



Titelthema:

**Viele gute Gründe für den
Godorfer Hafen-Ausbau**

Seite 1

**Container-Experte
neska intermodal**

Seite 5

**Lok-Gigant: HGK wartet
Class 66**

Seite 7

Verbesserungen in jeder Hinsicht

... aber kaum Fortschritte im Ausbau-Verfahren am Godorfer Hafen

Der Blick ins Internet-Forum lässt keine Fragen offen. »Nicht vor meiner Haustüre – baut euren Hafen woanders!« Dieses so genannte Florians-Prinzip ist nur allzu gut bekannt. Probleme werden nicht gelöst, weil Einzelpersonen eventuelle Nachteile lieber auf andere abwälzen wollen – zum eigenen Nutzen und allgemeinen Schaden. Hilfreich ist das nicht, wie mehr als 20 Jahre Blockade am Godorfer Hafen zeigen.

Der Großraum Köln läuft erkennbar auf ein Verkehrsproblem zu. Eine Zunahme des Güterverkehrs um mehr als zwei Drittel und die Verdopplung des Lkw-Verkehrs auf Kölner Straßen bis 2025 sind kein Horror-Szenario, sondern die ganz konkrete Erwartung einer Forschergruppe, der Initiative Rheinland. Diese Gruppe hatte europäische und deutsche Rahmen-daten auf die Region heruntergebrochen. Ihr Ergebnis: Die Belastung auf der Straße erreicht bald die erträglichen Grenzen. Die Schiene bietet eine gute, aber begrenzte Alternative. Auf dem Rhein ist dagegen noch Platz.

■ »Der Verkehrsinfarkt ist vermeidbar.«

Das Szenario ist das Ergebnis langfristiger und globaler Entwicklungen. So wächst die Zahl der privaten Haushalte trotz sinkender Einwohnerzahlen, da mehr Menschen alleine leben. Durch die zunehmende Arbeitsteilung, aber auch durch individuellere Einkaufs- und Konsum-Gewohnheiten wächst das Verkehrsaufkommen in jedem Jahr um rund 50 Prozent stärker als die wirtschaftliche Entwicklung. Die Verkehrsverflechtung nimmt weiter zu.

Ist der Verkehrs-Infarkt unausweichlich? Mit Sicherheit nicht. Das Problem ist seit den 1980er-Jahren bekannt. Und ebenso lange gibt es eine einfache Idee, wie die enormen Zuwächse aufgefangen werden können. Das Konzept nennt sich *trimodale Transportketten im Kombinierten Ladungsverkehr*. Gemeint ist folgendes: Jeder Verkehrsträger – Schiff, Güterzug und Lkw – übernimmt genau den Teil des Transports, auf dem er seine Stärken ausspielen kann.

So ist der Lkw flexibel und schnell, aber laut und umweltschädlich. Das Binnenschiff ist effizient, zuverlässig, energiesparend und umweltfreundlich – aber auch relativ lang-



Der Godorfer Hafen soll um ein weiteres Becken erweitert werden.

sam. Ein Binnenschiff ersetzt im Durchschnitt etwa 150 Lkw. Dafür ist das Binnenschiff auf Umschlaganlage angewiesen, an denen es die Güter auf die Schiene und den Lkw be- und entladen kann. Diese Anlagen müssen möglichst nah beim Kunden stehen. Nur wenn der Weg vom Strom zum Fabrikator kurz ist, bleibt das Binnenschiff als Transportmittel attraktiv.

Köln hat zwei bedeutende Industriegebiete – im Norden und im Süden der Stadt –, aber nur einen leistungsfähigen Allroundhafen – in Niehl. Zugleich ist eine globale Transport-Revolution weiter in vollem Gange – der Container-Boom. Über zwanzig Jahre hinweg hat der Container (»TEU«) nicht nur andere Transport-Behälter ersetzt, sondern auch neue Verkehrsströme angestoßen. In der aktuellen Wirtschaftskrise erweist er sich als widerstandsfähig. Während andere Sparten noch schwächeln, spüren die Kölner Häfen beim Container-Umschlag bereits wieder zweistellige Zuwächse.

■ »Der Hafen muss nah zur Industrie.«

Der Container boomt, die Straßen sind voll und Kölns Süden ist eine der bedeutendsten Industrieregionen Deutschlands. Warum ist es dann so schwer, dort den dringend notwendigen Ausbau zu verwirklichen? Warum fahren jedes Jahr

gespart werden. Die Industrie im Süden fordert den Ausbau. Die Spediteure in Niehl wären froh über die Entlastung und die Chance auf neue Geschäfte, also sind auch keine Arbeitsplätze im Norden bedroht. Die Verkehrstrends sind langfristig und global, daran ändert die aktuelle Krise wenig. Der Hochwasserschutz in einem Hafen mit zur Flutung geeigneten Becken und Anlage ist besser als auf einem Magerrasen, das leuchtet jedem Laien ein. Für den Artenschutz wurden mehrere Millionen Euro ausgegeben. Öko-Sachverständige bestätigen sogar eine Verbesserung zum vorherigen Stand. Schutz der Wohngegend vor Lkw durch intelligente Straßenführung, Lärmschutz für die Anwohner, Schutz der Nachtruhe, Schutz vor Lichtemissionen... All diese Aspekte wurden im Planfeststellungsverfahren kleinteilig geregelt – übrigens unter ständiger Beteiligung der Naturschutzverbände.

Es wird Zeit; es muss vorangehen, ohne dass noch ein Gutachten, noch ein Prozess und noch ein Konzept abgewartet werden muss. Die Gründe sind angesichts der Würdigung der Gesamtproblematik kaum nachvollziehbar. Weil sich aus ihr nur eine Schlussfolgerung ganz deutlich ergibt: Der Ausbau des Godorfer Hafens ist sinnvoll, seriös finanziert und ohne vernünftige Alternative. ■ jz

Lesen Sie mehr zum Ausbau und sagen Sie uns Ihre Meinung: www.hafenerweiterung.de

Verfahren: Verzögerungstaktik könnte Millionen kosten

Seit August 2009 ruht die Baustelle. Einige Tage, nachdem die HGK Umweltmaßnahmen für mehr als drei Millionen Euro abgeschlossen hatte, verhängte das Verwaltungsgericht Köln einen vorläufigen Bau-stopp. Geklagt hatten der Besitzer eines Grundstücks unweit des Hafens sowie eine weitere Privatperson aus Köln. Die Begründung überraschte nicht wenige Juristen: Die Bezirksregierung habe das Planfeststellungsverfahren unzulässig zusammengefasst. Das Verwaltungsgericht war der Ansicht, die umfangreiche Planfeststellung hätte noch um weitere Genehmigungsverfahren zum Beispiel für das Eisenbahn-, Straßen- und Baurecht erweitert werden müssen.

Beklagte ist die Bezirksregierung – nicht die HGK selbst. Diese hat gegen das Urteil Revision beziehungsweise Beschwerde eingelegt. In der Grundsache wird das Oberverwaltungsgericht vermutlich frühestens 2012 entscheiden. Da eine so lange Verzögerung mit erheblichen Nachteilen für Köln und die HGK verbunden ist, setzt sich die Bezirksregierung vor Gericht dafür ein, dass die HGK bis zur endgültigen Klärung der formalen Fragen weiterbauen darf. Auf das Urteil dieses »Eilverfahrens« wartet die HGK seit sechs Monaten. Eile ist geboten, denn für den Bau sind zirka 30 Millionen Euro Förderung aus Berlin und Brüssel eingeplant. Diese Mittel sind zum Teil bereits genehmigt – und müssen fristgerecht abgerufen werden. Sonst geht das Geld für Köln und die Region verloren. ■ jz



Bild: Fotolia

Editorial



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

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Nach einem schwierigen Jahr 2009 sieht die HGK in den ersten drei Monaten des Jahres 2010 erste Erholungstendenzen. Die Kunden kommen zurück und es gibt wieder Grund zum Optimismus. Das Vorjahr war für die HGK durch zum Teil massive Einbrüche der Gütermengen geprägt. Nach einer ersten Auswertung der HGK-Umschlagsmengen von 2009 ergeben sich für den Hafenumschlag Einbußen von etwa sieben Prozent gegenüber dem Vorjahreswert von 12,95 Millionen Tonnen. Während der Festgüterumschlag in den Kölner Häfen von der Krise nur wenig betroffen ist, verzeichnet die HGK Ausfälle im Flüssiggüterumschlag, wobei das wichtige Raffinerie-Geschäft erheblich zurückging. Insgesamt sind die Kölner Häfen mit einem blauen Auge davongekommen. Außer bei den Flüssiggütern sind die Leistungsdaten in diesem Bereich besser als die der meisten Wettbewerber.

Erhebliche Rückgänge gab es im Güterverkehr auf der Schiene, von 16,3 Millionen Tonnen im Jahr 2008 auf 13,5 Millionen Tonnen 2009. Vor allem die regionalen Verkehre in Kooperation mit der DB machen der HGK weiterhin Sorgen.

Mit Blick auf die gesamtwirtschaftlichen Daten und die Entwicklung bei der HGK im neuen Jahr bin ich allerdings zuversichtlich, dass die Talsohle zu einem großen Teil durchschritten ist. Dafür gibt es bereits erste Anzeichen. So hat der Umschlag von Containern für die regional ansässige Industrie im Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahresmonat um rund 25 Prozent zugelegt. Für 2010 erwarten wir in allen Leistungsbereichen eine Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung. Wir gehen daher mit Optimismus die vor uns liegenden Aufgaben an. Wie wir dies tun, lesen Sie in dieser Ausgabe der Kölner Hafenzeitung.

Viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen

Dr. Rolf Bender

Die Evonik Degussa GmbH in Wesseling setzt auf den Hafenausbau in Godorf

Erfolg setzt logistische Flexibilität voraus

Wenige hundert Meter vom Hafen Godorf entfernt liegt das Gelände der Evonik Degussa GmbH. Auf 330.000 Quadratmetern entstehen dort jährlich etwa 600.000 Tonnen Chemieprodukte. Damit Silica, Silikate und organische Produkte in den unterschiedlichsten Formen ihren Weg in den Alltag finden, ist das Evonik-Werk auf gut funktionierende Verkehrsverbindungen angewiesen.

Holprig und von Wurzelwerk aufgebrochen ist der Rhein-Radweg zwischen Godorf und Wesseling. Manche stromaufwärts radelnde Kölner Familie mag sich da einen neuen Asphalt-Belag mit markierten Flächen für Fußgänger und Radfahrer wünschen, während sie auf den Hafen Godorf und die dahinter liegenden Anlagen des Evonik-Werks zurufen. Die Quelle des dafür nötigen Materials liegt unverhofft nahe. »Kunststoffe für Straßenmarkierungen gehören zu den Produkten, die unser Werksgelände verlassen«, erklärt Standort-Sprecherin Dr. Antje Hansen. »Die meisten unsere Produkte werden für die Herstellung anderer Waren benutzt.« Dazu gehören etwa Pflege- und Gummiartikel, Reifen, Papier, Farben, Lacke und Arzneimittel. Doch tatsächlich finden sich zwischen unzähligen Rohrleitungen

und silbern glänzenden Industrieanlagen einige offene Lagerhäuser voller Paletten, auf denen die weißen Säcke für den Straßenbau gestapelt sind. »Völlig ungefährlich«, versichert Hans Fingerhuth, Gefahrgutbeauftragter und Logistik-Leiter. »Bei anderen Produkten sind die Sicherheitsmaßnahmen deutlich strenger – ohne Anmeldung und Einweisung kommen da auch Mitarbeiter nicht dran.«

Logistik gewinnt an Bedeutung

Rund 1.200 Menschen arbeiten auf dem Evonik-Werksgelände. Die meisten steuern, überwachen und warten die 17 Fertigungsanlagen und den zugehörigen Kraftwerks- und Maschinenpark. Andere sind in Verwaltung und Logistik tätig. Gerade letztere hat immer mehr an Bedeutung gewonnen, erklärt Hansen: »Früher galt eine Straßenanbindung vielen Industriestandorten als ausreichend. Bei 600.000 Tonnen Chemieprodukten und 300.000 Tonnen nötigen Rohstoffen im Jahr ist Logistik aber auch ein erheblicher Kosten- und Umweltfaktor.« Die gilt es nicht nur in Zeiten der Wirtschaftskrise möglichst klein zu halten. Hansen: »Die Logistik bestimmt mit, ob ein Unternehmensstandort langfristig zukunftsfähig bleibt.«



Das Evonik-Werk liegt zwischen Godorf und Wesseling direkt am Rhein. Nur wenige hundert Meter stromabwärts befindet

seit 1880 hat der Standort direkt am Rhein die Transportbedürfnisse der Evonik und ihrer Vorgänger erfüllt. Heute liegt die Bundesstraße 9 direkt vor der Tür, die Auffahrt zur Autobahn 555 und der Hafen Godorf sind nur wenige hundert Meter entfernt. Da viele Abnehmer in der Region beheimatet sind, erfolgen 70 Prozent der Ausfahrten per Lkw. Fahrer von rund 170 Speditionen begrüßt der Werkschutz regelmäßig an den Werkstoren. Gleichzeitig reichen Bahngleise bis an Lager-tanks und Produktionsanlagen, so

dass Kesselwagen direkt entladen oder befüllt werden können; etwa 60 Prozent der Rohstoffe kommen per Bahn an. An dem werkseigenen Schiffsanleger machen pro Monat sechs Binnenschiffe fest, um je nach Ladefähigkeit bis zu 2.500 Tonnen Natronlauge oder Aceton anzuliefern. Weitere Rohstoffe gelangen über Pipelines etwa von dem benachbarten Werk der Lyondell-Basell in die Produktionsanlagen von Evonik.

Doch die »Containerisierung« macht auch vor der Chemiebranche

nicht halt. Täglich belädt Evonik etwa 20 der praktischen Ladungsträger, die günstig und umweltschonend auf dem Rhein verschifft werden sollen. Die Container werden jedoch zuerst einmal auf Lkw gestellt, die das Container-Terminal im Hafen Niehl ansteuern. »Leider gibt es im Kölner Süden keine Möglichkeit, Container auf das Wasser zu bringen«, bedauert Fingerhuth. »Und im Hafen Bonn existiert kein Bahnanschluss, auf den man bei Extremwasserständen ausweichen könnte.« Deshalb haben die

sich der Hafen Godorf.

Evonik-Logistiker gemeinsam mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Mitte des letzten Jahrzehnts schon einmal die Containerverladung im Hafen Godorf geprobt. »Mit den vorhandenen Kränen und der geringen Stellkapazität für Leer-Equipment wurde der jetzige Hafen unseren Anforderungen aber nicht gerecht«, erinnert der Logistik-Leiter. So ist der gesamte Standort an einer Container-Umschlagstelle im Hafen Godorf interessiert. Mit direkter Anbindung an Straße,

Schiene und Wasserweg lassen sich einerseits bestehende Logistikketten vereinfachen und andererseits neue Nischenmärkte leichter bedienen. »Als Konzern macht Evonik einen erheblichen Anteil seines Umsatzes mit Produkten, die nicht älter als fünf Jahre sind«, verdeutlicht Standortsprecherin Hansen den Innovationsgeist des Unternehmens. »Zwar hat der Standort Wesseling vor allem Abnehmer mit langfristigem Bedarf, aber die Containerisierung schafft die nötige Flexibilität.« Für die Durchsetzung des Pro-

Bild: Evonik

jekts Container-Terminal setzen und hoffen die Evonik-Mitarbeiter auf Kommunalpolitiker, deren Horizont nicht an lokalen Verwaltungsgrenzen endet.

Weltgrößter Silica-Standort

Deutlich globaler müssen dagegen die Evonik-Logistiker denken. Denn zu den langfristigen Silica-Abnehmern gehören nach Unternehmensangaben alle namhaften Reifenhersteller. »Weltweit gibt es keinen größeren Produktions- und Forschungsstandort für Silica«, unterstreicht Hansen. Entsprechend wird in Wesseling nicht nur pro-

duziert, sondern auch geforscht: Allein 60 Mitarbeiter arbeiten im Silica-Laborkomplex, der sich mit Forschung, Entwicklung und Qualitätsmanagement beschäftigt. So kommt es auch in einer über 50 Jahre alten Produktgruppe immer wieder zu Neuentwicklungen, die sich zum Beispiel in der Reifenentwicklung niederschlagen: Früher ermöglichten Silikate die ersten Weißwandreifen, heute erhöhen sie die Leichtlauf-Eigenschaften von Reifen für Formel 1, Auto und Fahrrad und machen die Gummi-Mischung haltbarer. Haltbar genug, um auch den Radwege entlang des Rheins zwischen Godorf und Wesseling bewältigen zu können. ■ cg



Als Logistik-Leiter und Gefahrgut-Beauftragter behält Hans Fingerhuth den Überblick über Transportketten sowie Warenaus- und -einträge.

Neues aus der Logistik

Karl Kohl GmbH eröffnet Ausstellung

Die Karl Kohl GmbH startet mit einer neuen Ausstellung für Fassaden- und Terrassenhölzer in die Saison. Der im Deutzer Hafen ansässige Holzfachhandel könnte ein verkaufstarkes Frühjahr gut gebrauchen, »denn Schnee und Eis sorgen für einen mäßigen Start ins Jahr«, berichtet Prokurist Michael Laskowski. Einige Kunden haben Projekte wie etwa den Innenausbau einer Yacht zurückgestellt. Laskowski spricht aber nicht von einer echten Krise. »Storniert sind die Aufträge nicht. So beschäftigen wir uns erst einmal intensiver mit anderen Kunden und hoffen auf weitere Aufträge aus dem Werft-Bereich.« ■ cg

Knapsack Cargo meldet Erholung

Auch für die Knapsack Cargo GmbH (KCG) war das Jahr 2009 von Umsatz- und Ergebniseinbußen gekennzeichnet. Wie KCG-Geschäftsführer Wolfgang Urmetzer berichtete, lagen die Umschlagsmengen des Hürther Eisenbahn-Terminals deutlich unter denen der Vorjahre, aber dennoch über dem allgemeinen Branchentrend. Ende 2009 verzeichnete das KCG einen leichten Umschlags-Anstieg, der sich zu Beginn 2010 fortsetzte. KCG ist deshalb optimistisch, 2010 besser als 2009 abschließen zu können. Dazu könnten laut Urmetzer auch zwei sich derzeit in Vorbereitung befindende Projekte beitragen. Ein Container-Terminal im Hafen Godorf bedeutet für Urmetzer zwar direkte Konkurrenz, in Zeiten guter bis starker Konjunktur sei jedoch genug Ladungsaufkommen für beide Terminals vorhanden, so der KCG-Chef. ■ cg

Schüttgut auf dem Wasserweg

Die Kleiner Recycling Köln GmbH hat ihr Auftragsvolumen trotz Krise um etwa 25 Prozent gesteigert. Erstmals gewann das im Hafen Deutz ansässige Unternehmen Kunden für die Verladung von Schüttgütern auf den Rhein: Bis zum Einsetzen des winterlichen Niedrigwassers transportierten sieben Binnenschiffe insgesamt 7.000 Tonnen ab. Zudem optimierte das Team um die Geschäftsführer Melanie Schomburg und Siegfried Raschdorf die Auslastung von Personal und Fuhrpark. Betriebsbedingte Entlassungen waren nicht nötig. Auch für das laufende Jahr ist die Unternehmensführung zuversichtlich: In den Büchern stehen Entsorgungsaufträge etwa für die Baumaßnahmen am Waidmarkt sowie für die Entkernung des Lufthansa-Hochhauses. ■ cg

Theo Steil: Chromstahl und Güterwagen

Die Theo Steil GmbH hat 2009 einen Mengenrückgang von 20 Prozent hinnehmen müssen. Der Umschlag von Eisenschrott auf Schiff und Wagon ging auf 71.500 Tonnen am Standort im Hafen Deutz zurück. Bis sich die Stahl- und Schrott-Nachfrage auf geringem Niveau stabilisierte, fand das Unternehmen in der Kurzarbeit eine geeignete Maßnahme, um die Niederlassung effizient und stabil aufzustellen. Somit waren nur sehr geringe Anpassungen im Personalbestand nötig. Gleichzeitig soll der Aufbau weiterer Sparten den Standort zukunftsfähig machen: Das ist einerseits die Vermarktung von legiertem Schrott wie Chromstahl, andererseits die Ersatzteilgewinnung und die Verschrottung von Güterwagen. Für diese Projekte mietete das Unternehmen eine Halle und Flächen am Kopf des Hafenbeckens an. Ein Gleisstück und weitere Lagerfläche sollen folgen. ■ cg

Mit wachen Augen unterwegs sein

Verband der Kölner Spediteure und Hafenanlieger bildet Verkehrsfachwirte aus

Rund 60 Prozent beträgt die Durchfallquote bei der Prüfung zum Verkehrsfachwirt bei der Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK) im ersten Anlauf. »Kein Grund zur Panik«, beruhigt Bernhard Tiffe. Seit über acht Jahren bereitet der gebürtige Kölner angehende Verkehrsfachwirt auf die Prüfung vor. Bis auf zwei Kandidaten hat der praxisorientierte Dozent noch alle Lehrgangsteilnehmer durchgebracht.

Seit Oktober 2009 bietet der Verband der Kölner Spediteure und Hafenanlieger angehenden Verkehrsfachwirten einen berufsbegleitenden Lehrgang. Wer aus der kaufmännischen Praxis in das mittlere Management eines Logistik-Unternehmens aufsteigen möchte, findet darin eine fundierte Vorbereitung für die Qualifikation des Verkehrsfachwirts mit dem Schwerpunkt Güterverkehr. Um die eigenen Bewerbungsunterlagen mit einem IHK-Prüfungsergebnis bereichern zu können, müssen Interessenten jedoch hohen Anforderungen gerecht werden. Jeden Samstag außerhalb der Schulferien treffen sich deshalb zehn Prüfungsanwärter in den Räumen der CTS Container Terminal GmbH im Hafen Niehl. Unter Regie des Dozenten-Trios um Bernhard Tiffe arbeiten sie daran, das Rüstzeug für einen erfolgreichen Abschluss zu erlangen. »Geistige Flexibilität und Kreativität sind das

A und O«, verrät Tiffe. »Es kommt darauf an, bestehende Logistik-Prozesse zu hinterfragen und neue Lösungen zu finden. Dabei muss der Prüfling auch um die Ecke denken können.« Als Geschäftsführer des Chemietransport-Unternehmens Ruhrtrans in Essen spricht Tiffe aus der Praxis.

Weiterbildung zeitgemäß

Was die Prüfung verlangt, ist auch in der Praxis gefragt: Lkw, Schiff und Bahn wollen so kombiniert werden, dass Warenungen zeitgerecht, kostengünstig und möglichst umweltschonend bei den Kunden ankommen. Auch Dienstleistungen wie Zwischenlagerung und Umschlag sollen optimiert und in die Logistik-Kette eingepasst werden. Gleichzeitig gilt es, ein effizientes Kostenmanagement zu gewährleisten und die rechtliche Situation des Transportsektors zu berücksichtigen. »Nach einem halben Jahr kennen die Teilnehmer des Lehrgangs 2009 die Verkehrsdienstleistungen sowie erste Paragraphen aus Verkehrs- und Allgmeinrecht. Sie sind auch richtig in kaufmännische Rechnungswesen eingestiegen«, fasst Tiffe den Kenntnisstand seines aktuellen Kurses zusammen. Wenn die zehn Teilnehmer in weiteren sechs Monaten auch die Themenfelder Marketing und Personalwirtschaft bearbeitet haben, stehen mehr projektorientierte Aufgaben

auf dem Lehrplan. »Dann wird es nicht nur für die Teilnehmer richtig spannend«, freut sich Tiffe auf die Anregungen und Lösungsvorschläge aus dem Kurs. Nah an Praxis und Prüfung ziehen Tiffe und sein Team dabei oft aktuelle Beispiele aus den Logistik-Fachmedien heran.

Das war nicht immer so: Als Tiffe 2001 im Alter von 40 Jahren die Prüfung für den Verkehrsfachwirt ablegte, gehörte Aktualität nicht zu den Aushängeschildern seines Vorbereitungslehrgangs. »Sowohl Lehrmethoden als auch Praxisbezug mancher Dozenten ließen zu wünschen übrig«, erinnert sich Tiffe und nennt ein Beispiel: »Erst musste lange von der Tafel abgeschrieben werden. Zum Schluss gab es dann eine Kopie. Das Fallbeispiel war aus dem Jahr 1979! Von elektronischer Datenverarbeitung war damals noch gar nicht die Rede.« Mit konstruktiver Kritik wollte Tiffe eine Modernisierung des Lehrgangs anregen. »Wollen Sie das nicht machen?«, antwortete der Veranstalter und bot Tiffe einen Lehrauftrag an.

Beste Bedingungen

Seitdem sind Frontalunterricht, Tafel und Overhead-Folie weitestgehend verschwunden. An ihre Stelle sind Teamarbeit, PowerPoint und Video getreten. Die Lage der Unterrichtsräume mitten im Hafen weiß

Tiffe sehr zu schätzen. »Wenn wir etwa eine Binnenschiffs-Beladung analysieren wollen, können wir das sofort tun. Die gute Unterstützung der Verbands-Mitglieder macht eine langwierige Exkursions-Planung überflüssig.« Besser können sich auch die Dozenten die Rahmenbedingungen kaum vorstellen. Tiffe: »Meist sind es profitorientierte Akademien, die diesen Lehrgang anbieten. Die Trägerschaft durch einen Logistik-Verband wie hier in Köln ist selten. Für Interessenten bietet das allerdings eine große Chance.«

Engagement und Fleiß

Neben dem Unterricht an sich ist auch die Atmosphäre familiärer geworden – zwei von drei Dozenten sind mit den Teilnehmern per Du. Die Zusammenarbeit in der Gruppe habe schon von Beginn an funktioniert, verdeutlicht Tiffe: »Am ersten Seminarabend haben wir die Aufteilung für die Verpflegung abgesprochen. Am zweiten Tag waren Brötchen, Kaffee und Maschine da. Angebot und Nachfrage haben sich schnell eingependelt.«

Diese Rahmenbedingungen führen dazu, dass die Dozenten mit Pünktlichkeit, Mitarbeit und Lernbereitschaft der Teilnehmer sehr zufrieden sind. Und wer regelmäßig teilnimmt, hat es in der Prüfung deutlich leichter. »Ich ziehe meinen Hut vor dem, der die IHK-Prüfung



Bild: Grotmann

Sucht Verkehrsfachwirte-Nachwuchs: Bernhard Tiffe bildet ab Oktober die neuen Kurs-teilnehmer aus.

ohne Lehrgang schafft. Erfahrungsgemäß sind das aber nur wenige schlaue Köpfe«, erklärt Tiffe, der in dem Rahmenlehrstoffplan einen harten Brocken sieht. »Das regelmäßige Arbeiten in der Gruppe unter Anleitung bietet hier große Vorteile.« Auf die meist teureren Fernlehrgänge privater Institute blickt er deshalb mit gewisser Skepsis. »Da kann ich als Dozent gar nicht sehen, ob jemand mit den zugespitzten Bällen auch spontan richtig jonglieren kann, oder ob er nur auswendig lernt.« Als gute Voraussetzung für die erfolgreiche Weiterbildung sieht Tiffe das Engagement seiner Kursteilnehmer auch abseits von Seminar und Schreibtisch: »Der angehende Verkehrsfachwirt muss vor allem mit wachem Auge unterwegs sein. Denn draußen auf der Straße begegnen einem die unterschiedlichsten Lösungen. Und mit dem Auge klaut man noch am besten.« Ein Leitspruch, den Tiffe von seinem Vater übernommen hat. ■ cg

Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen in

- Deutschland
- Belgien
- Niederlande

Verbindung der wichtigen Seehäfen

- Antwerpen
- Hamburg
- Bremerhaven
- Rotterdam
- Amsterdam
- Zeebrügge

mit Ost-, Südost- und Südeuropa

Organisation und Durchführung von

- Ganzzugverkehren
- Wagengruppensystemen
- Logistischen Betriebskonzepten
- Baustellenlogistik
- Schiebedienstleistungen

24/7 besetzte Leitstellen an den Standorten in

- Düren (DE)
- Rotterdam (NL)
- Raeren (BE)

Rurtalbahn GmbH – Kölner Landstr. 271 – D-52351 Düren
T: +49 (0) 2421 / 39 01 42
F: +49 (0) 2421 / 39 01 35
M: info@rurtalbahn.de

Waren-Peilung

CTS unterstützt IT-Projekt der EU

Um den Ort von Waren zu bestimmen, hat die Europäische Kommission im Februar 2009 das Projekt Rising ins Leben gerufen. 23 in der Logistik tätige Unternehmen sowie Institute und Verbände aus elf Ländern beschäftigen sich darin mit der Ortung von Schiffsladungen. Zu den Teilnehmern aus dem Bereich der Container-Praxis zählt die in Köln-Niehl ansässige CTS Container-Terminal GmbH. Sie unterstützt das Projekt mit Daten zu Containertransporten entlang des Rheins. Wie bereits bei Paketdiensten üblich, sollen Kunden den Transportweg von Schüttgut, großen Boxen oder Stahlträgern in Echtzeit nachverfolgen können. Dafür müssen die Binnenschiffe in logistische Datennetzwerke eingebunden werden. Gleichzeitig gilt es, die Verkehrsleittechnik auf dem Wasser zu verbessern und gewonnene Informationen effektiver zu nutzen. Vernetzt werden sollen alle Geschäftsprozesse – von der Reiseplanung bis hin zu den Betriebszeiten von Hafenanlagen oder den Schleusen in Kanälen und Nebenflüssen. Das Projekt ist auf 36 Monate angesetzt und wird mit Mitteln aus dem 7. Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung unterstützt. ■ jm



Logistische Datennetzwerke verbinden Geschäftsprozesse.

Trocken muss es sein!

Zellstoff aus Übersee wird zu Papier in Köln

Selbst im Zeitalter von Computer und Internet ist der Papierbedarf hoch. Zwar werden Schreib-, Kopier- und Fotopapier, Etiketten, Toilettenpapier und Taschentücher in der Region hergestellt, doch der für die Herstellung nötige Zellstoff muss aus Nordamerika, Skandinavien oder Spanien herbeigeschafft werden. Beziehungsweise herbeigeschafft: Binnenschiffe bringen jährlich etwa 300.000 Tonnen Zellstoff aus den Seehäfen Amsterdam, Antwerpen und Rotterdam in den Hafen Niehl.

Dort betreibt die *neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH* zwei Hallen, deren Dächer bis über das Hafenbecken reichen. Unabhängig vom Wetter löscht und verlädt *neska* das in Ballen zu je zwei Tonnen Gewicht verpackte was-

serempfindliche Gut. Bis zu 2.500 Tonnen können das pro Schiff sein. Den Großteil transportieren Züge zu den Papierwerken in Bergisch Gladbach, Düren und Euskirchen. Lediglich 10 % gehen per Lkw auf Reisen. Weil die Papierhersteller die gelieferte Zellstoff-Menge nicht immer sofort benötigen, lagert die *neska* die Ballen auch ein: 3.500 Quadratmeter Hallenfläche bieten Platz für 11.000 Tonnen Zellstoff. Wenn die Papierwerke zusätzlichen Bedarf anmelden, ist die Lieferung binnen zwei bis drei Stunden vor Ort.

Witterungsunabhängig

»Die in den 80er Jahren erbauten Trockenumschlaganlagen ermöglichen ein witterungsunabhängiges und produktschonendes Handling



Trockene – überdachte – Zellstoff-Verladung in Niehl.

der Ware. Früher erfolgte der Umschlag offen, der Zellstoff wurde unter Planen auf Freilagerflächen gelagert«, erinnert Niederlassungsleiter Michael Wittmann. Nur auf dem Schiff war der Zellstoff schon länger gegen Regen geschützt: Metallene und früher auch hölzerne Lukendeckel decken den Frachtraum ab und machen selbst Wasserstraßen zur sicheren Papierzufuhr. Und zwar seitdem es die Kölner Häfen gibt. ■ **cg**

Neues aus den Häfen

Neuer Containerzug nach Norditalien

Ab Mai werden fünf Züge pro Woche zwischen Domodossola in Norditalien und dem Hafen Köln Niehl pendeln. Die Wagons bieten Platz für 30 Container, Wechselbrücken und Tankcontainer. Das Schweizer Eisenbahn-Unternehmen *Crossrail* zieht sie an den nur 30 Kilometer vom Lago Maggiore entfernten Zielort. Initiator ist das italienische Unternehmen *Nordossola Trasporti Srl*.

Einige freie Stellplätze auf dem Zug hat Alexander Gieren, Manager für den Kombinierten Verkehr, noch auf Jahresbasis anzubieten. Es sollten allerdings nicht mehr als drei Stellplätze sein, da »wir nicht von Großkunden abhängig sein möchten«, so Gieren. Die *CTS Container-Terminal GmbH* kann als Agent die Abwicklung vor Ort durchführen und den Lkw-Transport vom Niehler Hafen zum Zielort in der Region abwickeln.



Crossrail fährt ab Köln.



Bild: Grahmann

bei Reedereien fahren die Pikaarts noch selber Ihre Schiffe. Sie arbeiten als selbstständige Binnenschiffer eng mit der *Imperial-Gruppe* zusammen, zu der auch die *CTS* zählt.

Das Schiff wackelt kurz, aber heftig, der erste Container steht im Laderaum. Hans Pikaart legt das Fernglas beiseite und markiert ein kleines Viereck auf dem Bildschirmdiagramm. »Auch das gehört zur Arbeit eines Binnenschiffers, denn wir müssen genau wissen, wo welcher Container steht, damit das Schiff nicht in Schiefelage gerät«, erklärt der Schiffsführer. Vom Steuerhaus ihres Schiffes beobachten die

nen läuft die Schifffahrt auf dem Rhein noch nach dem Motto, kommst du heut' nicht, kommst du morgen. Wir finden, dass das nicht mehr zeitgemäß ist.« Ob Bau-

beitem, mal in die Stadt zu gehen.« Jolanda Pikaart schwärmt kurz von den Kölner Weihnachtsmärkten, räumt dann aber ein: »Eigentlich sind wir alle auf dem Schiff,

Nicht einmal diagonal würde das Schiff auf das Spielfeld des Rheinergie-Stadions passen: Zehn Meter fehlen der Rasendiagonalen für die im November 2008 in Dienst gestellte *Factofour*. Das 135 Meter lange und 17,10 Meter breite Containerschiff von Jolanda und Hans Pikaart verfügt über 2.700 Kilowatt Motorleistung, die Laderäume fassen 6.400 Tonnen. Beladen mit bis zu 500 Containern, macht das Schiff regelmäßig im Hafen Niehl fest, um Container auf dem Terminal der *CTS Container-Terminal GmbH* umzuschlagen.



Vor zwölf Jahren haben sich Jolanda und Hans Pikaart auf den Containertransport spezialisiert ...

... ihre Containerschiffe *Saluté*, *Factotum* und *Factofour* sind regelmäßig zu Gast im Niehler Hafen.

Seit 30 Jahren sind die Pikaarts aus dem niederländischen Papendrecht auf dem Wasser zu Hause und haben ihren eigenen Binnenschiffsbetrieb, die *Shipping Factory*, in den vor fünf Jahren auch Sohn Remco miteinstieg. Anders als

Pikaarts deshalb genau, welchen Container der Kran gerade vom Niehler Stapelkai an Bord hievt. Hans Pikaart hat die Vorteile der ISO-Zertifizierung erkannt und die *Shipping Factory* nach diesen Standards ausgerichtet: »Für manch ei-

markt-Bretter, Flachbild-Fernseher oder Kaffee-Kisten, ganz egal was in den stählernen Boxen steckt, die Schiffe der *Shipping Factory* transportieren alles in die Seehäfen Antwerpen oder Rotterdam.

Portemonnaie in Einzelhaft

»Einmal stand ein einzelnes Portemonnaie auf der Ladeliste eines Containers«, erinnert sich Pikaart an den bislang ungewöhnlichsten Posten. »Obwohl es in Einzelhaft reiste, war es völlig ungefährlich. Also haben wir es mitgenommen.«

Wenn die *FACTOFUR* für etwa 32 Stunden in Niehl festmacht, gibt es für die Besatzung erst einmal Papierkram und Wartungsarbeiten zu erledigen, denn die Einkäufe werden auf Vorrat mittransportiert. »Wenn es irgendwie geht, ermöglichen wir auch unseren Mitar-

um zu arbeiten. Jedenfalls für zwei Wochen – dann kommt die Wechselbesatzung.« Auch wenn Jolanda und Hans Pikaart nicht auf dem Schiff unterwegs sind, sitzen sie oft am Schreibtisch, denn die drei Schiffe der *Shipping Factory* wollen verwaltet werden. »Trotzdem sehen wir die Zeit an Land noch als echte Freizeit an«, erklärt Hans Pikaart.

Um es auch an Bord in den knappen Ruhephasen so angenehm wie möglich zu haben, lebt die fünfköpfige Besatzung auf insgesamt 150 Quadratmeter Wohnfläche mit topmoderner Ausstattung. »Als wir 1980 mit der ersten *FACTOTUM*, angefangen haben, ging es noch nicht so komfortabel zu«, erinnert Jolanda Pikaart. Ihr damaliges Schiff fasste gerade einmal 730 Tonnen Ladung und war 67 Meter lang, die Wohnung entsprechend klein. Sorgen, dass sie den Gürtel wegen der Wirtschaftskrise deutlich en-

ger schnallen müssen, haben die Pikaarts nicht. »Unsere Schiffe sind vertraglich in den Fahrplan der *Imperial-Gruppe* eingebunden, zu der auch das *CTS Container-Terminal* in Köln gehört. So haben wir einen zuverlässigen Partner, der uns den Laderaum regelmäßig füllt. Da kann man sich als Binnenschiffer in diesen Tagen nur glücklich schätzen. Wenn man es richtig organisiert, kann man sich kein schöneres Leben vorstellen«, führt Hans Pikaart aus. Ehefrau Jolanda stimmt ihm zu.

Und auch die geplante Verkleinerung des Niehler Hafenbeckens durch neue Spundwände bietet trotz der riesigen Ausmaße der *FACTOFUR* keinen Anlass zur Sorge: Mit seinem 970 Kilowatt starken Querstrahlruder im Bug hat Hans Pikaart sein Schiff besser unter Kontrolle, als so mancher hochbezahlte Bundesliga-Spieler den Ball. ■ **cg/jm**

neska intermodal, das steckt dahinter ...

Das Container-Netzwerk der Imperial Gruppe hat einen Namen

Mit 320 Mitarbeitern, sieben Container-Terminal-Standorten, 13 Binnenschiffen und eigenen Bahndiensten ist *neska intermodal* einer der großen Dienstleister im europäischen Containerverkehr zwischen den Seehäfen und dem Hinterland. Das Kölner *CTS-Terminal* im Hafen Niehl und das *KCG-Terminal* in Knapsack gehören auch dazu.

Leistungsfähige Barge- und Bahnverbindungen der Standorte entlang der Rheinschiene bieten die Voraussetzungen für umweltgerechte und Ressourcen schonende Logistikprozesse. Bargen sind antriebslose Schubelichter, die von einem Motorschiff geschoben werden. Der Verkehrsträger Straße wird lediglich für die Bedienung der Fläche eingesetzt. »Green Logistics« ist neben der wirtschaftlichen und qualitativen Effizienz eine der zentralen Herausforderungen der Zukunft. Mit der konsequent trimodalen Ausrichtung des Container-Hinterland Netzwerkes *neska intermodal* leistet die *Imperial-Gruppe* einen zentralen Beitrag zum deutlich gesteigerten Umweltbewusstsein auch in der Logistik.

Kern der *neska intermodal* sind die rechtlich eigenständigen Terminals *RRT Rhein-Ruhr Terminal GmbH* in Duisburg, *KCT Krefelder Container Terminal GmbH*, *DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH*, *UCT Umschlag Container Terminal GmbH* in Dormagen,

CTS Container-Terminal GmbH in Köln und *KCG Knapsack Cargo GmbH* in Hürth. Entscheidend sind die vor Ort gewachsenen Strukturen mit hoher lokaler Kundenbindung und konsequenter Ausrichtung auf die örtlichen Bedürfnisse der Wirtschaft.

Die globale Wirtschaft mit ihren arbeitsteiligen Prozessen erfordert leistungsfähige Logistikstrukturen. Vor allem die Anbindung der Westhäfen mit dem zentralen Ballungsraum Rhein-Ruhr erfolgt im eng verzahnten Takt per Binnenschiff bzw. Bahn. Diese Transporte organisiert und optimiert die *Alcotrans Container Line B.V.* für das Netzwerk zentral aus dem niederländischen Zwijndrecht. Aber auch die deutschen Nordhäfen werden per Bahn-Shuttle täglich angebunden.

One-Stop-Shop für die Containerlogistik

Neben dem eigentlichen Transport wird an allen Terminals die umfassende und ganzheitliche Palette an Service-Leistungen erbracht. Container Reparatur, Reinigung, Ausrüstung sowie Container Stuffing und Stripping. Umfangreiche Netzwerke in der Logistikkette der Kunden bis hin zum Lagermanagement sind selbstverständlich.

In enger Abstimmung mit den Kunden wurden und werden optimierte Prozesse geschaffen. Tägliche Container-Shuttle-Zug-An-



Kölns Container-Terminal im Hafen Niehl wird von der CTS betrieben, die ebenfalls zur neska-gruppe gehört.

bindungen z. B. von RRT Duisburg nach Bönen und Unna oder von CTS Köln nach Bergisch Gladbach, Düren und Hürth schaffen ein dichtes Netzwerk mit dem Ziel, den Anteil des Lkw auf ein Minimum zu reduzieren. Ladezeitsteuerung sowie Optimierung der Im- und Exportabläufe durch Zusammenfassung der Mengen sind weitere Lösungen, immer in enger Zusammenarbeit mit Versendern und Empfängern.

Leistungsfähige IT-Systeme

Ein modernes, standardisiertes Terminal-Programm sorgt an allen Standorten für reibungslose Abläufe. Hohe Innovationsfreude ver-

deutlicht den ständigen Prozess, die Abläufe im Containerverkehr weiter zu optimieren. Aktuell werden z. B. Fahrer-Selbstabfertigungssysteme eingeführt. Aber auch die System-Komponenten des trimodalen Verkehrs werden ständig weiterentwickelt und optimiert. So ist die automatisierte Stellplatzverwaltung bereits auf der Hälfte der Terminals umgesetzt. Die restlichen Standorte folgen kurzfristig.

Investitionen in das Netzwerk

Auch die Optimierung der Terminalauslastung durch die Verkehrsträger Wasser und Schiene wird zukünftig durch intelligente Systeme

unterstützt. Nachhaltigen Logistiksystemen gehört die Zukunft. Dass dabei auch kostenoptimale Lösungen für den Container-Verkehr entstehen, zeigt das Netzwerk der *neska intermodal*. Klare Kostenvorteile gegenüber konventionellen Lkw Hinterlandverkehren werden mit der »Grünen Logistik« verbunden. Daraus ergibt sich eine Kombination mit deutlichem Zukunftspotential und hohen Wachstumschancen. Die Strukturen der *neska intermodal* werden daher durch den derzeitigen Ausbau der Standorte Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Dormagen und Köln langfristig auf die Zukunft ausgerichtet. ■ **dü**

Mehrwert für die ganze Stadt

Kölner Autbord- und Motoryacht-Club installiert neue Steganlage in Eigenleistung

Wenn Bauarbeiter, Bagger und Betonmischer von den Ufern des Rheinauhafens verschwunden sind, sollen auch die Bootsanleger des Kölner Autbord- und Motoryacht-Club e.V. (KAMC) vorzeigbar sein. Deshalb modernisiert der traditionsreiche Club von 1936 gerade seine Steganlage. Zur Saisonöffnung Ende April soll die komplett in Eigenleistung erbrachte Installation mit rund 140 Liegeplätzen fertig sein.

Wenn der Wind um die neuen Kranhäuser und das historische Hafenamt pfeift, kommt Bewegung in den alten Steg der Kölner Marina. Ganze Meter entfernen sich die rostigen Stahlpontons von ihrer Ruheposition; die ursprünglich gerade Flucht wird zu einem windschiefen Weg. Clubmitglieder, Stadtplaner sowie die *Häfen und Güterverkehr Köln* (HGK) als Verpflichtung waren sich schon 2006 einig: Inmitten eines modernen Hafenviertels sind die alten Stahlkolosse aus Wehrmachts-Beständen fehl am Platz. Auch bereiteten die alten Schwimmer unnötige Arbeit, berichtet Club-Präsident Karl Müller: »Die Konstruktion war mit Ketten fixiert. Bei Pegelunterschieden von bis zu 11 Meter galt es ständig, die Kettenlänge anzupassen.«



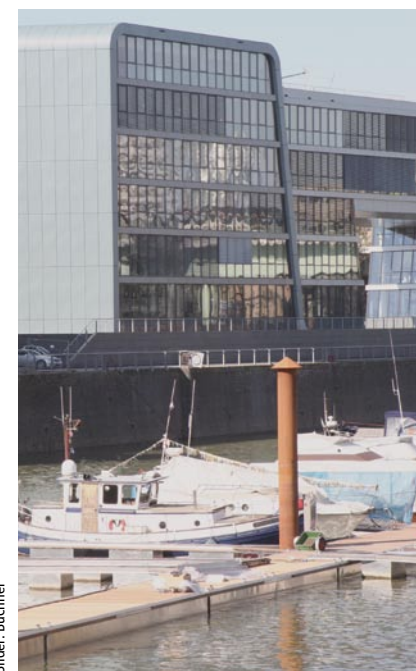
Die Marina des Kölner Autbord- und Motoryacht-Club im März 2010.

Während Lärm und Staub von den Baustellen nebenan viele Bootbesitzer ärgerten, überlegten Müller, Schatzmeister Walter Fassbender und die *HGK*, wie man eine neue Anlage finanzieren und ausführen könne. Eine erste Kostenaufstellung führte einen Bedarf von 2,5 Millionen Euro auf. »Zu viel«, urteilte der Schatzmeister. »Auch die Stadt wollte uns nicht unter die Arme greifen. Deshalb haben wir der *HGK* vorgeschlagen, die Modernisierung in Eigenregie durchzuführen.« *HGK*-Vorstand Dr. Rolf Bender nahm den Vorschlag an und kam dem Club mit einem moderaten Pachtzins entgegen.

Trotz der Notwendigkeit zum Sparen sollte der neue Steg sowohl praktisch als auch anscheinlich sein. »Dass ein Geschäftsmann mit der

eigenen Yacht für einen Vertragsabschluss mit einem Kölner Unternehmen anreist, ist keine Seltenheit«, offenbart Müller. »Und auch von den zahlreichen Wassertouristen profitiert die ganze Stadt.« So zählte der Hafenmeister allein an die 1.000 Übernachtungen von Besuchers-Booten.

Den richtigen Steg fand Müller dann durch Zufall auf der Düsseldorfer Wassersport-Messe *Boot* im Januar 2009: »Weit abseits der Marina-Ausstatter präsentierten Länders-Pavillons ihre Häfen. Auf dem belgischen Stand fand ich mich plötzlich auf einer Konstruktion wieder, die meine Aufmerksamkeit erregte«, berichtet Müller. Unter seinen Füßen lagen Holzplanken, die in hochstabile Aluminium-Profile eingefasst waren. Schwimmkör-



Der Rheinauhafen.

per in Katamaran-Bauweise verliehen den Stegen gute Stabilität und Tragfähigkeit; die Elektroanschlüsse für die Boote lagen isoliert, stolpersicher und über Deckel leicht zugänglich unter den Holzplanken. Dem belgischen Hersteller erteilte der Club bald darauf einen Auftrag. Gemeinsam feilte man noch an einigen Details. Ab November 2009 ging alles Schlag auf Schlag: Zuerst ramte eine Spezialfirma ausfahrbare Metallpfeiler, die so genannten Teleskop-Dalben, in das Hafenbecken. Daran wurden im laufenden Winterbetrieb die bereits angelieferten Stegelemente fixiert. Zum Jahreswechsel stand Müller dann wieder auf dem Steg – der diesmal bereits im Rheinauhafen schwamm. »Manche Seitenstege drückt es unter Wasser, wenn

dreie Leute darauf stehen. Die hier nicht«, zeigt sich auch Schatzmeister Fassbender beeindruckt. »Dank unserer ehrenamtlichen Helfer und der Unterstützung durch die *HGK* bauen wir uns hier die modernste Marina am Rhein.« Gleichzeitig schätzen Müller und Fassbender die Kosten auf etwa die Hälfte der ursprünglichen Kalkulation. »Hinzu kommt, dass wir hier rein nach Bedarf ausbauen«, ergänzt Müller. »Wenn sich in kommenden Jahren weiterer Bedarf abzeichnet, haben wir noch Mittel und Platz zur Verfügung.«

Lange hat der Mitglieder-Zuwachs unter der Bautätigkeit am Rheinauhafen gelitten. Die Chancen stehen gut, dass das 75te Jubiläumsjahr 2011 im Zeichen des Aufschwungs eines Clubs steht, dessen Saison einst Romy Schneider eröffnete. ■ **cg**

Modulare Ladungssicherungstechnik
Rainer GmbH
Ladungssicherungstechnik
Frankfurter Strasse 493
51145 Köln

Das erste modulare Verzursystem für Ladeeinheiten im Übersee-Container.
Anwendungsfreundlich, produktkonform und technisch bewertbar.
Wir definieren Ladungssicherung neu.



In die Jahre gekommene Eleganz

Zwei Deutzer 6-Zylinder-Motoren mit insgesamt 750 Pferdestärken treiben die MS Stadt Köln an

In gut einem Dreivierteljahrhundert legte das 1938 als »Hansestadt Köln« erbaute und spätere Ratsschiff MS Stadt Köln knapp 65.000 Seemeilen (120.000 Kilometer) in 22.000 Betriebsstunden zurück. Königin Elizabeth II., Konrad Adenauer, Charles de Gaulle, John F. Kennedy, Lady Di, Harald Schmidt, Michael Jackson – die Liste der Prominenten ist lang. Sie alle schipperte die heutige MS Stadt Köln als Gäste der Domstadt über den Rhein.

Einem dringenden Bedürfnis folgend, entschloss sich die Hansestadt Köln zum Bau eines Motorschiffes, welches den Gästen der Stadt zu Fahrten auf dem Rhein dienen sollte«, so schrieb Diplomingenieur Adolf Hummel zu Ende der 30er-Jahre in einer Festschrift der Stadt. Er meinte damit das damalige Motorschiff Hansestadt Köln. Seit 1982 unterhält die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) die seit 1990 unter Denkmalschutz



Augenschmaus für Gäste: Chippendale-Möbel im Salon.

stehende MS Stadt Köln. Derzeit liegt das in seinen größten Außenmaßen 53,70 Meter lange und 7,27 Meter breite Schiff im Niehler Hafen bei der HGK.

Höchste Ansprüche an Technik und Ausstattung

Von der Werft Christof Ruthof im damaligen Mainz-Kastel in genau fünf Monaten vom Erhalt des Auftrags bis zur Fertigstellung gebaut, lief die Hansestadt Köln am 18. Juni 1938 vom Stapel. Das »den höchsten Ansprüchen seiner Zeit genügende« (Zitat: Hummel) Doppelschrauben-Motorschiff bestand noch am selben Tag die so genannte Abnahmeprobefahrt. Die Hansestadt Köln musste dabei mindestens so schnell sein wie die damals größten Rheinfrachtschiffe, wollte sie diese auf ihren Gästefahrten auch überholen können. Die dazu benötigte Geschwindigkeit erreichte sie dank zweier von Klöckner-Humboldt-Deutz in Köln-Deutz gebauten



Die MS Stadt Köln.

»direkt umsteuerbaren kompressorlosen 6-Zylinder-4-Takt-Motoren«. Sie leisteten insgesamt 750 Pferdestärken bei niedertourigen 500 Umdrehungen pro Minute. Die für die damalige Zeit moderne Technik beschleunigte das Schiff flußabwärts auf gut 13 Knoten (etwa 24 Stundenkilometer) und aufwärts auf knapp 9,5 Knoten (das sind rund 17 Stundenkilometer). Leichtmetallbauweise war insgesamt zu teuer, daher wurde, wo es ging – etwa bei den Kachelfliesen im Sanitärbereich oder beim Küchenboden –, an Gewicht gespart. Aluminiumverkleidungen und »Pantal-Warzenblech« kamen dafür zum Einsatz.

Große Bewegungsfreiheit, gute Aussicht

Auch bei der Inneneinrichtung sollten »höchste Ansprüche« gelten. Zwei Salons mit Chippendale-Möbeln und einem Teppichboden mit

eingewebtem Kölner Stadtwappen sowie eine eigene Gästewohnung auf dem Hauptdeck sprechen noch heute für sich. Die Decks bieten große Bewegungsfreiheit und gute Aussicht.

Fühlbare Schiffsbau-Geschichte

Im vorderen Teil des Hauptdecks befindet sich ein Aussichtsraum, in dem 50 Fahrgäste bequem an runden Tischen Platz finden. Die Wände sind mit mattiertem Nußbaum-

holz verkleidet, ebenso Teile der Decke. Die MS Stadt Köln gilt als historisches Zeugnis der hoch entwickelten Schiffsbautechnik der 1930er-Jahre. Sie befindet sich weitgehend im Originalzustand und besitzt nicht zuletzt auch wegen ihrer Funktion als Repräsentationsschiff des Kölner Rates eine erhebliche geschichtliche Bedeutung. Augenblicklich ist sie nicht mehr fahrtüchtig. Für eine Restaurierung sucht die HGK zusammen mit der Stadt Köln seit einiger Zeit nach einer finanzierbaren Lösung. ■jb

Der Kölner Pegel

Wächter des Wasserstands seit 1901

Wenn die Schneeschmelze eintritt, schauen Rheinschiffer und Anrainer besorgt auf den Wasserstand: Bleibt Vater Rhein in seinem Bett oder wird er Stadt und Schifffahrt gefährlich? Wie hoch das Wasser in Köln steht, misst der Pegel am Rheinufer. Ein Schwimmkörper im Inneren des Pegelturms misst den aktuellen Wasserstand. Der wird zeitgemäß ins Internet, aber auch wie seit knapp 110 Jahren auf das Ziffernblatt einer Pegeluhr übertragen. Deren kleiner Zeiger misst ganze Meter (m), der große Zeiger Dezimeter (dm).

Der Nullpunkt der Kölner Pegelate liegt bei 34.972 Meter über dem Meeresspiegel. Bei diesem Wert hat der Rhein noch eine Fahrrinne von 150 Meter Breite und einem Meter Tiefe. Der durchschnittliche Pegelstand der letzten zehn Jahre liegt bei 3,48 Meter. Da also immer ein Meter zum Pegelstand hinzugerechnet werden muss, ist der Rhein in Köln durchschnittlich also 4,48 Meter tief. Bei Pegelstand 6,20 Meter ist die erste Hochwassermarken erreicht. Dann müssen Schiffe größeren Abstand zum Ufer wahren und langsamer fahren, um Uferbeschädigungen durch Wellenschlag zu vermeiden. Übersteigt der Pegel die zweite Marke bei 8,30 Meter, muss die Schifffahrt eingestellt werden. In den vergangenen 100 Jahren überstieg der Rhein über 20 Mal die Neun-Meter-Marke. Der aktuelle Pegelstand kann unter der Telefonnummer (0221) 194 29 oder im



Pegel Köln: bekannt, beliebt und wichtig.

Das x-te »erste Mal« mit der stählernen Braut

HGK wartet Class 66: achteiliges Instandsetzungs-Verfahren genau nach Fahrplan

Vor gut zehn Jahren sahen sie sich zum ersten Mal und können seither nicht mehr voneinander lassen. Jetzt stand die menschlich-stählerne Beziehungskiste zwischen der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Class 66 auf dem Prüfstand. Sie hielt erneut, was sie einst versprochen hatte! – Die HGK und die kanadisch-amerikanische Lok schauen seit 2000, als das Eisenbahnunternehmen den Riesen nach Deutschland holte, auf eine äußerst erfolgreiche Geschichte zurück. Seit Kurzem bietet das Eisenbahnunternehmen nun auch ein einzigartiges Fremdfirmen-Wartungskonzept für den Schienenkoloss an.

Für Reparaturen kommen teilweise riesige Spezialwerkzeuge zum Einsatz.

Fünf weitere Aufträge eingefahren

An den beiden eigenen Class 66 hatte die HGK-Werkstatt bereits vor Kurzem HUs durchgeführt. Zum ersten Mal führte jetzt das Team von Projektleiter Karl-Heinz Gärthe

auch einen Fremdauftrag durch. Zwei der über 20 Meter langen Class 66 der Ascendos Rail Leasing S.a.r.l. (früher CBRail) wurden in mehrwöchiger Arbeit wieder für die nächsten Jahre ertüchtigt. Mit dem erfolgreichen »Lok-TÜV« war also eine weitere Premiere in der Beziehung zwischen

HGK und Class 66 fällig – und wieder einmal mit Bravour gemeistert worden. Und das zahlte sich aus: Am Tag der Übergabe der in frischem racing-green strahlenden Loks erhielt die HGK von Ascendos Rail einen weiteren Auftrag über fünf HUs dieses Loktyps. »Nur die hohe Qualifikation und Motivation unserer Mitarbeiter ermöglicht eine Instandhaltung dieser Qualität und Termintreue!«, freut sich Klaus Meschede, Bereichsleiter Technik/Schienenfahrzeuge bei der HGK.

Nicht immer nach Schema F arbeiten

Die drei Millionen Euro teuren Class 66 müssen im Regelfall alle sechs Jahre zur Hauptuntersuchung. Mit der Instandsetzung einer Lokomotive sind drei bis fünf Mitarbeiter sechs bis acht Wochen beschäftigt. Sie besteht aus einem insgesamt achteiligen genau vorgeschriebenen Ablauf und beginnt mit einer Eingangsprüfung. Danach wird der tonnenschwere Lok-Kasten mit einem Kran abgehoben. Nur so können die Schlosser und Elektriker an das Innenleben des stählernen Riesen herankommen. Motor, Zug- und Stoßeinrichtungen werden komplett zerlegt. Auch die Drehgestelle werden auseinandergenommen. Ebenso kommt es zu einer aufwändigen Überprüfung der gesamten Elektrik, Pneumatik und Mechanik der Lok. Zum Teil werden auch Untersuchungen mit Ultraschall durchgeführt. Verschlissene Teile müssen



Das (fast) komplette Class-66-Team: Sigmund Lisson, Theo Erkelenz, Silvio Galinovic, Karl-Heinz Gärthe, Marcel Krämer (v.l.).

HGK: kluge Lösungen im Hamburger Hafen

Feuerrote Loks haben mehr als die Hälfte aller Anschließer bereits bedient

Jede Menge!«, lautet die Antwort des Rangier-Planers auf die Frage, was denn so alles läuft im Rangierverkehr der HGK im Hamburger Hafen. Seit 2006 fährt die HGK mit eigenen Rangierloks auf dem dortigen Schienennetz, das über mehrere Verbindungspunkte zum DB-Netz verfügt. Anfang Oktober letzten Jahres konnten weitere Rangieraufträge in Hamburg-Waltershof hinzugewonnen werden. Seitdem fahren bis zu fünf der feuerroten Diesellokomotiven mit den beiden markanten weißen Pfeilspitzen auf der Motorhaube in der Hansestadt. Angekommene Züge werden aufgelöst, Rangierfahrten zusammengestellt und für die Zustimmung zu den Container-Terminals vorbereitet. Ebenso führt die HGK wagentechnische Untersuchungen durch und bietet ihren Kunden ein Full-Service-Angebot rund um die Zugleistung an. Nicht selten rangieren mehrere HGK-Loks gleichzeitig, um die Kundenwünsche der derzeit zehn Anschlussbahnen oder Firmen (Anschließer) bestens zu erfüllen. Bis zu 700 Meter lange Züge ziehen oder schieben die dabei zum Einsatz kommenden dieselhydraulischen Lokomotiven des Typs Vossloh G 1000 BB.

Die Arbeiten der HGK beschränken sich dabei nicht nur aufs Rangieren. Eine eigens eingerichtet Dispositionsstelle steuert die Rangierarbeiten schichtübergreifend. Der jeweils zuständige Disponent nimmt alle Rangieranfragen der Kunden und Anschlussbahnen entgegen und erstellt die benötigten Ablauf-

pläne. Dank dieser so genannten Rangierpläne sieht der Lokführer, welche Züge in welches Anschlussgleis zugestellt oder abgeholt werden müssen. Der Arbeitstag einer HGK-Rangiereinheit verläuft dabei im Hamburger Hafen ganz ähnlich wie in den heimischen HGK-Rangierbahnhöfen. Wie in Köln-Niehl-Hafen, Brühl-Vochem oder Köln-Godorf-Hafen beginnt der Lokführer seinen Dienst meist fast noch mitten in der Nacht. Er trägt die vorgeschriebene Schutzausrüstung und nimmt notwendige Funkgeräte mit.

Aufwändiger Vorbereitungsdienst

Während des Vorbereitungsdienstes kontrolliert der Lokführer Motor, Bremsen, Funk und alle weiteren für die betriebliche Sicherheit notwendigen Einrichtungen und Funktionen seiner Lok. Nach Angaben seines Rangierplans fährt er sie dann vom Abstellgleis in den Bahnhof und hängt dort den zu rangierenden Zug an. Die Rangierabsprachen trifft der Triebfahrzeugführer auch im Hamburger Hafen direkt mit dem jeweils zuständigen Fahrdienstleiter, hier aber per »Bündelfunk«. Alle HGK-

Loks und die anderen Teilnehmer verfügen über eine eigene Rufnummer. Mittels der Tastatur des Bündelfunkgerätes wird der Gesprächspartner ausgewählt und angerufen. Steht die Verbindung, so kann mit der Sprechtafel abwechselnd gesprochen werden. So funktioniert der Hamburger-Hafen-Funkbetrieb

Klug, sicher und pünktlich

Oft begleitet ein Rangierer oder ein Wagenmeister die Rangierfahrt. Fix muss es gehen; die Kunden warten dringlich auf ihre Wagen voller Güter. Kluges und flexibles, vor allem aber sicheres und pünktliches Disponieren ist gefragt. So kann es vorkommen, dass eine Lok während einer Schicht in bis zu drei Container-Terminals mit bis zu acht Gleisen fahren muss. Und nicht nur hier drängt die Zeit: Mit kürzest möglicher Vorlaufzeit müssen funktionierende Konzepte für den Lok-, Personal sowie Kommunikationsmittel-Einsatz umgesetzt werden. Darüber hinaus müssen alle Mitarbeiter vor Arbeitsbeginn im Hamburger Hafen mehrwöchige, HGK-Cargo-überwachte Schulungen zum Erwerb von Kenntnissen zur Ortskunde sowie zu besonderen örtlichen Bedingungen und Sicherheitsvorschriften besuchen. ■jb/ap



40-Meter-Kräne bilden die Kulisse in Hamburg-Waltershof.



Seit 2006 rangieren HGK-Loks im Hamburger Hafen.

Zu Gast im Niehler Hafen

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr

Am 18. Februar hat die CTS Container Terminal GmbH die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) zur Arbeitskreissitzung in den Hafen Köln Niehl eingeladen. »Wir möchten den Mitgliedern der SGKV den Hafen Köln Niehl und den Kombinierten Verkehr der CTS Container-Terminal GmbH im Verbund der neska intermodal Gruppe vorstellen«, so CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland.

Die von SGKV-Geschäftsführer Boris Kluge eröffnete Sitzung wurde im Konferenzraum der CTS mit Blick auf den Containerumschlag im Hafen abgehalten. Andreas Stol-

te stellte die neska intermodal Gruppe vor, einen Zusammenschluss der neska-Container-Terminals am Niederrhein. Thorsten Schütte vom Container Terminal Dortmund präsentierte die Umschlagstellen am Endpunkt des Dortmund-Ems-Kanals. Zusätzlich informierte SGKV-Mitarbeiter Thore Arendt über Fördermöglichkeiten des Kombinierten Verkehrs durch das EU-Programm Marco Polo II, das umweltverträgliche Logistik-Projekte mit geringem Kohlendioxid-Ausstoß fördert: Firmen, die neue Verbindungen auf Wasserstraße und Schiene anbieten oder zur Vermeidung von Transporten beitragen, können Förder-

mittel beantragen. Dabei hat die EU die Einstiegshürden für die Binnenschifffahrt in 2010 nochmals gesenkt.

Im Konferenzzimmer sowie auf der anschließenden Hafenbesichtigung zeigten sich die SGKV-Mitglieder positiv überrascht, welche guten Infrastrukturen für den Kombinierten Verkehr der Hafen Köln Niehl bietet. Die Teilnehmer waren von den vielen nationalen und internationalen Verbindungen der CTS beeindruckt. Das Resümee: »Eine gelungene Veranstaltung mit vielen neuen Aspekten und Einblicken, wie ein Container-Terminal erfolgsorientiert geführt werden kann.« ■jm

Neues aus den Häfen

Stapelrecht im Rheinauhafen

Mehr als fünfhundert Besucher können nicht irren: Die Fortsetzung der Ausstellung **750 Jahre Kölner Stapelrecht** war ein voller Erfolg. Die Gäste erfuhren nicht nur Wissenswertes über die Geschichte der Kölner Händler-Traditionen, sondern wurden auch von Mitarbeitern der HGK durch das spektakuläre Verwaltungsgelände geführt.



Tradition trifft Moderne: Ausstellung im Hafenamt.

2.000 Jahre befestigtes Köln

Köln ist geprägt von historischen Zeugnissen. Der neu gegründete Verein **Fortis Colonia** erforscht dieses historische Erbe und will es einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machen. Damit dies auch gelingt, hat die HGK dem Verein am Samstag, 13. März das Hafenamt überlassen. So konnte Fortis Colonia mehrere Hundert geladene Gäste über seine Ziele informieren.

KÖLNER KÖPFE

Marcel Krämer: Industriemechaniker



Bild: Buchner

»Schon als Kind wollte ich immer was mit den Händen machen. Mich begeisterten Bausätze von Lego-Technik«, sagt Marcel Krämer. Der 20-jährige (geboren am 13. Juni 1989) frisch gebackene Industriemechaniker grinst. Glücklich ist er. Hat er doch gerade seine Gesellenprüfung bestanden. »Die hätte zwar insgesamt besser sein können«, räumt er geradeheraus ein. In der Praxis habe er aber gut abgeschnitten. Der hoch aufgeschossene junge Mann drückt dabei Gelassenheit aus. Es ist wohl die Portion Gelassenheit, die man braucht, wenn man wie er über 120 Tonnen schwere Lokomotiven auseinanderschraubt – und sie nachher auch wieder zusammensetzt. Glücklich ist Marcel auch, weil er direkt nach dem Abschluss seiner Lehre einen festen Arbeitsplatz bekam. Er arbeitet in der Lokwerkstatt der HGK – zusammen mit der Wagenwerkstatt ein Kompetenzzentrum der HGK in Brühl-Vochem. Der Arbeitsplatz war nach dem Ausscheiden eines Mitarbeiters extra für ihn freigehalten worden. Marcel Krämer verspürt die traditionell von der HGK übernommene Verantwortung ihren Auszubildenden gegenüber. »Ich bin stolz, dass sie mich genom-

men haben«, sagt er. Und leise weiter: »Ein kleines Dankeschön dafür!« Was zeichnet Marcel Krämer, dessen Bruder ebenfalls in Diensten der HGK an der Fachhochschule Logistik paukt und gerade als Praktikant in Südamerika arbeitet, noch aus? »R'n'B-Musik« hört er »und alles, wo Fleisch drin ist« isst er. »Und wenn alles so gut weitergeht im Job, dann hol ich mir 'nen kleinen Scirocco mit 122 PS!« Das sollte wohl klappen, wohnt Marcel ja noch bei seinen Eltern. Ehrgeiz zeichnet den Hobby-Sportler aus: »Nach den Sommerferien möchte ich mit der vierjährigen Techniker-Ausbildung beginnen!« Die HGK wird ihm dabei den Rücken stärken. Das Hafen- und Eisenbahnunternehmen fördert das berufliche Weiterkommen seiner Mitarbeiter. ■jb

Neues aus den Häfen

Die Kölner Wirtschaft zu Gast

Eine gelungene Premiere: Rund 30 geladene Gäste begrüßte die HGK am 8. Oktober 2009 zum ersten Wirtschaftsempfang im Hafenamt. Sie hörten Reden des Vorstandsvorsitzenden Dr. Rolf Bender, von Dr. Ulrich Soënius, Geschäftsführer der IHK Köln, sowie des Unternehmensberaters Gunnar Platz. Dessen Fazit: »Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für wirtschaftlichen Erfolg. Wenn die Häfen sich gut entwickeln, entwickelt sich auch die Wirtschaft gut!«

Bild: Buchner



Gut gelaunt im Hafenamt: Fritz Graf (Graf Bauunternehmung, I.) und Eckard von Schmeling (Deutsche Bank).

Beeindruckt vom Blick auf den Hafen

Der Niehler Hafen beeindruckte Rolf Mützenich. Der SPD-Bundestagsabgeordnete besuchte am 7. Januar den Umschlagplatz Nummer eins im Kölner Norden. Sein Fazit: »Der Blick vom Container-Kran auf die Schienen- und Hafenanlagen zeigt eindrucksvoll, wie moderne Logistik funktioniert.«

Logistik vor Ort: (v.l.) Detlef Többen, Rolf Küppers (beide HGK) und Rolf Mützenich.



Bild: Zeese

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

Verlag:
SUT Verlags GmbH,
Siebenbergstr. 14,
53757 Sankt Augustin,
Telefon: +49 (0) 2241 1482517,
mobil: +49 (0) 171 3084346,
Telefax: +49 (0) 2241 1482518,
info@schiffahrtundtechnik.de,
h.v.duennner@schiffahrtundtechnik.de,
www.schiffahrtundtechnik.de

Redaktion:
Jens Buchner,
Hans-Wilhelm Dünner,
Christian Grohmann,
Judith Matthe,
André Pianowski,
Dr. Jan Zeese

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

Gesamtgestaltung:
Christa Küppers

Druck:
Moeker Merkur Druck GmbH & Co. KG,
Raderberger Str. 216-224,
50968 Köln,
www.moeker-merkur.de

Erscheinungsweise:
4 x jährlich

Auflage:
50.000 Exemplare.

ISSN 1869-2923

Print kompensiert
Ident-Nr. 104318



CTS Container-Terminal GmbH
Rhein-See-Land-Service
Stapelkai/Niehl Hafen
D-50735 Köln
Telefon +49 (2 21) 75 20 8-0
Telefax +49 (2 21) 75 20 8-43
www.cts.container-terminal.de

member of

CTS Container-Terminal GmbH

Die Lage des CTS Container-Terminals im Herzen des Industrie- und Chemiegürtles der Region Köln / Bonn / Leverkusen garantiert kürzeste Vor- und Nachlaufwege. Das trimodale Leistungskonzept der CTS eröffnet die Verbindung zu den bedeutenden europäischen Seehäfen. In enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern entsteht ein auf die individuellen Bedürfnisse angepasster modaler Split, der keine Wünsche offen lässt.

Alle Leistungen rund um den Container:

- Trimodale Transporte mit Barge, Bahn und LKW zu / aus den bedeutenden West- und Nordhäfen
- 24-stündige Zustell- und Abholverkehre
- Verkauf / Vermietung von Büro- / Lagercontainern
- Depothaltung und Handling
- Container-Reparaturen nach IICL
- modernstes Equipment und hochleistungsfähige Software

