkstatt



Norbert Nersath | Bild: Mainzer

Die Schenker Deutschland AG gehört zu DB Schenker, dem Ressort Transport und Logistik der Deutschen Bahn. Doch die Arbeit der 55 Mitarbeiter der Abteilung Automobillogistik in Köln-Niehl hat nur bedingt mit Schienenverkehr zu tun. Jeden Tag verteilt das Team über ein ausgeklügeltes Logistiknetzwerk Ersatzteile an Händler und Werkstätten mehrerer Automobilhersteller. „Straßenbezogene Logistiklösungen mit den Schwerpunkten Zuliefer-, Beschaffungs- und Originalteilverkehr“ – so lautet das Kerngeschäft von Norbert Nersath. Er ist Leiter

der Automobillogistik bei der Schenker Deutschland AG am Standort Köln-Niehl. Hinter den etwas sperrigen Logistik-Begriffen stecken ausgeklügelte Konzepte für namhafte Automobilhersteller. „Einer unserer größten Partner am Standort Köln ist natürlich Ford“, erklärt der gebürtige Wuppertaler. „Wir arbeiten aber auch mit Volkswagen und anderen Herstellern zusammen“, so Nersath weiter.

Das Unternehmen bietet neben dem aktuellen Kerngeschäft die Versorgung von Ersatz- und Wartungsteilen für die Automobilindustrie an. „Wenn ein Autohändler beispielsweise mittags ein Ersatzteil bestellt, dann sorgen wir dafür, dass es am nächsten Morgen bis spätestens acht Uhr ankommt – egal wo in Deutschland!“, erklärt Nersath. Dabei profitieren die Kunden vom dichten Standort- und Verkehrsnetzwerk von

DB Schenker. Vom europäischen Zentrallager der Firma Ford aus werden etwa Ersatzteile aus Köln-Merke über neun Standorte von DB Schenker verteilt. In einem zweiten Schritt werden sie dann an die einzelnen Ford-Händler in Deutschland geliefert. Dabei nutzt das Unternehmen die Vorzüge der Nacht: „Mit Staus haben wir bei der Zustellung in der Regel keine Probleme“, berichtet Nersath. „Die Auslieferung erfolgt zu Zeiten, in denen eine eher geringe Verkehrsdichte herrscht.“

■ Sebastian Mainzer ■

Auch Kombizüge, wie hier der Danube Nordic Shuttle, sind Teil des Nachtsprungsnetzwerks von DB Schenker | Bild: DB



■ BLG: Schwimmende Parkhäuser

Die ersten Kilometer sind für viele neue Ford-Kleinwagen die schönsten. Denn die müssen sie nicht selbst fahren.

Mehr als 25 Prozent der in Köln hergestellten Pkws gehen über den Wasserweg zu den Händlern. Wenn beim Autobauer Ford ein Wagen vom Band läuft, bleibt keine Zeit für eine Verschnaufpause. Sie sind kaum fertig, da wird schon der Motor gestartet und losgefahren. Der Weg führt über eine kurze Rüttelstrecke – ein erster Bewährungstest für die neuen Fahrzeuge. Anschließend kommen die funkelnden Neuwagen an einen Kreisverkehr mit drei Ausfahrtmöglichkeiten: Lkw, Bahn und Schiff. Rund 500 der durchschnittlich 1.800 Autos, die hier jeden Tag gebaut werden, nehmen die dritte Ausfahrt und rollen auf eines der schwimmenden Parkhäuser der Bremer BLG Logistic Group. Helmut Bernards koordiniert für die BLG seit den frühen 1980er-Jahren den Autotransport via Binnenschiff am Standort Köln. Über den Rhein



Helmut Bernards | Bild: Mainzer

geht es für viele der bis zu 135 Meter langen und 11,50 Meter breiten Spezialbinnenschiffe ins holländische Vlissingen und von dort aus weiter nach England. „Vlissingen ist ein riesengroßes Zwischenlager für Ford in Großbritannien“, erzählt Helmut Bernards. „Wenn Händler in Großbritannien einige der Autos benötigen, werden sie dorthin per Seeschiff weitertransportiert.“ Die BLG betreibt am Standort Köln fünf Schiffe und vier Schubleichter. Auf ein Schiff passen bis zu 500 Pkw, auf einen Leichter zwischen 250 und 400, je nach Modell. Dabei ist der Autotransport auf Flüssen noch relativ neu. Erst in den 1980ern fuhren die ersten Binnenschiffe, die speziell für den Autotransport umgebaut wurden.

■ Sebastian 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 Sankt 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, Axel Götz-Rohen, Christian Grohmann, Judith Matke

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

Layout: Werbeatelier Bad Homburg, Inh. Claudia Conde, Wehrheimer Straße 7, 61350 Bad Homburg, claudia@werbeatelier-bad-homburg.de, www.werbeatelier-bad-homburg.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

Der Schiffdokter: 30 Jahre KSD

■ **Beulen, Risse, krumme Wellen: Das täglich Brot der Kölner Schiffswerft Deutz**

Wenn es um Binnenschiffe geht, gibt es wohl kaum etwas, das die Mitarbeiter der Kölner Schiffswerft Deutz (KSD) noch nicht gesehen haben: Die meisten Reparaturen für Schiffe rund um Köln werden hier abgewickelt. Das Traditionsunternehmen im Mülheimer Hafen feierte im letzten Jahr sein 30-jähriges Bestehen.

Fernab vom Trubel der Stadt, aber dennoch mitten in Köln und nur rund 100 Meter Luftlinie von der Zoobrücke entfernt befindet sich die KSD im Mülheimer Hafen. Zahlreiche große Binnenschiffe trifft man im Hafen an. Auf dem Werftgelände liegt ein Schiff auf der 110 Meter langen Helling der KSD vollständig auf dem Trockenen.

Die KSD ist in erster Linie ein Instandsetzungsbetrieb. Die Eigner kommen regelmäßig mit ihren Binnenschiffen in den Mülheimer Hafen. Dort werden diese von dem rund 40-köpfigen Team fit für den nächsten Check durch die Schiffsuntersuchungskommission (SUK) oder die Klassifikationsgesellschaften gemacht. Binnenschiffe müssen wie Autos regelmäßig auf Herz

und Nieren geprüft werden. Zu den Stammkunden gehören unter anderem die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) mit ihren bekannten Ausflugsschiffen. Über 250 Mal waren schon Schiffe für Untersuchungen und Reparaturen bei der KSD an Land. „Die KD besitzt kein Schiff, auf dem Mitarbeiter der Kölner Schiffswerft Deutz noch nicht im Einsatz waren oder geholfen haben“, sagt Nicole Becker von der KD. „Lediglich die MS Rhein-Energie, das „Papstschiff“, war auf Grund seiner Breite noch nicht bei der Werft in Mülheim an Land – betreut wird das Schiff von der KSD dennoch“, so Becker weiter.

Hin und wieder wird die Werft von arg lädierten Schiffen aufgesucht: Nach Unglücken auf dem Rhein ist die KSD häufig die erste Adresse für verunfallte Schiffe. So auch an Weihnachten 2008: Auf Höhe Wesel stießen einen Tag vor Heiligabend das Ausflugsschiff MS PRINCESS und der Schubverband MS TIAMO bei dichtem Nebel auf dem Rhein frontal zusammen. Es gab keine Verletzten, doch der Bug der MS PRINCESS mit ihren 84 Passagieren an Bord war

stark verformt. „Zum Glück war ein Riss nicht unter, sondern über der Wasserlinie. Sonst wäre das Vorschiff möglicherweise vollgelaufen“, erzählt Frank Hebel, Schiffstechnik-Ingenieur bei der KSD. „Die Leckage wurde in Duisburg provisorisch beseitigt, danach durfte die MS PRINCESS aus eigener Kraft zu uns nach Köln fahren.“ Für die Ausflugsgäste ging die Reise derweil per Bus weiter – Die MS PRINCESS jedoch musste drei Wochen zur Reparatur auf der Kölner Werft bleiben, bevor sie wieder in Fahrt gehen konnte.

Zwar passiert auf den Wasserstraßen Nordrhein-Westfalens mit 200 Unglücken jährlich – verglichen mit der Zahl der Unfälle im Straßenverkehr – extrem wenig. Um die Beschäftigung ihrer Mitarbeiter muss sich die KSD in Zukunft aber deshalb wohl kaum Sorgen machen. „Viele Werften beschäftigen sich ausschließlich mit dem Neubau von Schiffen“, erzählt Hans Klaus Sander, Inhaber der Werft. „Aber wenn mal eine Beule drin ist, ein neuer Motor eingebaut werden muss oder Umbauten anstehen, dann kommen wir ins Spiel“, so Sander weiter. Häufiger als Unfälle stehen beispielsweise



Mit der neuen Schifflänge von 110 m verlässt MS MOENIUS nach 3 Wochen die KSD-Werft

Propeller-Reparaturen auf dem Programm. Seit zwölf Jahren repariert das KSD-Team auch Schiffschrauben, die durch Grundberührung oder herum schwimmende Gegenstände in Mitleidenschaft gezogen wurden. Nicht selten hat das Unternehmen jedoch auch mit außergewöhnlichen Projekten zu tun. Bei der Verlängerung eines Schiffs zum Beispiel ist die gesamte Erfahrung und das ganze Können gefragt. „Der Eigner der MS MOENIUS wollte Ende 2008 gern mehr Ladung transportieren können“, erzählt Hebel. „Verständlich, denn 25 Meter Länge mehr bringen rund 800 Kubikmeter zusätzlichen Laderaum. Also haben wir eine neue Sektion vorgefertigt, das Schiff anschließend durchtrennt, die Sektion eingesetzt und verschweißt.“ In Zukunft werden wohl noch häufiger Anfragen und Aufträge zum

Umbau von Einhüllen-Tankschiffen in Doppelhülle auf die KSD zukommen. Denn bis zum Jahr 2018 müssen sämtliche Tankschiffe in der Binnenschiffahrt zur höheren Transportsicherheit mit einer Doppelhülle ausgerüstet sein.

Für Schiffe neueren Baudatums lohnt sich die Umrüstung. Aktuell befindet sich ein Schiff der Gesellschaft für Öltransporte (GEFO) bei der KSD für eine solche Modernisierung auf Helling. Diesem werden ein Doppelboden sowie zusätzliche Laderaumlängswände in die vorhandenen Ladetanks eingebracht – keine einfache Aufgabe für eine Werft! „Das Projekt ist für drei Monate angesetzt“, erklärt Hebel, „wir sind gerade bei der Hälfte und werden das Schiff termingerecht im Oktober fertiggestellt haben.“

■ Sebastian Mainzer ■

MS MOENUS mit 84,5 m Länge auf der KSD-Helling ...



die an Land vorgefertigte neu Mittelsektion wird eingeschommen ...



und auf der Helling in den getrennten Schiffskörper eingebaut | Bilder: KSD



■ Neue Liegestellen für Binnenschiffer in Köln



Der neue Autoabsetzplatz südlich des Rheinauhafens | Bilder: WSA Köln

Binnenschiffsliegeplätze mit Landstromanschluss oder Autoabsetzmöglichkeit sind rar an europäischen Wasserstraßen. Doch in Köln gibt es jetzt gleich mehrere neue Anlaufstellen für Binnenschiffer. In der Vergangenheit haben einige Binnenschiffskapitäne ihr Auto öfter an Stellen abgeladen, wo Autos eigentlich gar nicht fahren dürfen – etwa in Fußgängerzonen am Rheinufer. „Da wollten wir Abhilfe schaffen. Darum haben wir jetzt extra einen eigenen Autoabsetzplatz am Rhein installiert“, berichtet Rolf Küppers von der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) stolz. Wenige Meter südlich vom Rheinauhafen können Kapitäne jetzt ihr Auto mit dem bordeigenen Kran auf ein Podest heben. Über eine Treppe gelangen sie anschließend vom Schiffsdeck

zu ihrem Auto. Weil die Absetzstelle an der Rheinuferstraße liegt, können sie sich unmittelbar in den Innenstadtverkehr einfügen. Ebenfalls neu sind die Service-Stationen im Rheinauhafen. In Nähe der neuen Krankenhäuser können seit Kurzem Binnenschiffe anlegen und Strom zapfen – und das kostenlos. Für Heizung und Stromversorgung muss ein Dieselmotor an Bord Tag und Nacht laufen. Anwohner in der Umgebung und die Schiffsmannschaft leiden gleichermaßen unter der Lärm- und Emissions-Belastung. Mit den neuen Service-Stationen ist dieses Problem zumindest an diesem Anlegeplatz gelöst. Nur Tankschiffe können diesen Service aus Sicherheitsgründen nicht nutzen. Wegen der teils gefährlichen Ladung müssen Tanker entweder mit Abstand zum Ufer vor Anker gehen oder an extra für sie ausgewiesenen Plätzen anlegen. Diese müssen weit genug von Wohnungen und Häusern entfernt sein. Im Raum Köln verfügt der Hafen Mülheim über eine Anlegestelle für Tanker, die vor kurzem von fünf auf acht Anlegepfähle (Dalben) erweitert wurde. ■ Ma | Dü ■

Der auf acht Dalben erweiterte Liegeplatz für Gefahrgutschiffe im Hafen Mülheim



Im Rheinauhafen gibt es jetzt kostenlos Bordstrom für Binnenschiffe | Bild: Dünner



Kölner Schiffswerft Deutz



Schiffsreparaturen in Köln · Kundendienst und Wartung · Instandsetzer für Wasserfahrzeuge aller Klassen



30 Jahre
KSD
1978 2008

KSD
KÖLNER SCHIFFSWERFT DEUTZ

Van Voorden

Top-Partner der Schifffahrt

Kölner Schiffswerft Deutz · Auenweg 173 · 51063 Köln · Mülheimer Hafen
Tel: 02 21 / 98 10 88-0 · Fax: 02 21 / 98 10 88-6 · info@ksd-koeln.de · www.ksd-koeln.de



Faszinierende Technik erleben

■ **Premiere in Köln: „Nacht der Technik“ lockt 5.000 Besucher an**



Der Hafen Niehl konnte per Bus oder Schiff erkundet werden | Bild: Krupp

Flat-Rate für Neugierige: Ein Mal zahlen und die ganze Nacht überall reinkommen. Das bot die erste Kölner Nacht der Technik. Im Juni durften Interessierte einen Blick hinter die Kulissen bei rund 40 Unternehmen und Ausstellern werfen. Völl besetzte Pendelbusse und ausgebuchte Rundgänge lassen die Veranstalter schon jetzt über eine Wiederholung im nächsten Jahr nachdenken.

Am 26. Juni 2009 öffneten rund 40 Unternehmen in und um Köln ihre Tore für die erste Kölner Nacht der Technik. Bei Rundgängen, Präsentationen und interaktiven Vorführungen bereitete technisches Wissen unterhaltsam auf. „Viele Unternehmen betreiben reizvolle und sehenswerte Technik, die man täglich spürt, aber viel zu selten sieht“, sagt der Projektleiter der Nacht der Technik, Diplomingenieur Win-

fried Wurster vom Verein Deutscher Ingenieure (VDI). „Die Nacht der Technik hat es erstmals erlaubt, einen Blick hinter die Mauern dieser Unternehmen zu werfen und der sonst so tief versteckten Technik nahe zu kommen.“

Das Prinzip der Veranstaltung orientierte sich an dem bereits in Köln fest etablierten Modell der langen „Nacht der Museen“. Hier wie dort durften Besucher mit nur einem Ticket bei allen Stationen einkehren und dabei die Shuttlebusse benutzen. Sie pendelten laufend zwischen allen Stationen. Vom Chemiapark Leverkusen oder dem Flughafen Köln/Bonn über das deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt e.V. bis hin zum Verladeterminale des Hafens Köln Niehl – alle teilnehmenden Betriebe zeigten, was in ihnen steckt! Eine beliebte Station war der Niehler Hafen, wo Besucher auf verschiede-

ne Arten die Luft der großen weiten Welt schnuppern konnten. Hier gab es gleich mehrere Möglichkeiten, einen Binnenhafen aus nächster Nähe kennen zu lernen. Ganz stilecht mit einer Hand breit Wasser unter dem Kiel auf dem denkmalgeschützten Motorschiff STADT KÖLN oder aber via Hafenbesichtigung per Bus. Diese Tour zeigte unter anderem, wie tonnenschwere Container per Kran scheinbar kinderleicht durch die Luft gehoben und anschließend gestapelt werden.

Futuristisch ging es im Rheinauhafen zu. Hier gab es die mächtigen Kranhäuser aus Glas zu bewundern, die unmittelbar am Ufer erbaut sind. Die Verantwortlichen für die Projektentwicklung beantworteten bei einem Rundgang Fragen und erläuterten Hintergründe zu den technischen Besonderheiten der neuen Gebäude. Die Veranstaltung war beinahe bis auf das letzte Ticket ausverkauft. Rund 5.000 Besucher pendelten zwischen den Stationen in der Zeit zwischen 18 bis 24 Uhr. Ein Erfolg für die Veranstalter. „Die Nacht der Technik war ein Prototyp. Dass in Windeseile eine derartige Resonanz hervorgerufen würde, hätten wir nicht gedacht“, freut sich Projektleiter Wurster. Beste Voraussetzungen für eine Wiederholung im nächsten Jahr. Wurster: „Bereits jetzt haben wir für 2010 Anfragen von Unternehmen vorliegen.“

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■



Auch ein Hafen, in dem nachts gearbeitet wird: Der Flughafen Köln-Bonn | Bild: KAF

■ Kölner Häfen bei Nacht

Kilometerlange Rohre, rauchende Schornsteine und riesige Maschinen: In der Regel sind Industrieanlagen nicht besonders schön anzuschauen. Doch wer einmal Bilder von Klaus Krupp gesehen hat, ist da anderer Meinung. Der 49-jährige Zöllner war bis vor kurzem nebenberuflich Taxifahrer in Köln. Sein Zweitjob brachte ihn auf das Fotografieren bei Nacht. Denn häufig war Krupp nachts unterwegs: „Das Taxifahren habe ich irgendwann aufgegeben, doch die Nacht mit ihren Lichtern ließ mich nicht mehr los“, erzählt Krupp, „im Mondlicht wirken die Farben, Lichter und Spiegelungen viel intensiver.“ Vor etwas mehr als zwei Jahren begann der gebürtige Kölner damit, seine Eindrücke fotografisch festzuhalten. Krupp: „Vorher habe ich mich bis auf das übliche Knipsen im Urlaub nicht weiter mit Fotografieren beschäftigt. Ende 2006 habe ich mir dann eine digitale Spiegelreflexkamera gekauft.“ Für seine noch recht junge Karriere als Hobbyfotograf hat Krupp allerdings schon recht



Hafen Godorf | Bild: Krupp

große Bekanntheit erlangt. In einer Ausgabe des Kölner Stadtanzeigers waren bereits einige seiner Bilder zu bewundern. Ein Kölner Rechtsanwalt lud ihn daraufhin ein, die Bilder bei ihm auszustellen und auch auf der Internetpräsenz des Westdeutschen Rundfunks „WDR.de“ sind einige seiner Aufnahmen zu sehen. Seit Ende vergangenen Jahres veröffentlicht der Hobbyfotograf seine Bilder auch eigenständig unter www.Klaus-k59.de im Internet. Seine Lieblingsmotive sind Industrie- und Stadtansichten, darunter auch die Kölner Häfen...

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

■ Kersten Schrot: Lokführer aus Leidenschaft – | – KÖLNER – | – KÖPFE

Sie sind zweifelsohne große Brummer. Sie bringen zig Tonnen Dienstgewicht auf die Waage. Sie haben nicht selten viele tausend PS Leistung unter ihrem rotweiß lackierten Stahlgewand – die Lokomotiven der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Am Steuer sitzen bestens ausgebildete Lokführer – heute Triebfahrzeugführer genannt –, die täglich Güterzüge über das HGK-Schienennetz bewegen. Einer von ihnen ist Kersten Schrot aus Troisdorf.

Starke und bullige Lokomotiven mögen für einige Zeitgenossen durchaus abschreckend wirken. Doch vieles von dem, was Loks ausstrahlen, lässt Männerherzen höher schlagen. So wundert es kaum, dass sich nur zwei Frauen unter den insgesamt 74 bei der HGK angestellten Lokführern befinden. Kersten Schrot ist einer von ihnen und seit knapp 20 Jahren dabei. Der gebürtige Berliner betreibt seinen Beruf mit Leidenschaft. „Ich gehe gerne zur Arbeit“, sagt Schrot, während er auf seinem Sessel im Führerstand einer DE13 sitzt. Sie ist eine von 40 Loks, die laufend vom Bahnhof in Brühl Vochem aus im Schienennetz der HGK und der DB verkehren.

Der Arbeitstag eines Lokführers beginnt mit dem routinemäßigen Check. Ähnlich wie Piloten, bevor sie ein Flugzeug betreten, dreht auch Schrot eine Runde um sei-



Kersten Schrot | Bild: Mainzer

ne Lok, bevor er losfährt. Dabei überprüft er Dinge wie Betriebsstoffe oder die so genannte Sicherheitsfahrschaltung, kurz Sifa. Das ist ein Knopf, den jeder Lokführer alle 30 Sekunden während der Fahrt drücken muss. Tut er das nicht, wird der Zug vollautomatisch angehalten. So kann er nicht herrenlos weiterfahren, sollte es dem Zugführer ein-

mal nicht gut gehen. „Das ist aber weniger lästig, als es klingt“, erklärt Schrot. „Wenn man das schon so lange macht wie ich, dann geht das in Fleisch und Blut über.“

Kersten Schrot wollte schon als Kind Lokführer werden. Das war wohl auch der Grund dafür, dass der heute 41-Jährige schon am Steuer von Lokomotiven saß, noch bevor er den Autoführerschein hatte. Mit 17 Jahren begann er seine Lehre bei der Reichsbahn in der ehemaligen DDR, die er mit 19 abschloss. Im Alter von 22 Jahren lernte er seine heutige Frau kennen, die später der Grund für ihn sein sollte, nach Troisdorf zu ziehen. Heute, rund 20 Jahre nachdem Schrot seine Ausbildung abgeschlossen hat, müssen Anwärter ein Jahr länger in die Lehre, bevor sie sich offiziell „Triebfahrzeugführer“ nennen dürfen. Wer heute Lokführer werden will, findet Schrot, der sollte auf jeden Fall zwei Dinge mitbringen: Zuverlässigkeit und vor allem Verantwortungsgefühl. Schrot: „Schließlich zieht man täglich etliche hundert Tonnen Güter hinter sich her.“

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

■ MS WISSENSCHAFT: Technik on Tour

Das haben Lehrer schon lange erkannt: Technik und Wissenschaft sind für einige nur dann interessant, wenn es etwas zum Ausprobieren und Anfassen gibt. Das ist das Erfolgsrezept des Wissenschaftsschiffs, das noch bis Anfang Oktober durch Deutschland tourt. An Fronleichnam war die MS WISSENSCHAFT in Köln zu Gast. An der Landungsbrücke der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), zwischen Schokoladenmuseum und Deutzer Brücke, war ein echter Publikums-magnet.

Das große, zum Ausstellungsschiff hergerichtete Frachtschiff gewährte seinen Besuchern einen Blick in die Zukunft. Im Rumpf, wo bei anderen Schiffen die Ladung aufgeschichtet wird, ist auf der MS WISSENSCHAFT die 600 Quadratmeter große Ausstellungsfläche. „Im letzten Jahr hatten wir insgesamt 120.000 Besucher“, berichtete Dr. Herbert Münder, Geschäftsführer des Projekts „Wissenschaft im Dialog“ auf der Eröffnungspressekonferenz am 10. Juli in Köln stolz. „Wenn man bedenkt, dass sich allein heute schon 20 Schulklassen angemeldet haben, dann ist das schon ein großer Erfolg“, so Münder weiter. Unter den Überschriften „Haushalt & Wohnen“,



MS Wissenschaft im Juni in Köln | Bild: Mainzer

„Mobilität“, „Arbeit & Schule“, „Gesundheit“ und „Freizeit“ zeigen die Exponate, wie das Leben in 20 Jahren aussehen könnte. Dabei ist alles zum Ausprobieren gedacht. Touchscreens, Hebel, Klappen und Schalter sollen Besucher vor allem zum Mitmachen animieren.

Hergerichtet wurde die MS JENNY, wie das Schiff normalerweise heißt, übrigens auch in Köln. Ende Mai machte es für einige Tage im Niehler Hafen fest, wo die Ausstellungsexponate an Bord gebracht wurden. Darunter auch einige hundert Exemplare der KÖLNER HAFENZEITUNG, die mit auf die bundesweite Reise gingen, um für Köln und das Verkehrssystem Wasserstraßen und Häfen zu werben.

■ ■ ■ Ma | Dü ■



**Herbert Lülsdorf
Schiffahrt - Uferbefestigungen GmbH**

53859 Niederkassel | Mondorf
Telefon 02 28 - 45 28 18
Telefax 02 28 - 45 40 74
kontakt@luelsdorf-online.de
www.luelsdorf-online.de

- Wasserstraßenbau
- Naturnaher Wasserbau
- Nassbaggerarbeiten
- Kranarbeiten