



**Ausgabe: 4|09**  
**Titelthema**  
Logistikzentrum  
Hafen Niehl



**Logistikstandort**  
**Häfen Köln**  
Getreidelogistik in  
Deutz



**Logistik-Preis**  
**für Ford**  
Green Supply Chain  
Award für Automobil-  
logistik

## Blick nach vorn

### ■ Vorsichtiger Optimismus bei Wirtschaftsexperten und Hafenanliegern



Containerumschlag im Hafen Niehl | Bild: CTS

Die Kölner Häfen haben nach Aussagen von Wirtschaftsexperten und verschiedener Hafenanlieger das Schlimmste der Finanzkrise überstanden. Insgesamt ist laut Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK Köln) wieder ein leichter Aufwärtstrend zu beobachten: „Die Krise ist noch nicht vorbei. Allerdings hat sich die Wirtschaft stabilisiert, wenn auch auf relativ niedrigem Niveau. Die Konjunkturumfrage der IHK Köln zum Herbst ergibt eine insgesamt optimistische Haltung der Wirtschaft hinsichtlich der kommenden Monate“, sagt Dr. Ulrich Soénius, Geschäftsführer der IHK Köln für Standortpolitik, Verkehr und Unternehmensförderung.

Insgesamt habe es – gerade im Bezug auf die Kölner Hafenvirtschaft – Faktoren gegeben, die zu einer „Dämpfung der Krisenfolgen“ geführt hätten. „Weil die Kölner Häfen als Universalhäfen angelegt sind, können Schwankungen besser aufgefangen werden“, erklärt Soénius. „Der Branchenmix der Kölner Wirtschaft hat auch für die Häfen eine positive Wirkung.“

#### Krisenunabhängiges Produkt

Zumindest ein Unternehmen im Kreis der Kölner Hafenanlieger hat die Krise gänzlich schadlos überstanden. „Von der Krise sind wir glücklicherweise nicht getroffen worden“, erzählt Rolf Bommers, Geschäftsführer der Ellmühle im Deutzer Hafen. Das Unternehmen stellt vor allem Mehl für Bäckereien und Industriebetriebe, aber auch Pellets zur Futtermittelproduktion her. Die Ellmühle gehört damit zu den größten Mühlenbetrieben Deutschlands. „Auch in Krisenzeiten bleibt der Bedarf an Grundnahrungsmitteln bestehen. Unser Geschäft ist eher abhängig

vom Wetter, da wir auf das Ergebnis der Ernte angewiesen sind, und natürlich vom Pegelstand des Rheins.“

Die Ellmühle bildet jedoch eine branchenbedingte Ausnahme. Die im Niehler Hafen ansässige CTS Container-Terminal GmbH beispielsweise hatte insgesamt mit Rückgängen von rund einem Viertel ihres Containeraufkommens zu kämpfen. „Wir haben die Zeit mit einer Reihe von Maßnahmen überstanden. Zum Beispiel waren unsere Mitarbeiter angewiesen, auch kleinere Aufträge mit geringerer Marge anzunehmen“, rekapituliert Hans-Peter Wieland, Geschäftsführer der CTS in Köln-Niehl.

#### Standortvorteil Köln wirkt wie Krisenschild

Darüber hinaus wirkte sich die im Kölner Raum herrschende Unternehmensvielfalt und -dichte positiv aus. So verschiffen Ford oder Toyota beispielsweise nicht nur fertige Pkw über den Wasserweg, sondern beziehen Teile verschiedener Zulieferer ebenfalls über die Häfen. Discounter wie Rewe, Aldi, Edeka oder Lidl bekommen ihre Waren mittels Container über das Umschlagterminal in Niehl. In Köln-Bocklemünd befindet sich das Zentrallager von OBI, in Frechen das Zentrallager der Baumarkt-Kette Praktiker, und auch der Mitbewerber Bauhaus ordert große Produktmengen aus Übersee über den Rhein. Hinzu kommen große Konzerne wie Bayer, Degussa, Basell und Shell, die über den Godorfer Hafen mit Chemierprodukten beliefert werden. Die Bilanz: „Etwa 80 Prozent der Container, die wir umschlagen, werden zu Unternehmen in einem Umkreis

von rund 35 Kilometer um Köln weitertransportiert“, sagt Wieland.

#### Spätestens im Frühjahr 2010 wieder im Tritt

Mit vorsichtigem Optimismus äußerten sich Vertreter Stahl verarbeitender und bearbeitender Unternehmen zur aktuellen Lage. Als Folge des Lagerabbaus und steigender Nachfrage habe man mit Beginn des dritten Quartals bis heute Mengen- und Preisverbesserungen in der Branche erzielen können, die es bis zum Ende des Geschäftsjah-

#### ■ Neues Leitbild der Verkehrspolitik: Integrierter Infrastrukturbericht

Die zunehmende Alterung der Verkehrsinfrastruktur führt zu Effizienzverlusten und einer eingeschränkten Mobilität. Ursachen sind nicht allein fehlende Finanzmittel für die Substanzerhaltung und Erweiterung der Verkehrswege, sondern auch eine zu starke sektorale Orientierung der Verkehrsinfrastrukturpolitik, die einer integrierten Optimierung der knappen Mittel entgegensteht. Anlässlich seiner Jahrestagung Ende September in Basel hat der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) einen gemeinsam mit anderen Spitzenverbänden der Wirtschaft entwickelten Vorschlag für einen ‚Infrastrukturbericht Verkehr‘ vorgelegt. Dessen Hauptanliegen ist es, der Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzpolitik eine



BÖB-Präsident Rainer Schäfer und Prognos-Geschäftsführer Dr. Stefan Rommerskirchen (von li.) stellten das Konzept am 25. September in Basel vor | Bild: Dünner

res 2009 zu halten beziehungsweise bis in das nächste Jahr weiter auszubauen gelte. Das sich abzeichnende Bild sei jedoch noch zu uneinheitlich, als dass man mit gesicherten, positiven Erkenntnissen aus dem vierten Quartal in das neue Jahr 2010 wechseln könnte. Wenn allerdings auch die geänderten politischen Rahmenbedingungen die wirtschaftliche Situation nachhaltig förderten, wäre Optimismus durchaus angebracht, hieß es.

Eindeutiger klingt da die Beurteilung aus wissenschaftlicher Perspektive. Die Tatsache, dass die Konjunkturfurche zur Mitte des Jahres hin weniger schlimm ausgefallen ist, als zunächst befürchtet, habe einen positiven Effekt auf die allgemeine Stimmungslage gehabt. „Die Erkenntnis, dass uns die Decke nicht auf den Kopf gefallen ist, bietet insgesamt eine gute Grundlage für Wachstum“, sagt Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz, Studiendekan des Fachbereichs Logistics & Retail an der Hochschule Fresenius in Köln, voraus. Hans-Peter Wieland von der CTS erwartet für das kommende Jahr eine Verbesserung: „Wir gehen davon aus, dass wir spätestens im Frühjahr 2010 wieder in den Tritt kommen.“ Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) sieht das ähnlich. Dr. Rolf Bender, HGK-Vorstandssprecher: „Wir gehen mit einem positiven Gefühl ins letzte Viertel des Jahres. Ab jetzt geht es aufwärts, davon sind wir überzeugt.“

■ ■ ■ JB ■

angemessene Grundlage für Investitionsentscheidungen zu geben, damit weiterhin gute Voraussetzungen für eine mobile Bevölkerung und eine arbeitsteilige Wirtschaft bestehen. Nach einer Bestandsaufnahme der vorhandenen Daten aller Verkehrsnetze und Verknüpfungsinfrastrukturen sollen diese verdichtet werden und, ergänzt um weitere Erhebungen, alle zwei Jahre benutzerfreundlich aufbereitet werden. Der Verkehrsinfrastrukturbericht sorgt für mehr Transparenz und eine Optimierung der knappen Mittel. Er ist damit zentrale Voraussetzung für eine rationale und verstetigte Infrastrukturpolitik. Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung enthält einen Passus, der diesen Vorschlag aufgreift.

■ ■ ■ DÜ ■

### Editorial

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



### Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Die deutsche Wirtschaft hat wieder Tritt gefasst und auch bei der HGK wird es bald wieder aufwärts gehen. Unterstützung für weitere positive Entwicklungen in unseren Leistungsbereichen Hafen- und Bahnlogistik erwarten wir von der neuen Bundesregierung. Die Schwarz-Gelbe Koalition hat in ihrem Regierungsprogramm hierzu deutliche Zeichen gesetzt. Da Erhalt sowie Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bislang weit hinter dem Bedarf zurückgeblieben sind, soll die zuletzt verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei den Investitionsmitteln fortgesetzt werden. Bürokratische Planungs- und Genehmigungsverfahren sollen verkürzt und durch die Einführung eines Wasserstraßen- ausbaugesetzes straffer gestaltet werden. Der Logistikstandort Deutschland soll durch die weitere Förderung des kombinierten Verkehrs entwickelt werden, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf der Verbesserung der Schnittstellen in den Häfen liegt. Die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Seehäfen soll durch die Vertiefung der seewärtigen Zufahrten sichergestellt und den gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen gestärkt werden. In Fortsetzung der Bahnreform soll das Schienennetz beim Bund verbleiben, dessen Rechte bei der Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten gestärkt werden. Erstmals ist der Anspruch der Nichtbundeseigenen Bahnen auf Infrastrukturförderung aus Bundesmitteln anerkannt worden. Außerdem ist eine schrittweise Privatisierung der Transport- und Logistiksparten der DB geplant. Mit Umsetzung dieser Vorhaben stärkt der neue Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer die wasser- und schienengebundene Logistik. Dies bringt Vorteile nicht nur für die Umwelt, sondern auch für die Industrie in unserer Region und sichert damit Arbeitsplätze.

*Rolf Bender*

# Neska baut Umschlagaktivitäten in Köln aus

■ **Zuckerrüben in Porz, Kohle in Niehl: Neska erobert neue Geschäftsfelder**



Umgeschlagen, sortiert und termingerecht angeliefert: maßgeschneiderte Kohlelogistik ermöglicht die neue Siebanlage am Importkohle-Umschlagplatz der Neska im Niehler Hafen

Die Neska GmbH erweitert ihre Kundenbasis. Das Schiffs- und Speditionskontor kooperiert seit Kurzem mit der Iraw AG, einem Rohstoffhändler sowie einem Zuckerhersteller, der Pfeifer und Langen KG. So lagert die Neska beispielsweise seit Oktober Zuckerrüben-Pellets für die Futtermittelproduktion aus der aktuellen Ernte – der so genannten „Kampagne“ – ein. Seit einigen Monaten verfügt die Neska auf ihrem Importkohleplatz über eine Siebanlage, die der Kraftwerkswirtschaft die Belieferung mit bestimmten Körnungen ermöglicht.

Zuckerrüben-Pellets sind zylinderförmig gepresste Nebenprodukte aus der Zuckerproduktion, die als Tierfutter verwendet werden. Die gepresste Form erleichtert den Transport, da das Material auf diese Weise weniger Platz auf dem Verkehrsmittel einnimmt. „Die Pellets werden von Pfeifer und Langen in Euskirchen hergestellt und anschließend zu uns transportiert. Aus der aktuellen Kampagne werden bei uns rund 30.000 Tonnen eingelagert“, sagt Michael Wittmann, Niederlassungsleiter der Neska in Köln. Im

Dezember sollen die Pellets auf Binnenschiffe umgeschlagen und in die Niederlande transportiert werden. „Ohne unsere Trockenumschlaganlage im Niehler Hafen könnten wir derartige Aufträge nicht umsetzen“, erläutert Wittmann. Denn Zucker und seine Nebenprodukte sind empfindlich. Kommen Pellets mit Regenwasser in Kontakt, sind sie verdorben und damit unverkäuflich. „Die Pellets würden bei einem Regenschauer das Wasser sofort aufsaugen und aufquellen – danach wären sie unbrauchbar“, sagt

Wittmann. Deshalb betreibt die Neska eine Trockenumschlaganlage in Niehl, wo Binnenschiffe unter einer Überdachung ihre Ladung bei jedem Wetter im Trockenen bekommen können.

Seit einigen Monaten befinden sich darüber hinaus Siebmaschinen der schweizerischen Iraw AG auf dem Importkohleumschlagplatz der Neska GmbH im Niehler Hafen. „Viele Firmen wissen noch nicht, dass wir damit nicht mehr nur Kohle lagern und umschlagen, sondern jetzt auch direkt in der gewünschten Körnung liefern können“, berichtet Wittmann. Dieses Mehr an gebotenen Service schafft die Neska durch ihre seit einiger Zeit be-



Futtermittel für Tiere: Neska lagert Zuckerrübenpellets in Köln-Porz | Bild: neska

stehende Kooperation mit der Iraw AG. Zusammen mit dem Rohstoffhändler konnten im vergangenen Jahr auf dem rund 10.000 Quadratmeter großen Areal der Neska insgesamt rund 80.000 Tonnen Importkohle umgeschlagen und bearbeitet werden.

■ ■ ■ JB ■

Trocken auf Schiff, Wagon oder LKW: Mit ihrer trimodalen Trockenumschlaganlage kann Neska in Köln-Niehl nässeempfindliche Güter wie Stahl, Papier oder Zuckerrübenpellets verladen



# ... und der Green Supply Chain Award geht an: Ford!

■ **Ford AG für Umwelt schonende Transportlogistik mit begermtem Preis ausgezeichnet**



Ökonomisch und ökologisch sinnvoll transportiert Ford seit Jahren Pkw über den Wasserweg | Bild: Guddat

gerung unserer Neufahrzeug-Transporte vom Lkw auf das Schiff. Umweltschutz und Klimawandel sind für uns wichtige Themen“, erklärt Bert Bong. Für die umweltschonenden Maßnahmen des Kölner Autobauers zeichnete der Manager Vehicle Planning & Logistics Europe verantwortlich. Ford transportiert nicht nur fertige Fahrzeuge, sondern monatlich auch tausende Tonnen Fahrzeugteile über den Wasserweg. „Unsere Idee der ‚Meeresautobahnen‘ bedeu-

tet dabei nicht nur Umweltschutz und Reduzierung des Straßenverkehrs. Über den kostengünstigeren Transport erfüllen wir zudem die Wünsche unserer Kunden nach erschwinglichen Preisen“, fügte Bong hinzu. Das Schiff eignet sich als Transportmittel für Fertig-Pkws zwischen dem belgischen Antwerpen und dem Montagewerk in Köln-Niehl. Ebenfalls steht der Wasserweg bei den täglichen Transporten über den Ärmelkanal zwischen Vlissingen in

den Niederlanden und dem britischen Dagenham im Vordergrund. Bei den regelmäßigen Transporten zwischen Deutschland und Sankt Petersburg in Russland – Ford betreibt dort eine hoch moderne Produktionsstätte – spielt auch das Element Wasser eine große Rolle. Das Umweltbewusstsein bei Ford drückt sich noch in weiteren logistischen Maßnahmen aus. Etwa in der Verlegung von Lkw-Transporten auf die Schiene. „Das verringert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 40 Prozent und damit auch erheblich die Kraftstoffkosten“, so Bong.

■ ■ ■ MK ■

Das prämierte Konzept: Autoverladeanlage im Hafen Niehl | Bild: HGK



Am 9. Juni diese Jahres fand in Düsseldorf zum elften Mal der Annual European Supply Chain and Logistics Summit statt. Der europäische „Logistik-Gipfel“ der Londoner World Trade Group vergab dabei den begehrten Green Supply

Glücklicher Gewinner: Bert Bong von Ford nach der Verleihung des Green Supply Chain Awards | Bild: World Trade Group

Chain Award. Den für umweltbewussten Transport vergebenen Preis konnte dieses Mal die Ford AG erringen. Das „Kölner“ Unternehmen setzte sich damit europaweit gegen Mitstreiter wie Tetrapak, die Home Retail Group und British Telecom durch.

Der Hintergrund: Im vergangenen Jahr verlagerte Ford 64 Prozent seiner europäischen Fahrzeugtransporte von der Straße auf das umweltfreundliche und kostengünstige Schiff. „Unsere Strategie zielt auf die kontinuierliche Verringerung unseres betriebsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Das war der Grund für die deutliche Verla-

■ **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, Siebengebirgstr. 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, Dr. Jan Zeese, Jens Buchner, Margit Knott, Judith Mattke

**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 Speer, 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, 15. November 2009  
**Auflage:** 50.000 Exemplare



# 90 Jahre trimodal: RSB Logistic in Frechen

■ **Traditionsunternehmen liefert jährlich mehr als 40.000 Tonnen Kohle ins Ausland**

Die RSB Logistic GmbH – Spezialist für Transport, Lagerung und Veredelung von Braunkohle- und Baustoffprodukten – feierte im letzten Jahr ihr 90-jähriges Bestehen. Das Kürzel RSB steht für Reederei und Spedition Braunkohle; Logistic für internationale Branchen-Kompetenz. Im Dezember 1918 in Wesseling als Reederei Braunkohle (RB) gegründet, fusionierte das Unternehmen 1976 mit der kurz zuvor gegründeten Umschlag- und Speditionsgesellschaft Braunkohle (USG). Mit dem S im Namen kamen Spediti-  
onsleistungen hinzu.



Die Verkehrsströme für Braunkohlestaub-Transporte der RSB per Bahn gehen von Frechen quer durch Deutschland bis in die Schweiz. Die RSB-Loks werden von der HGK betrieben | Bilder: RSB

an diesem Standort Splitt und Kies umgeschlagen. Der jüngst hinzugekommene Zweig ist der Transport von Ton aus Bad Münstereifel: „Wir haben es innerhalb der letzten zwei Jahre geschafft, uns in diesem Bereich zu etablieren“, berich-

tet Stefan Fassbender, operativer Leiter der Abteilung Beschaffung Schiff bei RSB Logistic, stolz. „Tonumschlag und -transport ist keine einfache Sache. Wichtig ist dabei, das Vertrauen der Kunden zu gewinnen. Aber inzwischen sind wir

so weit – die Sparte läuft!“, freut er sich. Wen wundert's: „Lösungen sind unsere Stärke“, lautet schließlich das Firmenmotto.

Die ersten eigenen Dampfschiffe erwarb die RSB bereits 1919. Der Betrieb florierte. Von den Zer-

störungen im Zweiten Weltkrieg konnte sich das Unternehmen bald erholen und machte sich daran, eine Tankschifflotte aufzubauen. Das erste Tankschiff war 1939 in Dienst gegangen. In kurzer Zeit wuchs die RSB zu einer der größten auf dem Rhein tätigen Reedereien heran. Die harten Nachkriegswinter bescherten den Deutschen nicht nur lange Heizperioden, Kohle und Flüssiggüter brauchte auch die Industrie zum Wiederaufbau. In den 70er-Jahren kamen mit der USG die Lkw-Transporte hinzu. Ab den 90er-Jahren baute RSB Logistic ganze Kühltransportketten und Kühlläger auf. Zu diesem Zweck verstärkte sich das Unternehmen mit der Übernahme der Spedition Delhey.

Im Frechener Braunkohletagebau der Rheinbraun wird unter anderem Braunkohle zu Briquets gepresst oder zu Braunkohlestaub verarbeitet. „Damit beliefern wir auch die britischen Inseln“, erzählt Fassbender. RSB Logistic setzt für den Transport zunächst Bahnwagons ein. „40.000 Tonnen Braunkohle schlagen wir jedes Jahr allein im Niehler Hafen auf Schiffe um“, so Fassbender weiter. Binnenschiffe bringen die Braunkohle nach Rotterdam, von da ab geht's per Küstenmotorschiff weiter nach England und Irland.

Wie wichtig Braunkohle auch heute noch für die deutsche Energieerzeugung ist, zeigt ein Blick auf die Rohstoff-Lage. Ist die Bundesrepublik bei Erzen und Metallen zu 100 Prozent auf Importe angewiesen, so muss auch der Bedarf an Öl und Gas überwiegend durch Einfuhren gedeckt werden. Nur Braunkohle ist mehr als ausreichend vorhanden. Geologen gehen davon aus, dass die heutige Fördermenge im gleichen Umfang noch Jahrhunderte erbracht werden kann.

Heute ist der international und trimodal (per Lkw, Bahn- und Schiff) tätige Logistiker Teil von RV Rheinbraun und damit des RWE-Konzerns, dem zweitgrößten Energieversorger Deutschlands. Seit 2004 hat die RSB ihren Sitz in Frechen. In ihrem Auftrag pendeln unter anderem täglich Braunkohlestaub-Züge der Rheinbraun sowie der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) zwischen dem Braunkohle-Tagebau in Frechen und dem HGK-eigenen Hafen Köln-Niehl.

Aktuell beschäftigt die RSB rund 280 Mitarbeiter, nicht alle davon in der Frechener Zentrale. So betreibt RSB im Godorfer Hafen Lager- und Umschlagsflächen für Drittkunden. Für die Bauindustrie etwa werden



Auch nach 90 Jahren ist die RSB in der Binnenschiffsbefrachtung weiter erfolgreich aktiv



Umschlag von Braunkohlebriquets auf Paletten von Wagons auf Schiff in den Kölner Häfen | Bild: HGK

■ ■ ■ JB ■

# Getreideproduktion 2009 weiter auf Rekord-Niveau

■ **Kölner Mühle und Getreidelogistik profitieren von knapp 50 Millionen Tonnen Getreideernte**



Blick auf die Ellmühle im Deutzer Hafen | Bild: HGK

Anfang Oktober ist Erntedank. Und auch in diesem Jahr gibt es für deutsche Bauern, Mühlenbetreiber und Getreidelogistiker anlässlich dieses Festes allen Grund zu feiern. So meldet der Verband Deutscher Mühlen mit Sitz in Bonn rund 49,3 Millionen Tonnen geerntetes Getreide im Jahr 2009. Dieser Wert liegt nur knapp unter dem Rekordergebnis des Vorjahres in Höhe von 49,9 Millionen Tonnen. Jährlich werden etwa 7,8 Millionen Tonnen Getreide zu Mehl, Gries, Dunst und Schrot vermahlen. Auch ein Großteil der Ernte in Nordrhein-Westfalen wird zu Mehlprodukten verarbeitet.

So verarbeiten allein die Mühlenbetriebe der Neusser Plange Mühle aus der Werhahn Mühlengruppe und der Ellmühle, Teil der Kampffmeyer Mühlengruppe, in Köln-Deutz rund zehn Prozent des bundesdeutschen Getreides, also 0,7 Millionen Tonnen. Sie sichern damit unter anderem die Versorgung von rund elf Millionen Einwohnern in Nordrhein-Westfalen. Mit allein 24 Typenmehlen ermöglichen die Mühlen dem Backgewerbe damit eine Bandbreite von über 300 Brotsorten und 1.200 unterschiedlichen feinen Backwaren. Mehl ist dabei nicht das einzige gewonnene Pro-

dukt. Aus der Schale, die nach dem Absieben des Mehls zurückbleibt, gewinnt zum Beispiel die Futtermittelindustrie den Rohstoff für Tiernahrung. Die an der Siegburger Straße im Deutzer Hafen gelegene Ellmühle betreibt solch eine Anlage. In einem mehrstufigen Verfahren presst diese das Rohmaterial zu zylinderförmigen Pellets. Das Futtermittel wird anschließend größtenteils per Binnenschiff in die Beneluxländer gebracht. „Es sei denn, der Rhein führt zu wenig Wasser, wie es leider in diesem Herbst der Fall war“, sagt Rolf Bommes, Geschäftsführer der Ellmühle. „Dann müssen wir beispielsweise auf den Schienenverkehr oder Lkw umsteigen. In solchen Situationen schätzen

wir sehr unsere gute Lage in einem trimodal ausgelegten Hafengebiet, wie wir es hier in Deutz vorfinden.“ In der Deutzer „Ellmühle“ arbeiten derzeit rund 70 Mitarbeiter. 18 davon sind gelernte „Müller“. Der Ausbildungsberuf änderte zwischenzeitlich die Bezeichnung und heißt heute „Verfahrenstechnologie der Mühlen- und Futtermittelwirtschaft“. Das moderne Berufsbild umfasst den verantwortungsvollen Umgang mit Lebensmitteln ebenso wie die Beherrschung anspruchsvoller technischer Arbeitsprozesse in Labor und Büro. „Die Berufschancen moderner Verfahrenstechnologen sind sehr gut“, sagt Manfred Weizbauer vom Verband Deutscher Mühlen. „Momen-

tan beschäftigen die 308 deutschen Mühlenbetriebe rund 6.000 Mitarbeiter. Wir gehen davon aus, dass diese Zahlen in den nächsten zehn Jahren stabil bleiben.“ Derzeit bildet die Branche im technischen Bereich jährlich rund 300 Menschen aus, im kaufmännischen etwa 200. „Das sind weniger, als wir bräuchten!“, so Weizbauer. Für die gut getroffene Wahl zu einer Ausbildung im Mühlen-Bereich spreche auch die Tatsache, dass es ohne Weiteres möglich sei, mit ihr auch andersorts Fuß zu fassen. „Mit den hier erworbenen Kenntnissen können Fachkräfte in allen Zerkleinerungs-Branchen arbeiten – so zum Beispiel in der Gewürz- oder Teeherstellung oder im Maschinenbau“, unterstreicht der Mühlen-Experte.

■ ■ ■ JB ■



Blitzsauber und leistungsstark: moderne Getreidemühle von innen | Bilder: Rolf Bommes



# Von Richtigkeit der Hafenerweiterung weiter überzeugt

■ **HGK legt Rechtsmittel gegen Baustopp-Urteil im Godorfer Hafen ein**

Das Kölner Verwaltungsgericht hat Anfang September den Hafenausbau in Köln Godorf „bis auf Weiteres“ gestoppt. Die Urteilsgründe beschränken sich dabei auf formal-juristische Fragen der behördlichen Zuständigkeit. Die Bezirksregierung Köln hatte das entsprechende Planfeststellungsverfahren durchgeführt und genehmigt. Sie legte unmittelbar Berufung gegen die Entscheidung des Gerichts ein.

Auch die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) sieht die Zulässigkeit des neuen Hafenbeckens und der dazugehörigen Anlagen vom Inhalt her als nicht in Frage gestellt an. „Wir halten die Bedenken des Gerichts gegen das Planfeststellungsverfahren für unberechtigt“, sagt Dr. Rolf Bender, Sprecher des HGK-Vorstands. „Dies wird nun eine nächste Instanz überprüfen. Das kann jedoch einige Jahre dauern. Daher lassen wir außerdem prüfen, ob wir bis zum endgültigen Entscheid weiterbauen dürfen“, erklärt Bender die Situation, nachdem die HGK Rechtsmittel eingelegt hatte.

## Wachsendem Containerumschlag gerecht werden

In Köln wird sich der wasserseitige Containerumschlag bis zum Jahr 2025 verdoppeln. Und zwar gemessen an den Mengen vor der Wirtschaftskrise! Das jedenfalls sagen alle Berechnungen der Verkehrsexperten des Landes, des Bundes und der Europäischen Union voraus. Ein Ende des letzten Jahres eigens für die Kölner Häfen erstelltes Gutachten der renommierten Beratungsgesellschaft Planco Consulting kommt zu ähnlichen Schlüssen. Demnach gibt es im zukünftigen Güteraufkommen der Domstadt einen wahren „Ansturm, dem die Häfen in ihrer heutigen Form so nicht standhalten könnten“. Selbst nach Fertigstellung des Godorfer Hafens und weiterer Logistik-Projekte verbliebe noch ein Mangel von zirka 170.000 Quadratmeter benötigter Umschlagfläche. Das entspricht einer Fläche von rund 22 Fußballfeldern. Würde die Erweiterung des Godorfer Hafens nicht erfolgen, ginge das mit weit reichenden wirtschaftlichen und für die Umwelt nachteiligen Folgen einher. So würde eine verstärkte Belastung durch Lkw-Verkehr allen Bewohnern Kölns drohen. Auch die Abwanderung von Unternehmen und der Verlust von Arbeitsplätzen müssten befürchtet werden.

## Stadt und Region profitieren

Dabei stehen die wirtschaftlichen Zeichen auf Erholung und qualitatives Wachstum. „Die Flächen im Niehler Hafen sind begrenzt. Wenn die Krise vorbei ist, brauchen wir Ausweichmöglichkeiten. Bei zukunftsweisenden Projekten wie der Godorfer Hafenerweiterung jetzt Hals über Kopf zurückzurufen, wäre ein folgenschwerer Fehler“, ist Hans-Peter Wieland, Geschäftsführer der CTS Container-Terminal GmbH in Köln, überzeugt. Das Unternehmen betreibt im Niehler Hafen Container-Umschlag. Die Kapazitätsgrenzen dort sind erreicht. Moderner Container-Umschlag im Kölner Süden würde für Entlastungen sorgen. Nicht nur die Wirtschaft

in der Region Köln, sondern auch die Bürger würden daher vom Godorfer Hafenausbau profitieren. Dies bestätigen auch einige Experten gegenüber der KHZ:

**Gunnar Platz, Diplom-Volkswirt, Geschäftsführender Gesellschafter Planco Consulting GmbH, Mitverfasser des Gutachtens „Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen“:**



Gunnar Platz | Bild: Mainzer

„Der Ausbau des Godorfer Hafens ist ein wichtiger Beitrag zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Kölner Wirtschaft. Auf Grund der Bedeutung des Ausbaus sollte die HGK aus meiner Sicht den Weg weitergehen und an den Ausbauplänen festhalten. Juristisch vermag ich dies nicht zu beurteilen. Für die Wirtschaft ist die fehlende Planungssicherheit jedoch problematisch. Dass mehrere Jahre nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses ein solches Urteil ergeht, wird es in Zukunft sicher erschweren, Investoren zu finden, die auf den Standort Köln setzen. (...) Bei dem prognostizierten Wachstum des Güterverkehrs ist der Ausbau für die Region unerlässlich, wenn zusätzliche Straßentransporte vermieden und Zusatzkosten für die regionale Wirtschaft verhindert werden sollen.“

**Dr. Klaus Esser, Dipl.-Volkswirt, Geschäftsführender Gesellschafter Wirtschafts- und Verkehrsberatung KE-Consult Köln:**



Dr. Klaus Esser | Bild: Privat

„Bei einer länger dauernden Verzögerung des Ausbaus besteht die Gefahr, dass Köln weniger oder gar nicht am Verkehrswachstum partizipiert. Dies würde dann zu entsprechend negativen Beschäftigungs- und Einkommenseffekten führen. Begrüßenswert wäre es, wenn es schnell und verlässlich zu einer Entscheidung zum Hafenausbau käme.“

**Rainer Galunder, Diplomgeograf, Sachverständiger für Gewässer- und Naturschutz:**

„Aktuell führe ich beim Ausbau des Godorfer Hafens die ökologische Baubegleitung durch. Ich achte darauf, dass die umfangreichen und strengen ökologischen Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses umgesetzt werden. Ich persönlich meine,



Das geplante Erweiterungsgelände im Hafen Godorf | Bild: HGK



Rainer Galunder | Bild: Mainzer

dass der Ausbau des Godorfer Hafens absolut vertretbar ist, da es sich um einen bestehenden Hafenstandort handelt, dessen Erweiterung nicht in eine natürliche beziehungsweise naturnahe Flusslandschaft eingreift, sondern in eine von Menschen angelegte Kies-, Sand- und Erdansammlung. In der bisher erlebten Form des Protests würde ich mir mehr Sachlichkeit, mehr Ehrlichkeit und mehr Fairness wünschen.“

**Prof. Dr. Herbert Baum, Institut und Seminar für Verkehrswissenschaft, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät der Universität zu Köln:**

## Das sagen Bürger: Straßenumfrage in Köln-Niehl im Oktober 2009

**Martha S.\***, 55 Jahre, wohnt in Köln, arbeitet in Köln-Niehl: „Die Hafenerweiterung habe ich in der Zeitung mitverfolgt – eine Riesengeschichte... Der Bau-Stopp im Godorfer Hafen passt in eine Serie von Entscheidungen hier in Köln, die fernab der Realität liegen. Keine Hafenerweiterung bedeutet unter anderem mehr Verkehrsbelastung – prinzipiell darf das nicht sein, uns als Bürger nicht zu entlasten und nicht vor solchen Gefahren zu bewahren. Das ist in der Politik in den letzten Jahren gut nachzuverfolgen. (...) Ich denke, dass Stimmungen und Wahrnehmungen von uns Bürgern auf der kommunalpolitischen Ebene kaum wahrgenommen werden und kaum in die Beratungen einfließen. Meine Hoffnungen für zukunftsweisende Entscheidungen hier in Köln liegen

„Aus ökonomischer Sicht ist ein Ausbau des Godorfer Hafens eindeutig zu befürworten. Das Projekt ist gesamtwirtschaftlich rentabel und betriebswirtschaftlich profitabel. Es nutzt auf vielfältige Weise der Wirtschaftsregion Köln: durch Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen, weniger Lkw-Fahrten, geringere CO<sub>2</sub>- und Schadstoff-Emissionen sowie niedrigeren Energieverbrauch, neue Unternehmensansiedlungen und zusätzliche Steuereinnahmen.“



Prof. Dr. Herbert Baum | Bild: Buchner

**Dr. Rolf Bender, Sprecher des Vorstands der HGK:**

„Der Rhein birgt als Verkehrsweg enorme Kapazitäten. Es könnten auch doppelt oder drei Mal so viele Schiffe darauf fahren wie zurzeit. Ganz im Gegensatz zu Straße und Schiene.

Hier gibt es Staus, die Kapazitäten sind ausgelastet. Langfristig stehen die Zeichen auf Wachstum – Experten gehen von einer Verdoppelung des Containeraufkommens bis 2025 aus. Derzeit ist der Hafen in Niehl der einzige in Köln, an dem Container auf Schiffe umgeschlagen werden können. Auch solche, die für Unternehmen im Kölner Süden bestimmt sind. Jetzt werden diese mit dem Lkw ein Mal quer durch die Stadt gefahren. Das möchten wir mit dem Ausbau in Godorf ändern: Im Godorfer Hafen soll ein neues Hafenbecken mit eigenem Containerterminal entstehen. Somit könnten wir den künftig rasant steigenden Bedarf an Containerflächen decken.“



Dr. Rolf Bender | Bild: HGK

eindeutig auf dem gerade vollzogenen kommunalpolitischen Neuanfang.“

**Anke D.\***, 50 Jahre, wohnt in Köln, arbeitet in Köln-Niehl: „Der Kölner Norden würde den Godorfer Hafen absolut befürworten. Das ist meine private Meinung. Sonst läge der Schwerpunkt der wohl bald wieder zunehmenden Verkehrsbelastung durch den Lkw-Verkehr allein bei uns hier. Auch wenn die Sürther Aue im Industriegebiet liegt und durch die Maßnahme in Mitleidenschaft gezogen wird, denke ich, dass durch die Hafenerweiterung alle Güter, die von stromaufwärts her auf dem Rhein in den Kölner Süden kommen, dort auch aufgenommen werden sollten. Ohne den Hafen müssten die Ladungen sonst alle mit dem Lkw durch Köln transportiert

werden. Auch glaube ich, dass bei Zwischenfällen wie damals auf dem Rhein in Zündorf, als die Container wegschwammen und der Rhein gesperrt werden musste, die Schiffe den erweiterten Godorfer Hafen besser anfahren könnten. Das bräcete mehr Sicherheit.“

**Ralf T.\***, 41 Jahre, wohnt in Köln, Ehefrau arbeitet im Niehler Hafen: „Ich glaube nicht, dass die derzeitige Belastung durch den Lkw-Verkehr hier in Niehl steigen würde, wenn der Godorfer Hafen nicht gebaut wird. Der Schwerverkehr konzentriert sich auf die Boltenstern- und Industriestraße. Auf den Straßen würde sich nicht viel ändern, im Niehler Hafen aber schon. Das ist nicht schlimm, da arbeitet meine Frau ...“

\* Namen der Redaktion bekannt



# Alles neu am Stapelkai

■ **Krise als Chance: HGK und CTS nutzen Wirtschaftslage zur Sanierung**



Die neuen glatten Betonflächen erleichtern den Reachstacker-Fahrern ihr tägliches Geschäft | Bild: Dünner

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) schloss im Oktober dieses Jahres die Sanierung der Containerumschlagflächen im Niehler Hafengebiet ab. Über 18 Monate hinweg war das komplette 23 Hektar große Gelände vollständig erneuert worden. Das entspricht einer Fläche von etwa 32 Fußballfeldern. Die Maßnahme war notwendig, um die Tragfähigkeit der Containerflächen (Stapelkai) zu gewährleisten. Darüber hinaus wurde ein Teil des Areals für den Umschlag von Gefahrgut-Containern aufbereitet. Die Bauarbeiten führte der Hafenausbauphilosoph Depenbrock durch.

Die Beanspruchung der Flächen im Hafen Niehl beschränkte sich vor ihrer Nutzung als Containerfläche lediglich auf den Kohleumschlag. Containerumschlag fand dort erst in den letzten Jahren statt – mit einer deutlich höheren Druck-Belastung für den Boden. Auch war die Asphaltdecke nach mehr als 20-jähriger intensiver Nutzung abgenutzt. „Der Aufbau der Containerflächen stammte noch aus den 60er-Jahren – das war der Hauptgrund für das Projekt“, beschreibt Jürgen Büsing, Diplomingenieur und Leiter Bauplanung/Bauausführung bei der HGK die Situation vor Ort. „Wenn man vier Container übereinander

der stapelt, entsteht ein extremer Druck auf kleiner Fläche. Da wir auch weiterhin mit erhöhtem Containeraufkommen rechnen, sehen wir das millionenschwere Projekt als Investition in die Zukunft an“, fügt Rolf Küppers, Bereichsleiter Medien/Marktentwicklung bei der HGK hinzu.

### Extra stark und automatisch gesichert

Depenbrock installierte auf dem gesamten Gebiet neue, besonders widerstandsfähige Betonplatten. Das Unternehmen fertigte sie speziell für den Containerumschlag im Niehler Hafen an. Fachleute laborierten sechs Monate lang an der

optimalen Zusammensetzung des Betons. Den bestmöglichen Festigkeitsgrad zu erreichen, lautete dabei das Ziel. Depenbrock testete die Mischung gemeinsam mit den HGK-Ingenieuren zehn Mal auf Versuchsflächen. Dann erst hatte sich der optimale Mix herausgestellt. „Das ganze Projekt gestaltete sich damit als enorm aufwändig und umfangreich. Die Mühe wird sich jedoch im täglichen Einsatz auszahlen. Zukünftige Belastungsdrücke sind abgesichert. So schnell werden wir keine neue Betondecke mehr brauchen“, ergänzt Büsing. Jetzt ist der gesamte Stapelkai mit bis zu 60 Zentimeter dicken Stahlbetonplatten ausgelegt. Auf ihnen können jeweils bis zu vier Container mit einem Gesamtgewicht von maximal 176 Tonnen übereinander gestapelt werden. Den größten Aufwand bedeutete jedoch der Umbau der Flächen für Gefahrgut-container. Um den Umschlag für wassergefährdende Stoffe zu er-



Wachstum in der Krise: CTS-Gebäude mit neuer Etage in Köln-Niehl | Bild: Matke

möglichen, mussten Teile der Flächen nach geltendem Umweltrecht hergerichtet werden. Zu diesem

Zweck wurde unter anderem ein komplett neues Kanalsystem gebaut. Es wurde mit einer Extra-Beschichtung sowie Sensoren ausgestattet. Sie messen nun regelmäßig den Ph-Wert sowie die Temperatur der Flüssigkeit im Kanal. Erweisen sich die Werte als zu hoch, schlägt das System augenblicklich Alarm. „Sollte eine problematische Flüssigkeit aus einem Container austreten und durch den Kanal fließen, macht unser System die Schotten dicht und verhindert Schlimmeres“, erklärt Büsing.

### Die neue Etage der CTS

Etwa zur gleichen Zeit hat die CTS Container Terminal GmbH, die ihren Sitz direkt am Stapelkai im Niehler Hafen hat, ihre Büroflächen nahezu verdoppelt. Jetzt besitzt das Bürogebäude zwei weitere Stockwerke mit Büro- und Konferenzräumen. Sie wurden auf das bestehende Flachdachgebäude aufgesetzt. „In vielen Büros saßen wir auf zu engem Raum“, berichtet Andreas Stolte, Mitgeschäftsführer der CTS. „Zusätzlich brauchten wir Konferenzräumlichkeiten, weil wir häufig Besuch bekommen“, so Wieland weiter. Er spielt damit unter anderem auf Besucher von Weiterbildungsangeboten an. Die CTS führt mehrmals wöchentlich kostenlose Fortbildungskurse für



Die bis zu 60 Zentimeter dicken Stahlbetonplatten können jeweils bis zu vier Container mit einem Gesamtgewicht von maximal 176 Tonnen tragen | Bild: Dünner

ihre Mitarbeiter durch. „Als international tätiges Unternehmen kommen auch häufig Mitarbeiter ausländischer Niederlassungen zu uns. Das können dann Gruppen mit einer Stärke von bis zu 15 Personen sein. Darum brauchten wir einen weiteren Konferenzraum“, führt Wieland aus.

Die Bauarbeiten dauerten monatelang. „Die Krise spielte uns dabei in die Karten. Bei normalem Betrieb hätten wir das Projekt nur schwer bewältigen können. Es wäre zu einer noch größeren Belastung für die Mitarbeiter geworden. Jetzt haben wir komfortable Räumlichkeiten für unsere Mitarbeiter geschaffen. Wenn die Wirtschaft im nächsten Jahr wieder anzieht, eröffnet uns das die Möglichkeit, uns auch personell vergrößern zu können“, resümiert Hans-Peter Wieland.

■ ■ ■ JB ■

## Neues Tor 2 zum Niehler Hafen



Alt gegen Neu: Die alte Brücke (links) war durch ihre runde Form nicht mehr hoch genug. Die neue Brücke wurde gebaut, ohne dass die alte Zufahrt gesperrt werden musste – ein fließender Übergang. | Bild links: Jürgen Büsing | Bild rechts: Piret & Partner

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat die Niehler Hafenzufahrt an der Amsterdamer Straße – das Tor 2 – komplett erneuert. Und zwar völlig störungsfrei für den Straßenverkehr. Auch die Züge konnten während der Brückenbauarbeiten ungehindert weiterfahren. Auf der Brücke verläuft das Hauptzuführungsgleis zum Güterbahnhof im Niehler Hafen und zu den Ausziehgleisen im Güterbahnhof. Durch Tor 2 hindurch fließt der Lkw-Verkehr.

Reibungsloser Brückenbau – dazu bedienten sich die Ingenieure eines technischen Tricks. Die zuvor betonierten beiden Teile des neuen Tunnelrahmens wurden in zwei Bauabschnitten in die vorbereitete Brückenöffnung geschoben. Dies gelang „unter dem rollenden Rad“ des Zugverkehrs und nur wenige

Meter neben der alten Brücke. „Eine Konstruktion aus Hilfsbrücken und Stahlträgern sicherte dazu die Gleisanlage“, sagt Lutz Tempel, Diplomingenieur bei Piret & Partner, die das Projekt plante und überwachte. Die alte Brücke diente während der Bauarbeiten für Autos und Lkw weiter als Hafenzufahrt. Unterdessen verlief der Zug-Rangierbetrieb auf den Schienen oberhalb der Brückenarbeiten ebenso reibungslos. „Erst, als die neue Überführung fertig war, lenkten wir den Straßenverkehr um und durch den neuen Rahmen hindurch – ein nahtloser Übergang!“, freut sich Tempel. Das ehemalige Tor 2 wurde anschließend vollständig mit Erdreich verfüllt und geschlossen. Die Kosten für das 15-Monats-Projekt beliefen sich auf insgesamt rund 2,6 Millionen Euro. Eine zukunftsweisende Investition für den Hafenbetrie-

ber HGK, aber auch für die Anlieger. Mit rund 3.000 Fahrzeugen täglich bildet das Tor 2 die Hauptzufahrt zum Niehler Hafen. „Zwar befanden wir uns mit den Bauarbeiten mitten in der Finanzkrise, doch wir wollten für die Zeit danach investieren“, erläutert Rolf Küppers. Der Bereichsleiter Finanzen, Beteiligungen und Medien der HGK ergänzt: „Mit dem neuen Bauwerk hat sich schließlich nicht nur der Verkehrsfluss, sondern auch die Sicherheit der Anlieger außerhalb des Hafens verbessert“. Denn mit der neuen Brücke kamen auch neue Hochwasserschutz-Einrichtungen zum Zuge. Sie entsprechen den modernsten Erfordernissen des Kölner Hochwasserschutzkonzeptes. Bei Bedarf verschließen nun zwei mit Schrauben fixierte, eingeschobene Metallplatten die Brückenöffnung.

■ ■ ■ JB ■



**DEPENBROCK BAU**

Immer besser.

- Entwicklung/Ausführung hochwertiger Betonflächen
- Gleisbau, Entwässerung, Ausbau von WHG-Flächen
- Erstklassige Funktionalität
- Professionelle Umsetzung
- Hohe Wirtschaftlichkeit



# Hafenbau

Schlüsselfertigbau · Industriebau · Hafenausbau  
Ingenieurbau · Kanalbau · Rohrleitungsbau  
Straßenbau · Deponiebau · Bauen im Bestand  
Projektentwicklung

Depenbrock Bau GmbH & Co. KG  
Blumenhorst 6  
32351 Stemwede  
Telefon (05474) 68-0  
Telefax (05474) 68-175  
info@depenbrock.de  
www.depenbrock.de

Hannover · Hamburg · Stemwede  
Duisburg · Bielefeld · Poznań/PL

# Wurzeln von Colonia reichen bis 1945

■ **Abschleppwagen, Kräne, Schwertransporte: Porträt eines außergewöhnlichen Unternehmens**



Umschlag eines Schwerekolles aus dem Schiff im Hafen Niehl: Colonia ist seit Jahren Partner der HGK | Bilder: Colonia

Seit über 20 Jahren arbeitet die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) mit dem Kölner Dienstleister Colonia Spezialfahrzeuge zusammen. Das Unternehmen kommt überall dort zum Einsatz, wo Dinge

sehr schwer oder sehr groß sind. Und zwar immer zu dem Zeitpunkt, an dem genau diese Dinge bewegt werden müssen. Dann rücken Abschleppwagen, mobile Kräne, Tief- lader und andere Schwerlasttrans-

porter von Colonia aus. Bei der HGK mit ihrem schweren Material aus Lokomotiven, Güterwagons, Kränen und sonstigem Hafenin- ventar gibt es immer wieder einen Grund dafür.

Aktuellstes Beispiel für die Zusammenarbeit der beiden Kölner Logistik-Unternehmen ist der Abtransport der Info-Container im hiesigen Rheinauhafen. Im September dieses Jahres transportierten Schwerlastkräne von Colonia innerhalb von 48 Stunden das rund 30 Meter lange Blech-Gebäude ab. Es hatte den Besuchern der neu auf dem Hafengebiet entstandenen Häuser als Info-Zentrum gedient. Da nun die Bauarbeiten größtenteils abgeschlossen waren, hatte der Container-Bau seine Pflicht erfüllt. Arbeiter zerlegten ihn zunächst in drei Teile, um diese dann mit Schwerlasttransportern, Begleitfahrzeugen und Polizeischutz abzutransportieren. Das

größte angehobene Teil maß dabei in der Länge rund zehn, in der Breite sechseinhalb und knapp vier Meter in der Höhe.

### 48 Stunden für 30 Kilometer

Die Transporter brachten die schwere Last zunächst über die Rheinuferstraße und dann über den Militärring nach Köln-Longerich. Trotz der dortigen recht breiten Straßen mussten einige Hindernisse zunächst einmal aus dem Weg geräumt werden. „An einem Kreisverkehr etwa montierten wir fünf Verkehrsschilder ab, sonst hätten wir ihn mit unserer Fracht nicht umfahren können“, erinnert sich Rainer Schafgan von Colonia. Bis zu acht Personen waren während

der Aktion im Einsatz. „Wir nutzen in der Regel die Ruhe während der Nacht. Tagsüber sind Schwerlasttransporte dieser Größenordnung überhaupt nicht möglich. Da würden wir ein Verkehrschaos verursachen“, sagt Schafgan. Insgesamt zwei Nächte dauerte dann die Fahrt der Colonia-Spezialfahrzeuge im Auftrag der HGK. „30 bis höchstens 40 Kilometer pro Stunde sind dabei das Äußerste. Und diese Geschwindigkeiten sind wirklich auch nur dann möglich, wenn viel Platz und freie Strecke vor uns liegen“, betont der Logistik-Fachmann.

### Zu schwere Sachen gibt es nicht

Bei einem anderen Projekt im Kölner Rheinauhafen kamen jüngst

ebenfalls Colonia-Schwertransport-Experten zum Einsatz. An den Kranhäusern hoben schwere Mobilkräne des Unternehmens massive Stahlträger der Gerüstkonstruktionen empor. Die Kranhäuser gelten als Markenzeichen der neuen Hafenmeile in der Domstadt. „Natürlich haben auch wir unsere Grenzen. Doch im Grunde gibt es nichts, für das wir keine Lösung finden“, erklärt Schafgan. Trotz mittlerweile zügig fortgeschrittenem Baugeschehen, scheinen die Kranhaus-Arbeiten für das Unternehmen aber längst noch nicht abgeschlossen. Während der Colonia-Mitarbeiter berichtet, wandert sein Blick von der beeindruckenden Außenseite zum Inneren des entstehenden Kolosses. „Für das dritte, sich noch im Bau befindende Kranhaus erwarten wir noch einige Aufträge. Alles, was bei den Umzügen zu groß und zu schwer für das Treppenhaus oder den Lift ist, transportieren wir dann für die Bewohner per Kran. Ich denke da zum Beispiel an einen Konzertflügel“, sagt Schafgan.

### Erster Auftrag im Dezember 1945

Begonnen hat bei Colonia Abschleppdienst alles kurz nach dem zweiten Weltkrieg. 1945 gründete Gottfried

Schönges das Unternehmen dank einer abenteuerlichen Konstruktion. Aus einem alten Kleinlastwagen und Eisenteilen vom Wrack eines im Krieg gesunkenen Schiffes baute Schönges sein erstes Colonia-Spezialfahrzeug. Seine Abschleppbühne: „Ein kurioser Aufbau, aus Schrottteilen zusammengeschweißt, der heute niemals mehr so auf deutschen Straßen fahren dürfte“, sagt Schafgan. „Im armen Nachkriegsdeutschland ging das aber. Welch ein Glück in der damals herrschenden Not, sonst hätte es Colonia wahrscheinlich nie gegeben.“ Im Dezember 1945 kam der erste Auftrag, weitere sollten im schwer vom Bombenhagel gezeichneten Köln nicht lange auf sich warten lassen. So verstrich nur kurze Zeit, bis der erste Spezialtransporter, ein Opel Blitz, vollständig ausgelastet war und weitere Fahrzeuge hinzugekauft werden mussten.

Heute ist das 180-köpfige Kölner Unternehmen eine der größten Spezialtransportfirmen in Deutschland. Colonia verfügt über einen Fuhrpark von insgesamt 250 Fahrzeugen für Zwecke aller Art. Darunter befinden sich auch Kräne, die einzeln bis zu 500 Tonnen schwere Gegenstände auf die Höhe eines Hochhauses heben können. Eben solche Maschinen, wie sie beispielsweise beim Bau der Kölner Kranhäuser oder auch beim Schwergutumschlag in den Kölner Häfen zum Einsatz kommen.

■ ■ ■ JB ■



Einer der ersten Abschleppwagen Marke Eigenbau und ein Mann Personal – das war Colonia in den Anfangsjahren

# Mit der Tina Scarlett gingen die Oderwerke unter

■ **Schiffahrts-Katastrophe auf dem Rhein im Oktober 1960**



Die brennende Tina Scarlett vor Emmerich | Bilder: HGK

Wie kommt eine Werft von der Oder an den Rhein? Was macht ein dänisches Fährschiff bei Emmerich? Und unter welchen Umständen ver-

mischen sich beide Geschehnisse zu einer Katastrophe von bis dahin unbekanntem Ausmaß? Die Kölner Häfen schrieben Geschichte.

Wir schreiben das Jahr 1947. Ein Häuflein ehemaliger Mitarbeiter der Stettiner Oderwerke kommt nach einer wahren Odyssee endlich in Köln an. Die deutsche Großwerft war 1854 in der ehemals in Westpommern gelegenen Ostseestadt

Stettin, dem heutigen Szczecin in Polen, gegründet worden. Das Unternehmen hatte bis Kriegsende weit mehr als 850 Schiffe mit über 300.000 Bruttoregistertonnen gebaut; in Spitzenzeiten bis zu 5.000 Mitarbeiter beschäftigt. Einige davon flüchteten zu Ende des

Zweiten Weltkriegs über die Ostsee Richtung Westen. Sie nahmen die wichtigsten Maschinen und Schiffsbau-Unterlagen mit. Über Flensburg und Lübeck gelangten sie schließlich in den Deutzer Hafen. Auf 10 000 Quadratmetern gepachteter Fläche im Industrie-Hafen Deutz fand die Werft eine neue Heimat. Auf einem 90 Meter langen Werkstattschiff stand eine komplette Fabrikeinrichtung mit Dreherei, Tischlerei, Schlosserei, Kupferschmiede und Anlagen für elektrisches und autogenes Schweißen sowie für das Nieten.“ Leinen los also für das Stettin-Kölner Schiffsbau-Projekt!

13 Jahre sind seit der Ansiedlung im Deutzer Hafen vergangen. Das nagelneue, für eine dänische Reederei gebaute Fährschiff Tina Scarlett verlässt am 7. Oktober 1960 die Deutzer Werft. Von zwei Schleppern gezogen, fährt sie rheinabwärts Richtung Vlaardingen in den Niederlanden, wo das Schiff durch Einbau von Hauptmaschine und Ruderanlage seetüchtig gemacht werden soll. Anschließend soll die

Tina Scarlett ihren Dienst als Fährschiff für 70 Fahrzeuge und 700 Personen zwischen dem dänischen Kopenhagen und Landskrona in Schweden aufnehmen. „Bei Emmerich lief die Fähre zunächst ohne erkennbaren Grund nach backbord (nach links, die Red.) und konnte von den beiden, offensichtlich zu schwachen Schleppern nicht mehr gestoppt werden“, beschreibt der später angefertigte Polizeibericht die sich anbahnende Katastrophe. Das im Strom treibende 1.600 Tonnen schwere Schiff rammt zunächst die vor Anker liegende TMS Diamant. Das niederländische Tankschiff wird aufgeschlitzt und verliert einen Teil seiner aus 800 Tonnen Benzin und Dieselöl bestehenden Ladung. Kurz darauf setzt eine Stichflamme die Schiffe und eine 300 Meter lange explosive Lache auf dem Rhein in Brand. Die ineinander gekeilten Schiffe kollidieren danach mit einem weiteren Tankschiff, der später gesunkenen TMS Farewell II. Am Ende havariieren insgesamt neun Schiffe, zwei Menschen sterben im Flammenmeer, 23 werden teilweise schwer verletzt. Die Stettiner Oderwerke mussten

für den Schaden haften. Dadurch gerieten sie in Konkurs. Vom Unglück berichtet heute noch das Rheinmuseum in Emmerich. Es zeigt unter anderem die Schiffsglocke der bei Rheinkilometer 857 gesunkenen Tina Scarlett. Nach der Katastrophe schafften Köln, Duisburg und Düsseldorf Feuerlöschboote an. Sie sollen für größere Sicherheit auf dem Rhein sorgen. Die Kölner Boote liegen im Deutzer Hafen – unmittelbar neben dem ehemaligen Dock der verunglückten Fähre.

■ ■ ■ JB | Dü ■



Der Hafen Deutz in den 50er-Jahren: Auf dem Gelände der Werft (unten li.) befindet sich heute eine Umschlag- und Verarbeitungsfläche für Schrott und Metall



# 750 Jahre Stapelrecht

■ **Privilegierte Domstadt: Kölns Weg zum Wirtschaftsknotenpunkt Europas**



Auf dem Alter Markt wurden die gestapelten Waren zum Kauf angeboten

In diesem Jahr feiert die Stadt Köln 750 Jahre Stapelrecht. Ohne die Verleihung dieses Privilegs wäre die Domstadt heute kein solch bedeutendes Logistikdrehkreuz; würden die Kölner Häfen nicht solch eine große Rolle im Wirtschaftsleben der Stadt einnehmen.

Fast 700 Jahre mussten Kaufleute, die mit Schiffen über den Rhein nach Köln kamen, hier ihre Waren abladen und drei Tage lang den Bürgern zum Kauf anbieten. Das war das Gebot des vom Kölner Erzbischof am 7. Mai 1259 der Stadt Köln verliehenen Stapelrechts. Um diesen Anlass zu würdigen, hatten im Mai dieses Jahres Kölner Institutionen eine Ausstellung erarbeitet. Die Stadt Köln und die Industrie und Handelskammer zu Köln (IHK) hatten das Projekt unterstützt, das Historische Archiv der Stadt Köln, das Kölnische Stadtmuseum sowie die Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln organisierten eine Festveranstaltung, eine Ausstellung und eine Publikation.

**Kölner Hafen-Karriere seit 1259**  
Die bis Ende September im IHK-Gebäude gezeigte Ausstellung verdeutlichte die Bedeutung des Stapelrechts für die Wirtschaftsentwicklung Kölns. Im 12. Jahrhundert lebten in Köln schon mehr als 20.000 Menschen – nördlich der Alpen zählte zu dieser Zeit nur Paris noch mehr Einwohner. In dieser Zeit sperrten die Kölner regelmäßig den Rhein. Sie zwangen damit vorüberfahrende Kaufleute, ihre Waren im Stadtgebiet abzuladen: der Beginn des Stapels! Der Bürgerschaft gelang es in der Folgezeit, den Stapelzwang auf fast alle Warenarten auszuweiten. Ausnahmen wurden lediglich „gnadenhalber“

gegenüber kirchlichen Gütern und denen von Adelshöfen gemacht. 1259 schließlich beurkundete Erzbischof Konrad von Hochstaden das Stapelrecht und schrieb es damit hoch herrschaftlich für die folgenden Jahrhunderte fest. „So ist Köln zu einer Metropole herangewachsen, und die Kölner Häfen



„Ohne das Stapelrecht hätten die Kölner Häfen nicht ihre Bedeutung erlangt“, Dr. Ulrich Soënius von der IHK Köln | Bild: Mainzer

wurden immer wichtiger“, erzählt Ulrich Soënius, Geschäftsführer der IHK Köln für Standortpolitik, Verkehr und Unternehmensförderung sowie Direktor der Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv. „Dadurch sind diverse neue Berufe entstanden: Kranarbeiter, Entlader, Waagenarbeiter und viele mehr. Ebenso blühten durch den Warenfluss zahlreiche große Handelshäuser auf. Auch der heutige Gürzenich (Festhalle im Kölner Altstadtzentrum, Anmerkung der Redaktion) wurde für kurze Zeit

vollständig als Kaufhaus genutzt – alles nur wegen des Stapelrechts.“

## Logistik-Drehscheibe im Herzen Europas

Was wäre passiert, hätte es das Stapelrecht in Köln nie gegeben? „Dieser Frage widmen sich örtliche Historiker natürlich eher ungern. Denn dann hätte sich Köln zwar aller Wahrscheinlichkeit nach zu einer bedeutenden Stadt, wohl aber nicht zu einer Metropole ihres heutigen Ausmaßes entwickelt“, erörtert Soënius. „Vor allem hätten die Kölner Häfen nicht ihre aktuelle Bedeutung erlangt – was fatal gewesen wäre.“ 1831 lief das Stapelrecht in Köln aus. Die so genannte „Mainzer Rheinschiffahrtsakte“ beendete das Privileg, doch die Rolle Kölns als wichtiger Wirtschaftsstandort blieb bestehen. 672 Jahre verbrieftes Stapelrecht hatten die Hafenstruktur der Domstadt bis dahin aber schon unwiderruflich geprägt.

Der Rheinauhafen verwandelte sich in den letzten Jahren zum städtebaulichen Aushängeschild Kölns. An seinen Charakter als ehemaliger Stapelplatz erinnern bis heute seine hafentypische Architektur und seine baulichen Denkmäler. Die Binnenhäfen in den Kölner Stadtteilen Niehl, Deutz und Godorf bieten Anlaufstellen sowie Lager- und Umschlagplätze für Warenströme aus aller Welt.

Ulrich Soënius: „Noch heute profitiert die Kölner Wirtschaft in großem Ausmaß von den Häfen. Die trimodal ausgelegten Umschlagplätze befinden sich im Schnittpunkt vieler Handelswege. Sie verfügen allesamt über Wasser-, Straßen- und Schienenanschlüsse. Auch ohne Stapelrecht haben sich die Häfen Kölns zu einer Art logistischer Drehscheibe im Herzen Europas weiterentwickelt.“

■ ■ ■ JB ■

## Der Rheinauhafen einst und jetzt



Der Rheinauhafen im Jahre 1901 | Bilder: Stiftung Rheinisch Westfälisches Wirtschaftsarchiv Köln/R. Dohmen

Vor dem Umbau zum Wohn-, Arbeits- und Kulturzentrum war das Gebiet ein Umschlag- und Handelsplatz für Binnenschiffe. Die Gesamtfläche um das Jahr 1900

herum betrug 26.200 Quadratmeter, rund zwei Drittel davon wurden als Lagerhäuser für unterschiedliche Zwecke genutzt.

■ ■ ■ JB ■



Und 2008: Der neue Rheinauhafen | Bild: Goebbels

## Weiterbildung zum Verkehrsfachwirt: Erster Kurs hat begonnen

Der erste Vorbereitungskurs für die Prüfung zum Verkehrsfachwirt (IHK) hat begonnen. Seit dem 14. November dieses Jahres nehmen zwölf an der Logistik-Branche Interessierte das Angebot des Verbands Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V. wahr, um sich auf die entsprechende Prüfung der Industrie und Handelskammer zu Köln vorzubereiten. Der laufende Kurs ist der erste dieser Art, der vom Verband angeboten wird. „Wir freuen uns, dass wir diese Maßnahme innerhalb eines halben Jahres umsetzen konnten. In zwei Jahren werden die Kursteilnehmer mit der Weiterbildung fertig sein“, berichtet Alfred Kranz, Vorsitzender des Verbands. Ab sofort findet der Kurs regelmäßig samstags im Hafen Köln-Niehl in den Räumlichkeiten der neska Schiffsahrts-

und Speditionskontor GmbH jeweils von acht bis 15.30 Uhr statt. Das Weiterbildungs-Angebot kostet monatlich 100 Euro. „Ein kleiner Betrag, der große Wirkung erzielt und sich schnell auszahlen kann. Die Kursteilnehmer können

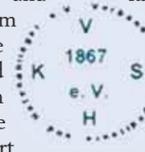
von dem ausgeben, dass ihr Wert auf dem Arbeitsmarkt durch die Weiterbildung spürbar steigt“, findet Kranz. Spät Entschlossene können sich auch jetzt noch für den

bereits laufenden Kurs anmelden. Interesse geweckt? Schreiben Sie uns oder rufen Sie an:

Verband der 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

■ ■ ■ JM ■



**KRAFTSTOFFE  
SCHMIERSTOFFE  
HEIZÖL**

**KNAUBER MINERALÖL**  
STARKE LEISTUNG VOR ORT

Telefon 0228 512-0  
Telefax 0228 512-350  
www.knauber-energie.de

**KNAUBER**  
ENERGIE. SO VIEL. SO GUT.

# Preußenkönig kehrt aus seinem Exil zurück

■ *Häfen und Güterverkehr Köln AG verabschiedet sich von Friedrich Wilhelm III.*



Per Tieflader ging es vom Rheinufer in der Kölner Altstadt zum Heumarkt

Das Reiterstandbild des ehemaligen preußischen Regenten Friedrich Wilhelm III. stand zwei Jahre lang im Godorfer Hafen der HGK. Unter großem logistischem Aufwand kehrte es Anfang Oktober dieses Jahres per Schiff und Lkw auf seinen zwischenzeitlich verwaisten Sockel am Kölner Heumarkt zurück. Der Oberbürgermeister und zahlreiche Bürger der Domstadt begrüßten das Standbild in der Altstadt.

Nach fast 130 Jahren Vorgesichte hatte die Statue im November 2007 den Heumarkt verlassen müssen. Der Grund dafür: poröse Stellen an den Bronze-Beinen des Pferdes, die die Standfestigkeit der Statue stark beeinträchtigten. Um diese wiederherzustellen wurden umfangreiche Schweißarbeiten nötig. Im Godorfer Hafen bot die HGK Ross und Reiter einen sicheren Platz.

Unter einer Plane waren die Restaurierungsarbeiten auch bei Wind und Wetter möglich. Als eine logistische Herausforderung erwies sich dann die Rückreise des neun Tonnen schweren berittenen Preußenkönigs. Bereits einen Tag vor der eigentlich geplanten Verschiffung ging er in Köln-Godorf an Bord der MS Christine, einem Schiff der Reederei Lülshert. Ein am Verladetag besetzter

Verladekai im Hafen der HGK hatte eine zusätzliche Übernachtung des Regenten in Niederkassel-Mondorf erforderlich gemacht. Die Weiterreise am nächsten Morgen führte zunächst zum Anlege-Kai an der Deutzer Brücke in Köln. Ein hier wartender Schwerlastkran mit einer Hebekraft von bis zu 250 Tonnen hob die Statue auf einen Tieflader, der sie dann zu ihrem Sockel auf

dem Heumarkt zurückbrachte. Die Restaurierung des Reiterdenkmals kostete 200.000 Euro. Jeweils die Hälfte der Finanzierung ermöglichten von Kölner Stiftungen und Vereinen gesammelte Spenden sowie Gelder der Stadt. Zukunftsmusik bleibt derzeit noch die Restaurierung des maroden Sockels. Sie soll 650.000 Euro kosten ...

■ ■ ■ MK ■



Herrschaftlicher Umzug: Per Schiff kommt das Reiterstandbild vom Hafen Godorf zu seinem Ursprungsplatz zurück | Bilder: Buchner

## ■ Kölscher Feiertag bei der HGK: zehn Jahre Class 66

Der elfte November ist DER Feiertag im Rheinland: Karnevalsbeginn! Der 11. November 1999 – ein Feiertag bei der HGK. Die erste Class 66 wurde offiziell im Betriebswerk Brühl-Vochem vorgestellt!

von EMD, einer General-Motors-Tochter, den „Deal“ mit der HGK und ihrem Vorstand Dieter Bollhöfer eingefädelt. Die Nachgenannten führten als technische bzw. betriebliche Mitarbeiter der HGK die Über-



Zehn Jahre Erfolg im Güterverkehr: Die Class 66 der HGK unterwegs mit historischen Rheingold-Wagen | Bild: HGK

Die Schnapszahlen elf und 66 veranschaulichen dabei durchaus einen Teil des dahinter stehenden Unternehmens. Denn, muss man nicht zumindest ein bisschen verrückt sein, um eine US-amerikanische Lok, in Kanada unter der britischen Baureihennummer Class 66 gebaut, erstmals über den Atlantik nach Holland zu verschiffen? „Nur“, um sie dann ins rheinische Brühl zu bringen? „Mann“ muss wohl! Und so tauchen vor allem die Namen derjenigen „Eisenbahn-Verrückten“ beim Erzählen dieser Erfolgsgeschichte auf, die den damaligen Coup im weltweiten Eisenbahngüterverkehr ermöglichten. Sie lauten: Norbert Kern, Russell Sharp, Dieter Bollhöfer, Klaus Meschede, Josef Kribben, Erich Noack, Ulrich Otto. Die beiden Erstgenannten hatten als Firmenvertreter

führung zweier schwerer Dieselloks des Typs EMD JT42CWR durch. In Rotterdam waren die gut 21 Meter langen Kolosse mit je 2.352 Kilowatt Leistung am 22. September des Jahres angekommen. Erfolgreich verlief dann nicht nur der anschließende Einsatz der eisernen „Arbeitstiere“. Ebenso erfreulich gestaltete sich auch deren Wartung. Die HGK-Lokwerkstatt spezialisierte sich dabei auf „vorbeugende Instandhaltungen“ sowie Revisionen der schweren Güterzugloks. Kürzlich bestand dort zum ersten Mal auf dem europäischen Festland eine Class 66 diese spätestens alle acht Jahre fällig werdende Inspektion. „Eine weitere echte Pionierleistung!“, freut sich der Werkstattleiter Erich Noack.

■ ■ ■ JB ■

## ■ Immobilienmanagement bei den Kölner Häfen

Was zeichnet einen Traumberuf aus? Spaß machen sollte er, herausfordernd und niemals langweilig sein ... „Verwaltungsamtsfrau“ klingt beim ersten Hinhören erst mal anders, nüchtern und sachlich vielleicht. Für Angelika Lörks, HGK-Mitarbeiterin mit der Organisationsnummer U 111, schwingen aber dennoch ganz andere Töne mit, spricht sie von ihrer Tätigkeit. „Mein Beruf hat eine Menge zu bieten“, sagt die 41-Jährige stolz. „Wer wie ich gern Kontakt zu Menschen hat, organisiert ist und auch mal mit Stress umgehen kann, der sollte sich nicht von der etwas sperrigen Berufsbezeichnung abschrecken lassen“, meint sie – und tritt sofort den entsprechenden Beweis an. Als Immobilienfachwirtin bei der HGK kümmert sie sich um die Verwaltung der hafenauffinen

### — | — KÖLNER — | — KÖPFE

Flächen. Viele andere Aufgaben kommen da noch hinzu. Schließ-



Angelika Lörks | Bild: Mainzer

lich werden in den und über die Kölner Häfen täglich Waren aus der ganzen Welt eingelagert, umgeschlagen und weitertransportiert. „Für Waren aller Art müssen unterschiedlichste Lager- und Hallenflächen bereit gestellt werden“, erklärt Lörks. Bevor sie vor 18 Monaten zur HGK kam, arbeitete sie 15 Jahre lang als Immobilienkauffrau bei einer großen Versicherung. Der Schritt in die Domstadt fiel der gebürtigen Dormagenerin dann aber eher leicht. Sie fühlt sich hier mehr zu Hause als an ihrem vorherigen Wohnsitz, sagt sie. Wen wundert's? Liegt dieser doch stromabwärts – und wird dort doch „Alt“ getrunken ... „Das mag ich zwar ebenso wie Kölsch“, sagt Angelika Lörks schmunzelnd, „Köln ist aber eher meine Stadt“.

■ ■ ■ MK ■

## ■ HGK auf der rail2009 in Dortmund

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) waren vom 9. bis 11. November auf der Fachmesse rail2009 in Halle 3B in den Dortmunder Westfalenhallen mit ihrem eigenen Stand präsent. „Der internationale ‚Bahngipfel‘ findet alle zwei Jahre statt und ist bereits Tradition für uns“, sagt Margit Knott von der HGK. Für die HGK ist diese Fachmesse ein hervorragendes Forum, um das eigene Unternehmen mit seinen Entwicklungen und Aktivitäten zu präsentieren, persönliche Kontakte zu pflegen und zu intensivieren. „Konstruktive Gespräche mit unseren Kunden und Dienstleistern über Handlungsmöglichkei-

ten sowie über Chancen und Wege aus der Wirtschaftskrise standen für uns in diesem Jahr im Mittelpunkt“, so Knott. Die rail2009 ist bahnwirtschaftliche Fachmesse und verkehrspolitischer Kongress zugleich. Sie stand in diesem Jahr unter dem Motto „Transport, Traffic, Talks“. Die Leitmesse für ein mobiles Europa fand in diesem Jahr bereits zum siebten Mal statt. Produkte und Dienstleistungen für mehr und bessere Mobilität und der Dialog darüber standen an den drei Veranstaltungstagen im Mittelpunkt.

■ ■ ■ Dü ■

