



Titelthema: **Stahlrecycling und Papier – Logistik-Konzepte der HGK**

Seite 2

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Seite 3

HTAG und HGK – Kohleverkehr

Seite 6

Startschuss für Kölner Hafentage 2011

Umfrage bestätigt positives Bild von Häfen und Eisenbahn



Bild: Kippers

Großer Anklang: erste Kölner Hafenrundfahrt – lesen Sie weiter auf Seite 6!

Industrie braucht Logistik. Logistik braucht Infrastruktur. Und deren Bedeutung für den Standort nimmt in den kommenden Jahren weiter zu. So denkt einer aktuellen Umfragen zufolge jedenfalls der überwiegende Teil der Kölner. Von der Politik erwarten die Bürger den Ausbau von Logistikflächen, vor allem zur Sicherung von Arbeitsplätzen.

Das Marktforschungsunternehmen *Trendscope* hat 1.000 Personen aus Köln und dem Umland zur Wahrnehmung von Güterverkehr befragt. »Dabei wurde deutlich, dass die Bürger die Logistik-Wirtschaft wegen ihrer großen Bedeutung für die Region positiv sehen. Das wichtigste Anliegen der Menschen lautet: »Arbeitsplätze«. Unangenehm empfinden sie vor allem den Verkehr auf der Straße«, fasst Gerrit Seul, Projektmanager bei *Trendscope*, die Ergebnisse zusammen.

»Die Ergebnisse repräsentieren ganz aktuell die Meinungen und Ansichten der Menschen im Großraum Köln«, erläutert Seul weiter. So stören sich rund zwei Drittel aller Kölner am Lkw-Verkehr. Den Gütertransport auf der Schiene lehnen dagegen nur zwölf Prozent ab. Klassenprimus ist das Binnenschiff: Nur vier Prozent der Kölner empfinden den Schiffsverkehr der Kölner Häfen als störend.

Ebenfalls Wille der Mehrheit: Die Politik soll die Alternativen zum Lkw-Verkehr attraktiver machen.

70 Prozent der Befragten halten die Prognose, dass sich der Lkw-Verkehr im Rheinland bis 2025 ungefähr verdoppeln soll, für realistisch. 78 Prozent erwarten deshalb persönliche Beeinträchtigungen – etwa durch Staus, Abgase, Unfälle und Lärm.

77 Prozent für Ausbau des Godorfer Hafens

Grundsätzlich bejahen die Kölner die Logistikbranche. 95 Prozent der Befragten loben die Domstadt als wichtigen Logistikstandort. 94 Prozent sehen in der Lage zwischen Autobahnen, Bahnverbindungen und Rhein-Schifffahrt einen Vorteil für die heimische Wirtschaft. Die Globalisierung sehen die Kölner positiv. 56 Prozent sind der Ansicht, dass die Chancen der Globalisierung für die Region überwiegen, 34 Prozent sind unentschieden und nur zehn Prozent sehen die Globalisierung kritisch.

Warum Logistik erweitern? Wird Köln nicht vor allem zur Dienstleistungsmetropole? Die Bürger sehen das anders. 66 Prozent der Befragten erwarten einen Bedeutungsgewinn von Industrie und Logistik in der Region. Drei Viertel halten es für wünschenswert, dass die Stadt weitere Flächen zum Ausbau von Logistik und Güterverkehr bereitstellt.

Die wichtigsten Gründe: Arbeitsplätze sichern, die Wettbewerbsfähigkeit verbessern, eine sinnvolle Verkehrspolitik durchsetzen und eine überregionale Vernetzung ermöglichen sowie die Steuereinnahmen steigern. Erfreulich für die HGK: Die Mehrheit der Kölner be-

fürworten den Ausbau des Godorfer Hafens (50 Prozent »positiv«, 27 Prozent »eher positiv«) – nur zehn Prozent lehnen dagegen das Projekt rigoros ab.

Kölner Hafentage – Logistik besser erklären

»Die Menschen erwarten von uns, dass wir uns etwas Klügeres einfallen lassen, als immer neue Straßen zu bauen«, fasst Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der HGK, seine Schlussfolgerungen aus der Studie zusammen. Sein Unternehmen stehe bereit, um diese Alternativen auf den Weg zu bringen. »Zugleich erwarten wir von der Politik«, so Dr. Bender, »dass sie die Verlagerung des Verkehrs von der Straße nicht nur in Sonntagsreden propagiert, sondern auch die notwendigen Projekte und Investitionen konsequent vertritt.« Er ergänzt: »Wir müssen unsere Ideen für eine moderne

Logistik besser erklären. Die Bedeutung der Häfen, aber auch die der Güter-Eisenbahn für die ganze Region sind vielen Kölner nicht bewusst.«

Deshalb, so Dr. Bender, werde die HGK im Jahr 2011 gemeinsam mit der IHK Köln die ersten *Kölner Hafentage* auf den Weg bringen. Der HGK-Vorstand denkt dabei an eine zweitägige Veranstaltung im Herbst, die sich an Fachleute und Nichtfachleute richtet.

»Dabei setzen wir auf Ideen und Vorschläge von zahlreichen Gruppen und Initiativen. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit den Bürgern über die Logistik der Zukunft nachzudenken, neue Ideen zu entwickeln und diese gemeinsam zu diskutieren«, so Dr. Bender. Er fordert alle Interessierten auf, sich direkt an die Pressestelle zu wenden. ■ jz

Rohstoff Schrott

Stahlrecycler Steil

Der Stammsitz der 1924 als Schrotthandel gegründeten *Theo Steil GmbH* liegt im Trierer Hafen. Das Recycling-Unternehmen unterhält auch im Deutzer Hafen eine Niederlassung.

Hoch moderne Verarbeitungs- und Sortierarten kommen bei *Steil* zum Einsatz. **Lesen Sie weiter auf Seite 2!**



Bild: Buchner

Schrott-Stilleben.

Editorial



Alfred Kranz, Vorsitzender des Verbands Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.

Kräftige Brise des Aufschwungs

Liebe Kölnerinnen und Kölner, ist die Finanzkrise überwunden? Beobachtet man den Güterverkehr als Indikator für die Erholung unserer Wirtschaft, so werden auch Sie festgestellt haben, dass es positive Zeichen gibt.

Diverse Branchen prognostizieren Umsatzsteigerungen und positive Ergebnisentwicklungen. Dies möchte ich auch über die Logistik sagen. Der Güterumschlag in den Seehäfen hat um elf Prozent zugenommen. Dieser Mengen-zuwachs lässt sich auch in unserer Region feststellen. Die Schiffe auf dem Rhein sind bestens gefüllt, ebenso wie die Züge. Investitionen in den Ausbau von Binnenhäfen und Schienennetze sind geplant und ermöglichen in Zukunft noch ökologischere Lösungen.

Die Hafenanlieger der Kölner Häfen haben die Krise genutzt, um sich auf das wachsende Aufkommen vorzubereiten. Umstrukturierungen ermöglichen es jetzt, beispielsweise den Fahrplankontakt in die Seehäfen wieder anzupassen, neue Verbindungen aufzunehmen und noch besseren Service zu bieten.

Ich bin guter Hoffnung, dass die kräftige Brise des Aufschwungs weiter anhält.

Ihr Alfred Kranz

a. Kranz

Weiter im Internet:

Mehr zur Studie »Wahrnehmung von Logistik und Güterverkehr in Köln« und Direktkontakt zur Pressestelle auf www.hgk.de

Stahlrecycler Steil: Wo Schrott zu Rohstoff wird

Trierer Recyclingunternehmen investiert im Deutzer Hafen – Fortsetzung von Seite 1

Das 1924 gegründete Recycling-Unternehmen kauft, sammelt, sortiert, verwertet und verkauft metallhaltigen Sammel- und Mischschrott. Wegen der »einzigartig guten Lage« will das 700 Mitarbeiter zählende Unternehmen im Deutzer Hafen investieren.

Dem in unterschiedlichen Zuständen ankommenden Sammel- und Mischschrott gewinnt der Betrieb wertvolle Metalle zur Wiederverwertung und Rohstoffgewinnung ab. Fünf Verarbeitungs- und Sortierarten kommen dabei zum Einsatz.



Das Recycling-Team von Steil: Norbert Schuster, Christian Satlow und Matthias Lorig (v. li).

Wiederverwertung und Rohstoffgewinnung

Beim Schreddern zerschlagen Rotormühlen mit bis zu 24 gewaltigen Stahlhämmern Schrottteile in faustgroße Stücke. Mehrere Laufbänder, zuvor von mächtigen Greifbaggern mit Schrottteilen bestückt, laufen in der so genannten Kondirator-Anlage zusammen. Scheren bezeichnet die zweite Bearbeitungsart. Bei ihr wird Schrott zuerst mittels hydraulischer Anlagen zusammengepresst und dann mit hydraulischen Messern zerschnitten. Einem gefräßigen Tyrannosaurus Rex anmutend, zerschneidet beim Baggerscheren ein 71 Tonnen schwerer Bagger mit einer Stahlschere sperrigen Metallschrott – die dritte Zerkleinerungsart. Großteiliger Schrott wird auch mit Brennschneidern auseinander geschweißt – Variante Nummer vier.

Auf das letzte Recycling-Verfahren ist Steil besonders stolz. Drückt es doch den technisch-ökologischen Fortschritt der Branche in den vergangenen fünf Jahren aus. Nicht um Zerkleinerung von Schrott, sondern vielmehr um »Kompaktierung« geht es dabei. Schleifschlämme, zum Beispiel aus großen Drehereien, bestehen aus teils mikroskopisch kleinen metallischen Resten sowie Schmier- und Kühlmitteln. Noch vor wenigen Jahren waren diese chemischen Emulsionen zu 100 Prozent Sondermüll. Heute rei-



All dieser Schrott wird zu neuem Rohstoff bei Steil wiederverwertet.

chert Steil die in dichten Spezial-Containern angelieferten Schlämme unter anderem mit Metallspänen an. Zu Briketts geformt, können sie thermisch weiterverarbeitet werden.

Logistik im Dienste der Umwelt

Steil kauft Neu- und Altschrott. Neu sind zum Beispiel Verschnitte aus Aluminium-Karosserie-Teilen von der Automobilindustrie.

Alt- und Neuschrott kauft das Unternehmen Steil gezielt nach der Europäischen Schrottsortenliste, dem »Einkaufsprogramm der europäischen Stahlwerke« ein. Der

Einkauf hängt vom globalisierten Stahlmarkt ab«, sagt er. Christian Satlow, verantwortlicher Ingenieur bei Steil, ergänzt: »In der Krise 2008/9 war es besonders schwer, die Angebotsvorstellungen der Schrottkäufer, Sammler und Zwischenhändler mit den Preisvorstellungen der Großabnehmer in Einklang zu bringen. Die Nachfrage nach Metall sank weltweit.«

Durchschnittlich sei Schrott zu 75 Prozent eisen-, zu fünf Prozent nichteisenhaltig und zu 20 Prozent aus Kunst- und Schaumstoff, Textil, Gummi oder Holz. Bei Metall liege die Verwertungsquote bei über 90 Prozent. Zum Thema Sor-

treinheit meint Satlow: »Nachdem der Schrott mit zehnprozentiger Fehlwurfquote zu uns kommt, trennen wir ihn mechanisch sortenrein. Die Scheideanstalten analysieren dann die Metall- und Edelstahl-Anteile und gewinnen sie zurück.«

Beide Experten sind vom Recyclingverfahren bei den so genannten Leichtverpackungen begeistert. »Wer die Plastikfolien sieht, der sagt, das ist nichts für euch! Tatsächlich aber holen wir daraus einen Metallanteil von bis zu 75 Prozent.«

Einzigartig gute Lage des Deutzer Hafens

Steil unterhält bundesweit Niederlassungen. Die im Deutzer Hafen 1985 gegründete besitzt einen Gleis- und Wasseranschluss. »Alle Abnehmer unseres Kölner Betriebes liegen an der Wasserstraße«, freut sich Schuster, »die Nähe zum Ruhrgebiet und die Autobahn machen die Lage des Deutzer Hafens einzigartig gut in Deutschland!« Satlow fügt hinzu: »Der Anteil an hochwertigen Metallen und Legierungen ist in Köln besonders hoch.« Auch sei die Kaikante im Deutzer Hafen lang genug für modernste Binnenschiffe. »Wir wollen unseren Betrieb ausbauen und auf die Westseite des Hafens verlagern. Das macht weniger Lärm für die Anlieger«, schauen die Experten optimistisch nach vorn. ■ jb

Der Papierspezialist in Bergisch-Gladbach

M-real Zanders setzt Zeichen bei Qualität und Kundenorientierung

Die M-real Zanders GmbH setzt Papiermacherkunst in Bergisch Gladbach fort. Die ist dort seit 1829 eng mit dem Namen der Familie Zanders verbunden. Als Meilensteine der modernen Unternehmensgeschichte gelten die Einführung der Marke Chromolux und die Übernahme der Papierfabrik Reflex in Düren. Und: HGK-Güterzüge transportieren die Rohstoffe und die Papierprodukte.

MReal Zanders produziert Spezialpapiere. Sie zeichnen sich durch hohe Funktionalität für verschiedenste Anwendungen aus und lassen sich hervorragend bedrucken und verarbeiten. Marken wie Chromolux und Gohrsmühle sind Marktführer in ihren Segmenten. Spezialpapiere für Etiketten und flexible Verpackungen, Kartons für hochwertige Verpackungen, Papiere für den Digitaldruck, sowie

Premiumpapiere für Geschäftskorrespondenz und grafische Anwendungen umfassen das Produktangebot.

Krise überstanden

»Die aktuelle Entwicklung des Papiermarkts hat den 20-prozentigen Umsatzrückgang während der Krise wieder wettgemacht«, freut sich Heikki Husso, Senior Vice President Speciality Papers bei M-real. Nach dem neusten Wachstumstrend der Branche gefragt, nennt er unter anderem »Faltschachtelkartons aus Frischfasern«. Und unterstreicht damit den hohen Spezialisierungsgrad des finnischen Mutterkonzerns. Auch würde Papier gezielt und immer stärker zum Einsatz kommen, denn es wird aus dem nachwachsenden Rohstoff Holz produziert und trägt dadurch zum Schutz unserer Umwelt bei. Im Wettstreit mit der elektronischen Datenverarbeitung verlor jedoch

ehemals gebräuchliche Papiersorten, etwa für Führerscheine, Banküberweisungen oder Personalausweise, an Bedeutung. Der Strukturwandel hat sich somit auch bei den Papiersorten manifestiert.

Bergisch Gladbach, Düren und BGE

1992 lief im Werk Gohrsmühle in Bergisch Gladbach die Papiermaschine PM 3 an. Die neue Hochleistungstechnik erweiterte die Spezialisierung und Perfektion in der Papierverarbeitung. Ein modernes Papier-Logistikzentrum entstand. 1999 ging es in Betrieb. »Zanders setzte damit Maßstäbe für Qualität und Kundenorientierung«, ist Husso stolz. 2010 startete das Projekt Paper Park Concept in Düren. Die Vorteile des Kompetenzzentrums umschreibt Husso wie folgt: »Als wichtigster Papierstandort Deutschlands verfügt Düren nicht nur über eine Vielzahl leistungsfähiger Zulieferer, sondern auch über bestens ausgebildete Arbeitskräfte. Düren liegt im Zentrum Europas.« Der aus dem waldreichen Finnland stammende Manager legt auf Kundennähe besonderen Wert. Und spätestens hier kommt auch die HGK ins Spiel. Ihre Güterzüge liefern nämlich vor allem Zellstoff in großen, weißen Ballen zu den Produktionsstandorten von M-real Zanders. Vorher ist der Papierrohstoff per Schiff in den Niehler Hafen ge-



Exklusiv – historisches Firmengebäude in Bergisch-Gladbach.

langt; mit Kränen entladen und auf offene, so genannte Rungenwagen gepackt worden. Eine eigene Eisenbahngesellschaft – die BGE Eisenbahn Güterverkehr Gesellschaft organisiert den umweltfreundlichen Transport. Die BGE betreibt zwei automatische Hochregallager. Ihre Gesellschafter sind neben der HGK M-real Zanders, die Wincanton GmbH und die Stadt Bergisch Gladbach. Auch Kohletransporte zu den Produktionsstätten werden von der BGE abgewickelt – ebenso die Auslieferung der fertigen Papierprodukte von dort aus in die ganze Welt. Die Zusammenarbeit mit BGE und HGK klappt bestens: »Wir sind sehr zufrieden!«, sagt Husso und ergänzt: »Bei Zellstoff und anderen Rohstoffen ist

der Schienentransport ideal. So vermeiden wir jährlich 12.500 Lkw-Fahrten in Bergisch Gladbach und 4.000 in Düren.« Stichwort Jumbo-LKW; stellt er für den Experten eine Alternative dar? Husso verneint: »Unser Material ist dafür zu schwer.«

Marken-Produkte

Für M-real Zanders ist Markenpflege besonders wichtig. Der Papierexperte Husso ist überzeugt: »Viele weltweit namhaften Marken wurden schon mit Papieren aus unserem Haus beworben!« Und tatsächlich: Ob US-Tabakwaren, italienischer Bitter-Aperitif oder Deutschlands wohl bekannteste Sektmarke – ihre Botschaft wird auf Zanders-Spezialpapieren übermittelt. ■ jb



Von KFBE, KBE und HGK

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland, 117 bei der HGK

1841 fuhr die Eisenbahn auf der Trasse Köln-Aachen. Gerade mal sechs Jahre, nachdem der Adler das Eisenbahnzeitalter in Deutschland eingeläutet hatte! Köln entwickelte sich rasch zum Eisenbahn-Zentrum. Neben den ab 1880 im Rheinland verstaatlichten Eisenbahnen erscheinen die beiden Kölner Eisenbahnen klein. Als Teil der heutigen HGK sind sie weit mehr als das.

Vor allem der Eisenbahngüterverkehr als Verbindungsader des Braunkohlentagebaus im Rhein-

Erft-Kreis zu den Kölner Häfen führte zum wirtschaftlichen Erfolg. 1893 fuhr der erste Zug der späteren Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) von Frechen nach Köln. Das Spitzenergebnis an beförderten Gütern erzielte die KFBE 1941: 6,65 Millionen Tonnen. 1894 fuhren die ersten Personenzüge auf der Strecke; darin 114.200 Personen. 1897 eröffnete die KBE ihre erste Strecke zwischen Bonn und Brühl, 1901 die Querbahn von Vochem zum Rheinhafen Wesseling (heute Godorfer Hafen). Der größte Kohleumschlag im

Rheinhafen datiert vom Juli 1952: 342.000 Tonnen. Mehr als 21 Millionen Fahrgäste transportierte die KBE 1947.

Mit Gründung der HGK 1992 kamen die Güterverkehre der KFBE und KBE mit den Kölner Häfen unter ein Dach. 13,5 Milliarden Tonnen beförderter Güter und knapp zwölf Millionen Tonnen Umschlag in den Häfen – damit gehört die HGK zu den größten Logistikern Deutschlands. Als Netz- und Haltestellenbetreiber der KVB-Linien 16 und 18 lebt ihre Tradition als Personenbeförderer bis heute fort. ■ jb



KBE-Silberpfeil auf der Rheinuferstrecke Ende der 50er-Jahre.

Der »Feurige Elias«

Spannende Wendezeit: der Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert des letzten Jahrtausends, als an Straßenkreuzen vor der Lokomotive noch ein Bahnbeamter mit einer Glocke läutete und voranschritt. Und die Lokomotive noch eher das Design eines Schuhkartons hatte. Da fuhr die »Keine besondere Eile« oder »Kann beliebig eintreffen« – kurz KBE (Köln-Bonner Eisenbahn) noch gemächlichen Tempos. Genauer gesagt: der »Feurige Elias« mit 15 Kilometern in der Stunde. Das ergab für die damalige Vorgebirgsstrecke eine Fahrzeit von gut 2 1/4 Stunden.

Schon im ersten Betriebsjahr 1897 transportierte »das Bähnchen« monatlich 10.000 Fahrgäste. Zuerst führte die Strecke von Bonn nach Brühl. Anfang 1898 fand die feierliche Eröffnung der Gesamtstrecke bis nach Köln statt. Das »Bähnchen« hinkte dann allerdings immer etwas der Entwicklung zum Beispiel der Rheinufereisenbahn hinterher. Erst 1915 erhielt die Vorgebirgsstrecke die Konzession zum normalspurigen, meist zweispurigen und elektrischen Ausbau.

Die »Aktiengesellschaft der Vorgebirgsbahn Cöln-Bonn« war 1895



Der »Feurige Elias« auf dem Marktplatz in Brühl. Die KBE besaß bereits im Jahre 1901 18 Exemplare der schmalspurigen Kastenlok.

1897 ins Handelsregister eingetragen worden. Das Kürzel KBE entwickelte sich erst zu Zeiten Konrad Adenauers. Kölns ehemaliger Oberbürgermeister und späterer Bundeskanzler war 1917 Aufsichtsratsvorsitzender der Gesellschaft geworden. Unter seiner Regie nannte sich das Eisenbahnunternehmen 1918 in Cöln-Bonner Eisenbahnen Aktiengesellschaft um. Das K sollte erst nach einer damaligen Rechtschreibreform das C im Namen ersetzen. Ab 1978 übernahm die KVB mit der Linie 18 den Personenverkehr auf der Strecke. ■ jb

DER RHEINHAFEN WESSELING/GODORF

Von 1902–08 verlängerte die KBE die so genannte Querbahn in Regelspurweite als Teil der Rheinufereisenbahn über Godorf hinaus nach Sürth und im Bereich Vochem bis nach Fischenich und Hermülheim. Damit waren große Industrieunternehmen ans Netz der KBE angeschlossen. Unter anderem die Sürther Maschinenfabrik, die Ribbertschen Braunkohlen-, Brikett- und Tonwerke sowie die Grube Theresia. Eine Kohle-Umschlagsanlage am Rhein gehörte von An-



Der historische Hafen Wesseling/Godorf der KBE.

1902 fang an zum Konzept der Querbahn. 1901 wurde so der Rhein-

hafen Wesseling/Godorf mit einem vier bis sieben Tonnen fassenden Dampfkran offen am Strom in Betrieb genommen. Bis heute typisch HGK sind die eigens für den KBE-Kohle-Umschlag entwickelten Brikett-Kübelwagen. Im Hafen können sie mit Kränen direkt in die Schiffe und dort wie eine Baggerschaufel entladen werden. Zwar sollte die Kohleverladung vom Zug aufs Schiff in

den Jahren abnehmen, dennoch wuchsen die Hafen-Umschlagmengen in Godorf stetig. So nahm das Hafenbecken I 1928 seinen Betrieb auf. Die Becken II und III kamen 1960 als Ölhafen und 1967 als Flüssiggas-Verladestelle hinzu. Im September 2007 wies die Kölner Bezirksregierung den Vollzug des Baus des IV. Hafenbeckens IV in Godorf als Container-Terminal an. Nach einem Gerichtsentscheid ruht augenblicklich der Bau. ■ jb

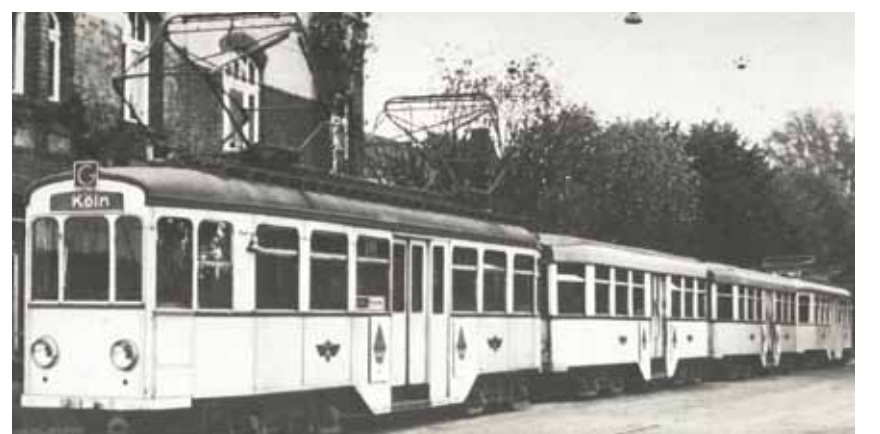
DAS FINCHEN UND DIE LINIE F

F wie Frechen, G für Bergisch Gladbach, B für Bensberg, P und L für Porz und Lövenich. Die Kölner Vorort-Linien der Kleinbahn Cöln-Frechen-Benzelrather (später Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn/KFBE), hießen nach den angefahrenen Endhaltestellen. Das Finchen (Linie F) transportierte auf der Strecke der heutigen KVB-Linie 7 Fahrgäste – und Milch mit dem Milchwagen.

Bis 1913/14 die Zeit des öffentlichen Personennahverkehrs einsetzte, hatten die Linien der KFBE im Nahverkehr Personen mit der Eisen- und nicht mit der Straßenbahn transportiert. Mischbetrieb bezeichnet die gemeinsame Nutzung der Schienen durch Personen- und Güterzüge. Besondere Weichen- und Signaltechnik machen den Mischbetrieb möglich. Die heutige Linie 7 der KVB fährt zwischen dem

1913 Kölner Stadtwald und dem Frechener Bahnhof auf dem HGK-Gleisnetz – ebenso wie deren schwere Güterzüge. Die Spurweite beträgt wie bei der Deutschen Bahn 1,435 Meter.

Das moderne HGK-Stellwerk in Hürth-Kendenich steuert auch den Straßenbahnverkehr. Daher müssen Straßenbahnfahrer der Linie 7 ebenso wie die Lokführer der HGK mit den Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes vertraut sein. ■ jb



Historische Vorortbahn der Linie G der KFBE.

Der silberne Pfeil

1960 wird der Aluminium-Triebwagen ET 201, der Silberpfeil »geboren«. »Leichter-schneller-bequemer« so warb die KBE für ihren Prototyp auf der Rheinufereisenbahn. Wie es dazu kam, darüber berichtete Alfred Schieb, damals verantwortlicher Eisenbahndirektor. Schon

1960 1960 1957 hatte sich demnach die KBE dazu entschlossen, »nach den letzten Erkenntnissen der Technik einen völlig neuen Fahrzeugtyp für ihren Nahschnellverkehr zu schaffen. In dreijähriger Entwicklungsarbeit mit der Waggon- und Elektroindustrie ist so der ET 201 entstanden. (...) Der Wagen soll (...) im Herbst 1960

für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen werden.«

Insgesamt transportierten die Silberpfeile nur 15 Jahre lang Fahrgäste auf der Rheinufereisenbahn zwischen Köln und Bonn. Sie erreichten eine Geschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde. Die Fahrzeuge mussten als schnell fahrende

elektrisch-regelspurige Volleisenbahn auf Straßenbahngleisen fahren können. Ab 1964 kamen insgesamt neun Fahrzeugeinheiten zum Einsatz, jeweils drei Einzel- sowie drei Doppeltriebwagen. Die Fahrzeit der Schnellzüge betrug samt der sechs Streckenhalte 25 Minuten. 1975/76 zerstörten Brände in

Betriebsanlagen der KBE die Aluminium-Triebwagen ET 210, 211 und 212. 1978 stellte die KBE die Personenbeförderung nach 72 Jahren auch auf der Rheinufereisenbahn-Strecke ein. Fortan übernahm die KVB mit ihren Stadtbahnwagen der Linie 16 den Fahrbetrieb. ■ jb

Aufschwung bringt neue Italien-Verkehre

Neue Zugverbindung Köln-Niehl-Domodossola

Der rapide einsetzende wirtschaftliche Aufschwung wird im Hafen Köln-Niehl nicht nur an stetig steigenden Container-Umschlagszahlen deutlich. Mit Beginn des Jahres 2011 soll fünf Mal wöchentlich ein neuer Kombizug aus Italien in Kölns größtem Rheinhafen für Trockenladung und Stückgut abgefertigt werden.

Eine neue Zugverbindung wird 2011 aus Domodossola in Norditalien den Weg nach Köln finden. Organisiert wird der Zug durch die italienische Firma Nordossola Trasporti Srl. Auf der Kölner Seite werden auf dem Gelände der CTS Container-Terminal GmbH im Hafen Niehl täglich montags bis freitags Container, Wechselbrücken und Trailer umgeschlagen. Die Laufzeit der Züge in jede Richtung beträgt 17 Stunden und entspricht damit in etwa der Fahrzeit eines Lkw auf derselben Strecke – wenn es keinen Stau gibt.

Das Besondere an dem Zugprodukt ist die Kundenbindung. Durch die Buchung fester Slots (Standplätze auf einem Waggon) für ein Jahr im Voraus können die Transporte je beförderte Einheit bis zu 20 Prozent günstiger ange-

boten werden als bei kurzfristiger Stellplatz-Reservierung.

Ursprünglich sollte der Zug bereits im Frühsommer 2010 starten. Dann gab es jedoch Probleme mit der Trasse in Höhe des Simplon-Passes. »Wir mussten uns in Geduld üben, blicken der neuen Verbindung jetzt aber frohen Mutes und mit großem Interesse entgegen«, so Hans-Peter Wieland von CTS.

Von der Region nach Europa

Nordossola Trasporti Srl mit Sitz in Crodo/Oberitalien entstand im Jahr 1980 durch den Zusammenschluss mehrerer kleiner Familienunternehmen. Sie hatten im oberitalienischen Güternahverkehr gemeinsam nationale und internationale Transporte organisiert und durchgeführt. Bis zum Jahr 1990 beschäftigten sie sich vor allem mit Transporten und der Lagerung von Baumaterial, etwa von Granitblöcken aus der Region. Ab 1990 spezialisierte sich die Firma auf internationale Ladungsverkehre vor allem mit Verbindungen nach Spanien. Mit der im April 2007 eröffneten neuen Filiale von Brno in der Tschechischen Republik gelang der erste Schritt Rich-



Bis zu fünf Ganzzüge in der Woche fahren ab Januar zwischen Italien und Köln-Niehl.

tung Osteuropa. In den Jahren 2008 und 2009 folgten die Eröffnung einer Niederlassung in Verona und die eines Speditionszentrums in Mailand. Anfang 2010 übernahm Nordossola von der schweizerischen Crossrail deren Terminal samt der 13,6 Meter langen Wech-

selbrücken in Domodossola nahe der schweizerischen Grenze. Seit 2009 hatte dort der Betrieb geruht. Mit diesem Schritt ins Kombigeschäft erweiterte Nordossola sein Leistungsangebot als Trucker von Komplettlösungen und Spediteur hin zum intermodalen Dienst-

leister, also Transporteur auf verschiedenen Verkehrswegen. Weitere Zugverbindungen ab Italien, etwa nach Rotterdam, sind geplant. Nordossola gehört der Familie Cappeletti, beschäftigt 23 Mitarbeiter und setzt 16 eigene Lkws und 30 Trailer ein. ■ jm/dü

Augustin Freight zieht von Neuss nach Köln

Logistiker will im Niehler Hafen mehr auf Eisenbahn setzen



Die Augustin-Lkws erfüllen die höchsten EU-Vorgaben in puncto Umweltschutz – freiwillig.

Augustin Freight ist als Spezialist für Transport-Management eines der führenden Unternehmen in Österreich sowie West- und Osteuropa. Anfang Oktober des Jahres zog die Firmtochter Augustin Network DE GmbH von Neuss in den Niehler Hafen um.

Einen eigenen Fuhrpark von 560 Fahrzeugen unterhält Augustin europaweit, darunter Planensattelaufleger, Kipper- und Kühlfahrzeuge. Sie sind mit modernster Technologie ausgestattet; die Zugmaschinen besonders umweltfreundlich. Sie entsprechen der Norm Euro 5 EEV, derzeit strengste Lkw-Vorschrift innerhalb der Europäischen Union. Sie zu erfüllen ist freiwillig. Vor allem im Bereich Kohlenwasserstoff-Ausstoß reduzieren Motoren dieser jüngsten Lkw-Generation die Umweltbelastung. Auch bei der Wahl des Treibstoffs

denkt Augustin an die Umwelt – das Unternehmen benutzt seit einem halben Jahr ausschließlich Biodiesel ein. Um den Einsatz der Fahrzeuge besser planen zu können, ist die

Augustin Network

Augustin Network ist ein international tätiges Unternehmen für Transport-Management mit Sitz in Straßwalchen bei Salzburg/Österreich. Rund 1.000 Mitarbeiter in sechs Ländern und 14 Niederlassungen erwirtschaften jährlich 140 Millionen Euro Umsatz. Das Unternehmen befindet sich seit 2009 im Eigentum der am selben Standort ansässigen Augustin Quehenberger Group.

Weiter im Internet:

www.augustin-quehenberger.com

Augustin-Flotte mit modernsten GPS- und Telematikgeräten ausgerüstet. Die so genannte FleetBoard-Technologie gibt jederzeit via Satellit Auskunft über die Positionen aller Fahrzeuge. Neben dem Einsatz der eigenen Fahrzeuge setzt Augustin auf die langfristige Zusammenarbeit mit mittelständischen Transportunternehmen. Deren Lkws entsprechen allen Augustin-Qualitätskriterien.

Mehr Güterbahn-Leistungen in Niehl

Guido Broich, Niederlassungsleiter am Standort Köln, erläutert, warum der neue Augustin-Standort im Niehler Hafen ideal für das Leistungsangebot ist. »Augustin organisiert vorwiegend Teil- und Komplettlösungen zwischen Deutschland, den Benelux-Ländern, Österreich, Italien und der Schweiz. Der Standort Köln wurde gewählt, weil wir zukünftig verstärkt auf

diesen Verbindungen intermodale Lösungen (mehrerer Verkehrsträger, d. Red.) unter Einsatz der Bahn anbieten wollen. Wir sind hier am Hafen Köln außerdem sehr nahe am Industriegebiet und schätzen

die Autobahnnähe zur A1.« Das Kölner Planungs-Team organisiert Transporte für Kunden aus Spedition, Logistik und Industrie vor allem im Wirtschaftsraum Nordrhein-Westfalen. ■ dü

Anzeige

Mit Qualität zum Erfolg

HTAG

Häfen und Transport AG

Bunkerbetrieb



Reederei
Befrachtung



Seeschiffs-
agentur



Häfen
Umschlag



Kontraktlogistik



Spedition
Güterbehandlung



HTAG Häfen und Transport AG

Baumstraße 31 · 47198 Duisburg
Tel.: +49 (0) 20 66/2 09-0 · Fax: +49 (0) 20 66/2 09-1 92
www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Gustavsburg
Mannheim · Karlsruhe · Rotterdam · Thionville

Weltweit: Glas aus Porz per Spezial-Container

Die Kölner CTS und die Mega-Büro-Tower in Fernost



Bild: CTS

Die Firma Saint Gobain Glass Deutschland GmbH in Köln Porz liefert Spezialglas für die Ausstattung von Wohn- und Bürogebäuden mit Spezial-Containern in alle Welt. Durch Investitionen in Spezialumschlaggerät kann die CTS Container-Terminal GmbH die Boxen mit Übermaß im Hafen Niehl aufs Schiff verladen. Die bislang üblichen Lkw-Verkehre zum Seehafen fallen weg.

Regelmäßig fährt ein langes rotes »Ungetüm« durch den Kölner Hafen. Dabei handelt es sich um einen überhohen Container aus dem Kölner Süden. Auf einem Tieflader wird er transportiert. Im Container befinden sich wertvolle, 3,40 Meter hohe Glasscheiben. Die Firma Saint Gobain Glass Deutsch-

Mit der herausragenden Ladung muss der Spezialcontainer (Open Top Container) mit einem Tieflader gefahren werden; sonst könnte er zum Beispiel keine Autobahnbrücken passieren.

land GmbH in Köln Porz stellt sie her. Die Glasscheiben werden zur Weiterverarbeitung in viele europäische Länder, von Island bis Sizilien, von Irland bis Russland geliefert, aber auch direkt zum Kunden nach Fernost. Diese verarbeiten das Glas dort häufig als Fassadenscheiben von Bürogebäuden.

Fördert die Arbeitssicherheit: Spreader der CTS

Die Glasscheiben werden in besondere, oben offene Container gestellt. Das übliche Innenmaß eines Containers von 2,50 Metern würde durch die Lademaße des Transportgutes deutlich überschritten. Im Hafen werden die Container mit

einem so genannten Spreader für den Containerkran bewegt. Um die Container den Arbeitssicherheits-Bestimmungen entsprechend umschlagen zu können, schaffte die CTS Container-Terminal GmbH eigens das Spezialgerät an (s. Info-Kasten rechts). Im Niehler Hafen der HGK werden die Container schließlich in die oberste Lage auf ein Binnenschiff verladen und dann nach Rotterdam transportiert. Von dort geht es per Seeschiff zum Empfänger. Der Seetransport kann dann zum Teil noch Wochen dauern. Der Transport der Spezial-Container per Binnenschiff bietet sich ideal für schwere und empfindliche Güter über längere Distanzen an. Mit dessen Leistungsfähigkeit verglichen, kann der Straßentransport meist nicht mithalten. ■ jm/dü



Bild: CTS

Der Spreader muss die Distanz zwischen den oberen Container-Eckbeschlägen und der oben herausragenden Ladung überbrücken.

Spreader: Was ist das?



Bild: SUT Archiv

Ein Twin Spreader fasst zwei Zwanzig-Fuß-Container.

Als Spreader oder Containergeschirr bezeichnet man im Betrieb der Umschlagbahnhöfe und Hafen-Terminals die Hebezeuge, mit denen ISO-genormte Container umgeschlagen werden. Der Name leitet sich vom englischen Wort *spread* für *spreizen* ab. Denn meist handelt sich hierbei um Teleskoprahmen, die auf die Länge des Containers eingestellt werden können. So greifen sie in die vier oberen Eckbeschläge (*Corner Casting*) des Containers ein und verriegeln sich dort durch das Drehen der Drehschlösser (*Twistlocks*). Auch nicht verstellbare Container-Hebezeuge werden mit dem Begriff *Spreader* bezeichnet. Viele Spreader richten sich automatisch auf dem Container aus. Manche können auch zwei Container gleichzeitig greifen (*Twin Spreader*). ■ jm/dü

AEO-Zollstatus für CTS und neska in Köln

Vereinfachtes Zollverfahren bestätigt hohen Sicherheitsstandard

Zollabfertigung für internationale Lieferketten kostet Zeit und Geld. Umso besser, dass besonders sichere und gründliche Betriebe mit »amtlichem Segen« hier eine deutliche Beschleunigung erreichen können. Im April dieses Jahres reichten daher acht Unternehmen der neska-Gruppe an zwölf Standorten beim Hauptzollamt in Duisburg die Antragsunterlagen für den AEO-Zollstatus ein.

Der AEO-Zollstatus geht auf eine Sicherheitsinitiative des Zolls zurück. Sie hat den Schutz der internationalen Versorgungskette sowie den Schutz der EU-Außengrenzen zum Ziel. Das Bewilligungsverfahren bei der neska beinhaltete neben den inhaltlichen Antragsprüfungen auch die Begehung der Betriebsanlagen samt Überprüfung derer Sicherheitsmaßnahmen. Die Tatsache, dass der überwiegende Teil der neska-Unternehmen bereits nach dem ISPS-Code zertifiziert sind, war dabei von großem Vorteil. Die Prüfungen in dem Bewilligungsverfahren dauerten bis in den Herbst und schlossen mit der erfolgreichen Zertifizierung durch die Zollbehörden Mitte September des Jahres ab.



ISPS-gerechte Zugangskontrolle zum KCT-Containerterminal im Hafen Krefeld. Die Zertifizierung erleichterte die Zulassung zum AEO-Zollstatus.



Sind stolz auf den AEO-Status: CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland und Karl-Heinz Schoon (v. li.).

Der AEO-Status

Seit Januar 2008 ist es möglich, den Zollstatus eines *Authorized Economic Operator (AEO)* zu erlangen. AEO steht im Deutschen für *Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter*. Rechtliche Basis ist der europäische Zollkodex (ZK) nebst *Durchführungsverordnung (ZK-DVO)*. Beide traten Anfang 2007 in Kraft. Bewilligungsvoraussetzung für ein Unternehmen sind dessen für den Zoll bedeutsame Dienstleistungen. Den AEO-Status gibt es in verschiedenen Varianten: AEO C verspricht vereinfachte Verfahren bei der Zollabwicklung, AEO S steht



für die Erfüllung erhöhter Sicherheitsstandards in den Unternehmen. Beide Varianten zusammen ergeben den AEO F. Das F dieser von den meisten Unternehmen angestrebten Vollvariante steht für »full« (deutsch: voll). ■ jm

Diese Unternehmen erhielten den AEO-Status:

- neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH: Niederlassungen Düsseldorf, Köln, Mannheim und Bingen
- Container Terminal Service GmbH (CTS) in Köln
- Duisburg Bulk Terminal GmbH (dbt) in Duisburg
- uct Umschlag Container Terminal in Dormagen mit der Niederlassung in Neuss
- Rhein-Ruhr Bulk Terminal GmbH (RBT) in Duisburg
- Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) in Düsseldorf
- Rhein-Ruhr Terminal GmbH (RRT) in Duisburg
- Krefelder Container Terminal GmbH (KCT) in Krefeld

In und nach Krise stabil: HGK-Tochter HTAG

Kraftwerkslogistik bringt Wachstumsperspektiven

Der traditionsreiche Massengut-Dienstleister HTAG Häfen und Transport AG ist dank seiner breiten Aufstellung in den Bereichen Binnenschiffs- und Bahntransporte, Umschlag, Lagerung und Spedition stabil aus der Krise gekommen. Die in Duisburg ansässige vollständige Tochter der HGK konnte ihr Engagement im Bahnverkehr durch gemeinsame Logistikangebote mit der Muttergesellschaft im letzten Jahr sogar noch ausbauen.



Alle Bilder: SUT

Löschen eines mit 6.000 Tonnen Importkohlen beladenen Koppelverbandes im HTAG-Hafen Mainz-Gustavsburg.

HTAG-Vorstand Volker Seefeldt blickt trotz der gegenwärtig noch steigerungsfähigen Beschäftigungs- und Frachtsituationen auf den Binnenschiffahrtmärkten mittelfristig optimistisch in die Zukunft. »Die Inbetriebnahme neuer Kohlekraftwerke ab 2012 und das Anwachsen der Importkohlenmengen durch die rückläufige Förderung deutscher Steinkohle werden Bahn und Binnenschiff zusätzliche Transportmengen beschern. Wir bereiten uns schon heute mit Investitionen und dem Abschluss langfristiger Lieferverträge auf diese Entwicklung vor. Damit sichern wir unserem Unternehmen und seinen Marktpartnern weitere Anteile in diesem Wachstumsmarkt«, ist er überzeugt.

Führendes Unternehmen der Importkohle-Logistik

Spätestens ab 2018 ist Schicht im Schacht. Denn dann muss die Kohleförderung aus deutschen Bergwer-



Uwe Wedig (oben) und Volker Seefeldt, HTAG-Vorstände.



Kohlemischanlage der HTAG im Hafen Duisburg.

ken, die 2008 noch knapp 17,1 Millionen Tonnen betrug, vollständig durch Importe ersetzt werden. Für die Kohleimportehäfen an der Nordsee – vor allem Vlissingen, Terneuzen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Wilhelmshaven, Nordenham, Bremen und Hamburg – bedeutet dies einen Mengenzuwachs; bezogen auf 2008, um etwa 50 Prozent auf dann 75 Millionen Tonnen. Im Hinterland profitieren hiervon die Binnenhäfen, darunter auch die der HGK in Köln.

Mit der Übernahme von Mengen- und Transportgarantien hat sich die HTAG in den vergangenen Jahrzehnten als zuverlässiger Partner in der Massengutlogistik für die Industrie-, Agrar-, Energie- und Entsorgungswirtschaft auf allen europäischen Wasserstraßen erwiesen. Das umfassende logistische Leistungsangebot im Bereich Binnenschiffahrt und Häfen sowie die Kooperation mit dem Bahnbereich der HGK haben die HTAG zu einem führenden Unternehmen der Importkohle-Logistik gemacht. Dabei übernimmt die HTAG gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen umfangreiche Aufgaben in der Steuerung, Koordination und Distribution komplexer Massengutströme für die Energiewirtschaft.

Alles aus einer Hand

Traditionell bedient die HTAG zahlreiche Kraftwerksstandorte in Deutschland sowohl per Schiff als auch im Nachlauf per Bahn mit Importkohle. Die Zufuhr der Importkohle per Binnenschiff und Bahn aus den Seehäfen, die Zwischenlagerung und Behandlung der Ware in eigenen Binnenhäfen, der Weitertransport per Bahn oder Lkw zum Kraftwerk ermöglichen die synchrone Anlieferung der Verbrauchsmengen entsprechend dem täglichen Bedarf. Dadurch werden unnötige Lagerhaltungs-, Kapitalbindungs- und Flächenkosten für die Kunden vermieden. Dank der Beschaffung von 100 eigenen Kohlewaggons durch die HGK und deren Vermarktung durch die HTAG konnte das Bahngeschäft 2009 in größerem Umfang als bisher ausgebaut werden, wobei HTAG das Auslastungsrisiko mitträgt. Auch hierzu wurden längerfristige Verträge mit der Energiewirtschaft für den Transport ab Seehafen abgeschlossen. »Es ist eben wichtig, dass ein Transportunternehmen alle Verkehrsträger und auch die Häfen im Selbsteintritt anbieten kann. Da unterscheiden wir uns von den meisten Wettbewerbern, die oft nur einzelne Segmente besetzen«, berichtet HTAG Vorstand Uwe Wedig.

Mit Hafenbetrieben in Duisburg, Mainz-Gustavsburg, Mannheim und Karlsruhe ist die HTAG an allen bedeutenden Standorten mit ihrem umfangreichen Leistungsangebot vertreten. Neben Kohle sind die Haupttransportgüter Baustoffe, Agrar- und Recyclinggüter. Weitere Niederlassungen in Rotterdam, Thionville, Berlin und Emden sorgen für gesicherte Qualität auch im Verkehrs- und Speditionsbereich sowie in der Kontraktlogistik. Unter Kontraktlogistik versteht man das Geschäftsmodell einer langfristig arbeitsteiligen, vertraglichen Zusammenarbeit eines Güter-Herstellers, -Händlers oder Verbrauchers mit einem Logistikdienstleister.

Qualität und Service

Das traditionell starke Engagement an Rhein und Mosel wurde in den letzten Jahren durch zunehmende

Aktivitäten im Rheinwechsellverkehr, im Kanalgebiet sowie auf der Elbe und der Oder ergänzt. Mit neu gegründeten Niederlassungen in Berlin, Emden und einer Agentur in Stettin konnten zusätzliche Marktgebiete und Transportmengen dauerhaft hinzugewonnen werden. Parallel wurde die Großraumflotte am Rhein durch kanalgängige Schiffe, die für diese Fahrtgebiete besonders geeignet sind, ergänzt. »Auch künftig wollen wir diese Regionen und ihre angrenzenden Märkte verstärkt bedienen. Denn Qualitäts- und Service-Orientierung zeigen auch bei den Kunden in diesem Fahrtgebiet gute Resonanz«, so Volker Seefeldt. »Mittlerweile ist dieser Marktbereich das Rückgrat in der Binnenschiffahrt bei der HTAG und erzielt seit Jahren gute Markterfolge«, pflichtet ihm Uwe Wedig bei. ■ jm

Neues aus den Häfen

HGK empfängt Politik und Wirtschaft

Ist Köln eine Dienstleistungsmetropole? Oder entscheiden Industrie und Logistik über die Zukunftschancen der Region? Und wie sieht die Logistik der Zukunft aus? Diese und viele weitere Fragen diskutierten rund 60 hochrangige Gäste aus Politik und Wirtschaft am 15. November im Kölner Hafenamt. Zu den Rednern zählten Hans-Werner Bartsch, Bürgermeister der Stadt Köln, HGK-Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender und Ulrich S. Soënius, Geschäftsführer der IHK. Er vertrat den erkrankten Michael Garvens, Vorsitzender der Flughafen-Geschäftsführung und IHK-Vize-Präsident. ■ jz



Im Mittelpunkt: Zukunft der Logistik.

Erste Kölner Hafenrundfahrt

3.000 Anrufer können nicht irren. »Der Andrang auf diese Rundfahrt hat uns zunächst selbst überrascht«, sagt Mario Göllner, Chef der KölnTourist Personenschiffahrt am Rhein GmbH. Gemeinsam mit der HGK hatte er im September eine »kostenlose Testfahrt« in die Kölner Häfen unternommen. »Wir hatten angenommen, dass es Interesse gibt, die Häfen aus einer anderen Perspektive zu sehen – nämlich vom Wasser aus. Deshalb wollten wir testen, wie eine solche Fahrt ankommt«, beschreibt HGK-Prokurist Rolf Küppers das Vorhaben. »Es war der Wahnsinn! Positiver Art, trotzdem Wahnsinn!«, sagt Ruth Antony. Bei ihr trafen die meisten Anfragen am HGK-Telefon ein. »Drei Tage liefen hier die Hörer heiß. Dabei war das Schiff bereits am ersten Tag noch vor neun Uhr morgens voll«, erzählt Anthony.

Über zwei Stunden dauerte die Fahrt Ende Septembervom Rheinauhafen nach Niehl und zurück. Margit Knott und Jan Zeese von der Pressestelle der HGK erläuterten den mehr als 200 Gästen an Bord der MS Rheinland den »Logistikknoten Köln«. Eine zweite Fahrt, 14 Tage später, war bereits nach zwei Tagen ausverkauft. »Köln hat ein neues Freizeitangebot«, freut sich KölnTourist-Chef Göllner. Sein Unter-



nehmen wird ab März 2011 jeden ersten Freitag im Monat eine Hafenrundfahrt anbieten. Tickets gibt es für elf oder acht (ermäßig) Euro bei KölnTourist: www.koelntourist.net oder telefonisch unter 0221 12 16 00. ■ jz

Der Hafen Niehl vom Wasser aus.

BLG CarShipping: Autos auf Rhein und Donau

Moderne Schiffe als Teil eines europäischen Netzwerks

Zusammen mit erfahrenen Partnern aus der Binnenschifffahrt realisiert BLG Carshipping seit mehr als 25 Jahren europaweit Transporte für die Fahrzeugindustrie zu Land und zu Wasser. Die Kölner Ford-Werke und die HGK waren von Anfang an dabei.

Das erste Autotransportschiff wurde 1984 für den Automobilhersteller Ford auf der Verbindung Antwerpen/Vlissingen und dem Köln-Niebler Hafen der HGK eingesetzt. Heute wird eine Verladeanlage direkt am Fordwerk im Ölhafen der HGK genutzt, so dass die Fahrzeuge direkt vom Montageband auf die Schiffe fahren können. Die Kooperation Interrhijn-BLG betreibt heute als Befrachter, der die Ladungen und die Papiere bereitstellt, fünf Binnenschiffe für den Autotransport auf dem Rhein. Die Schiffe sind Eigentum so genannter niederländischer Partikulierer. So heißen selbstständige Schiffseigner, die ihre Schiffe selbst fahren. Die Kooperation wurde Mitte der 80er-Jahre von dem Bremer Autospediteur Harms ins Leben gerufen. Im Jahr 2002 übernahm BLG Logistics die Mehrheit bei Harms, heute liegt deren Anteil bei 94 Prozent. Neben Köln gehören am Rhein die Auto-Terminals in Duisburg und Neuss



Mit gigantischen Ausmaßen: das BGL-Autoterminal in Neuss.

zum Netzwerk. Die Ford-Fahrzeuge gehen über Vlissingen per RoRo-Schiff weiter nach Großbritannien und über Antwerpen in den

Export. RoRo steht für »roll on, roll off«, was, aus dem Englischen übersetzt, so viel wie »roll rauf, roll runter« bedeutet.

Moderne Schiffstechnik im Einsatz

Mittlerweile sind fünf Schiffe sowie vier Schubleichter im Einsatz. Schubleichter oder auch Barge sind Frachtschiffe ohne eigenen Antrieb, die gemeinsam mit einem Motorschiff als Koppelverband fahren. Die Schiffe Ingona, Barco, Kiruna und Titan sind weitgehend baugleich. Bei einer Länge von 110 und einer Breite von elf Metern kann jedes von ihnen auf fünf Decks rund 550 Autos befördern. Die Forenso ist 135 Meter lang und hat mit vier Decks die gleiche Kapazität. Zwei der Schubleichter können bis zu 400 Autos laden, die beiden anderen bis zu 230. Mindestens ein Schiff ist in Köln immer ladebereit.

Nicht nur die Hinfahrt lohnt sich für den Eigner: Auf dem Rückweg werden spanische Opel-Fahrzeuge aus Vlissingen nach Duisburg transportiert. Zudem fährt die BLG weitere Ford-Fahrzeuge aus Großbritannien und der Türkei nach Köln und zwei Mal wöchentlich nach Würth, einem Hafen am Oberrhein. Insgesamt werden so 160- bis 170tausend Pkws jährlich transportiert. Bis Juli 2010 waren es bereits 110.000.

Die Werksferien der Autohersteller werden regelmäßig für eine gründliche Wartung der Schiffe genutzt. Heute wird die Rheinschifffahrt durch das Joint Venture (deutsch: Gemeinschaftsunternehmen) BLG Interrhijn Autotransport Roro BV betrieben. »Mit der Zusammenarbeit sind wir sehr zufrieden«, freut sich Michael Bünning, Geschäftsführer bei BLG Carshipping.

Europaweites Netzwerk – auch zu Lande

Seit 1995 betreibt die BLG das Auto-Terminal in Kelheim an der Donau. Die Schiffe Heilbronn und Kelheim mit einer Kapazität von jeweils 260 Autos pendeln zwischen Ungarn und Kelheim. Sie transportieren meist Pkws der Marken Suzuki und Ford Transit Connect von den ungarischen Montagelinien nach Kelheim. Die 700 Kilometer lange Fahrt stromaufwärts dauert drei Tage. 2009 kamen Logistikdienstleistungen für die Ford-Werke in Krajowa in Rumänien Richtung Kehlheim neu hinzu. Auf dem Rückweg werden VW Crafter nach Budapest gebracht. Beide Schiffe transportieren zusammen zirka 25.000 Fahrzeuge im Jahr.

Im Projekt BLG-Autorail startete im Oktober 2008 der erste Zug mit eigenen Waggons. »2009 haben wir bereits 100tausend Autos transportiert, in diesem Jahr werden es doppelt so viele sein«, schätzt Bünning. Mit einem Anteil von rund 40 Prozent am Transportvolumen der BLG AutoRail ist



Michael Bünning, Geschäftsführer bei BLG Carshipping.

die Volkswagen Group der größte Einzelkunde. Rheinisches Fazit am Schluss: Mit dem Köln-Niebler Hafen trägt auch die HGK erheblich mit dazu bei, dass zufriedene Kunden in Übersee schließlich ihre neuen Ford-Fahrzeuge in Empfang nehmen können. ■ mn/dü



Verladung von Ford Fiestas im HGK-Hafen Köln-Niehl.

Verkehrsfachwirt im Hafen Köln-Niehl

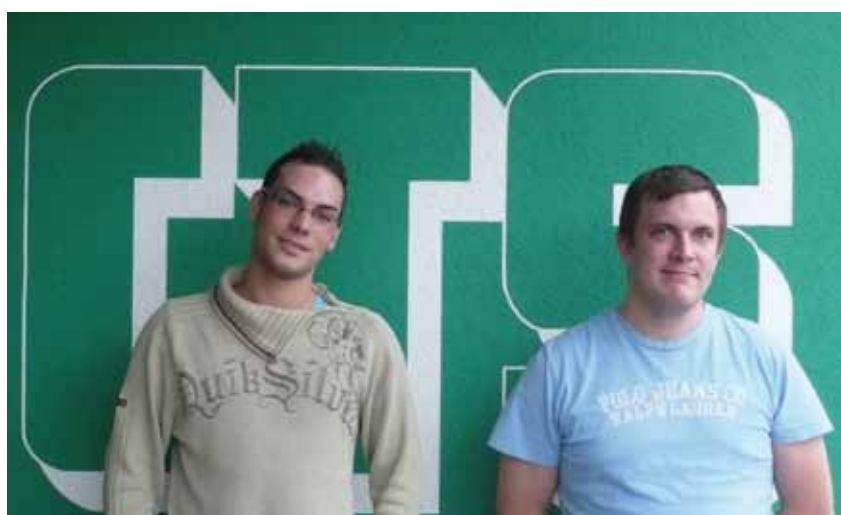
Im September 2009 startete der erste Prüfungsvorbereitungskurs auf die IHK-Prüfung zum Geprüften Verkehrsfachwirt/-in. Nach einem Jahr und der Zwischenprüfung lassen die Teilnehmer der CTS Container-Terminal GmbH das Jahr Revue passieren.

An einem herbstlichen Samstagmorgen trafen sich insgesamt zehn Teilnehmer zur ersten Unterrichtsstunde. »Viel Stoff haben wir an diesem Samstag nicht durchgenommen«, erinnert sich Andreas Wieland. Sein Kommilitone Magnus Ludwig pflichtet ihm bei: »Da haben wir noch gedacht, wir haben alle Zeit der Welt«.

Ein Jahr und 31 Unterrichtssamstage später lautet das Fazit der Gruppe: Ja ist denn schon wie-

der Weihnachten?! »Wir hoffen, dass wir alle die Zwischenprüfung bestanden haben. Einfach war es nicht, aber wir wurden gut vorbereitet«, sagt Dennis Sizos. Jetzt gilt

es sich von den Strapazen der Zwischenprüfung zu erholen und Kraft für die kommenden 31 Samstage zu sammeln, denn am 13. November startet die zweite Runde. ■ jm



Berufschancen gesteigert: Kursteilnehmer der CTS Container-Terminal GmbH.

Weiterbildung Verkehrsfachwirt startet neu

Start: 13. November 2010, Einstieg bis Ende des Jahres noch möglich
Anmeldung: sofort
Nachmeldung: bis Ende 2010 möglich
Dauer: Zwei Jahre, jeden Samstag
Ort: Hafen Köln-Niehl
Träger: Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.
Zielgruppe: Insbesondere Beschäftigte in Speditionsbetrieben
Voraussetzung: Abschluss Speditionskaufmann/Speditionskauffrau mit einjähriger Berufspraxis oder anderer kaufmännische Ausbildung mit je nach Branche zwei oder fünf Jahren Berufspraxis
Kosten: Bei zehn Teilnehmern etwa 100 Euro pro Monat
Kontakt: www.verbandkoelnerspediteure.de
 info@verbandkoelnerspediteure.de

Weiter im Internet:

www.verbandkoelnerspediteure.de

Neues von der HGK

Neue Fahrradständer an HGK-Haltstelle

Das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat an der Stadtbahnhaltestelle Siegstraße der Linie 16 neue Fahrradständer aufgestellt. »Nach stadtgestalterischen Aspekten« habe die Stadt die neuen Abstellmöglichkeiten an der HGK-betriebenen Haltestelle ausgewählt, so das Presseamt der Stadt. Die Ständer sind überdacht. Der Individualverkehr mit Rad und Bahn wird so noch service- und umweltfreundlicher.

■ jb

Neu bedacht: Fahrradständer an der HGK-Haltestelle Siegstraße.



Bild: Siermann

HGK und Kunst in Frechen

Die ehemalige Signalwerkstatt der HGK am alten Frechener Bahnhof wird zum Kunstzentrum. Die HGK ermöglicht dies durch den Verkauf eines insgesamt 12.000 Quadratmeter großen Geländes an die elfa GmbH. Die Signalwerkstatt gehörte einst zur Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE), einem Vorgängerunternehmen der HGK. Nach Fertigstellung beziehen Künstler dort Ateliers mit Flächen von 15 bis 75 Quadratmetern. Kultur hat in Frechen Eisenbahn-Tradition. Zwischen 1978 und '82 liefen 30 Folgen des Fernsehgeschichte schreibenden Talks *Bio's Bahnhof*. Der WDR sendete live aus dem benachbarten ehemaligen KFBE-



Der alte Bahnhof in Frechen.



Frechener Bahnhof um 1900.

Depot. Die Kulisse der Sendung bildeten KFBE-Fahrzeuge. In der Runde plauderten Pop-Größen wie Panikrocker Udo Lindenberg oder Schmusebarde Angelo Branduardi neben Spaßvögeln wie Karl Dall oder Jürgen von der Lippe. Musikalisch glänzte die Neue Deutsche Welle-Band DAF ebenso wie der Bläserkorps der Kreisjägerschaft des Rheinisch Bergischen Kreises. Ein typisches Kultur-Menü nach Art des Dr. Alfred Biolek! ■ jb

Neues aus der Modellbahn-Welt

Neu bei Piko als Modell erschienen – die von der HGK bundesweit gefahrene schwere Güterlokomotive der Baureihe 185 in der Größe HO (aufgenommen vor der HGK-Säule im Hafenamts).



Bild: Buchner

Wer weiß, was es ist? Mitmachen und gewinnen!



Joachim Rieger ist begeistert vom Deutzer Hafen. »Es gibt hier so viel zu sehen: große Geräte – und kleinste Details: Diese Mischung fasziniert mich«, sagt der Fotograf, der die HGK im September 2010 mit seinem »Workshop für Fotobegeisterte« besuchte. Dabei entstand diese Aufnahme. Sie zeigt Rieger, während er zwei Kursteilnehmern eine Aufnahme erläutert.

Wissen Sie, wo das Bild aufgenommen wurde? Stammt es:

- ... von den Verladeeinrichtungen der Ellmühle?
- ... von der Gleisanlagen auf der Rückseite des Schrottplatzes der Theo Steil GmbH?
- ... von der Drehbrücke an der Hafeneinfahrt?

Wenn Sie die richtige Lösung wissen, dann schreiben Sie bitte eine Postkarte an:

HGK
Abteilung M
z. Hd. Jens Buchner
Postfach 250348
50519 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:
hafenzeitung@hgk.de

Name und Absende-Anschrift nicht vergessen!
Einsendeschluss ist der 31. Januar 2011,
der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Unter allen richtigen Einsendungen verlost die HGK eine Ausgabe des Buches *Köln fotografiert*.
Tipps und Tricks für bessere Bilder, signiert vom Autor Joachim Rieger.

Rätsel aus der letzten Ausgabe:



Die richtige Antwort lautete:
»Kranhaus«.

Aus den korrekt eingesandten Antworten wurde gezogen:

H. G. Vockenberg aus Köln.

Herzlichen Glückwunsch zum Gewinn einer HGK-Lok Vossloh G 1700 im HO-Modellmaßstab! Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt.

KÖLNER KÖPFE

Abdulkadir Öztürk:
Rangieraufsicht

Gerade 41 Jahre alt und schon 25 Jahre Eisenbahner – Abdulkadir Öztürk arbeitet als Rangierer und Rangieraufsicht im Niehler Hafen der HGK. Als 16-Jähriger nahm ihn einst sein Vater mit zu seinem Arbeitsplatz bei der damaligen Deutschen Bundesbahn. Dort lernte er zwei Jahre von der Pieke auf »alles, was zum Rangierhandwerk dazugehört.« Öztürk kuppelte Loks und Wagen an und ab, plante Rangierbewegungen, lenkte Rangiereinheiten hin und her im Bahnhof – tags wie nachts, bei jedem Wetter, zu jeder Jahreszeit. Auch erledigte er jede Menge Schriftverkehr. Zuggpapiere wie Brems- und Wagenzettel sowie Frachtpapiere mussten erstellt und überprüft; Wagen mit Gefahrgütern besonders kontrolliert werden. Als Rangieraufsicht trägt der dreifache Familienvater seit vier Jahren nun noch mehr Verantwortung. Entsprechend den Bedürfnissen der im Hafen ansässigen Firmen, lässt er Wagen bereitstellen oder abholen, Züge zusammenstellen und schadhafte Wagen ausrangieren. Wenn die HGK-Leitstelle die benötigte Lok mal nicht sofort erübrigen kann, »dann ist schon immer ein bisschen Stress dabei«, lacht Öztürk. »Mir macht das



Bild: Buchner

Rangieren immer noch Spaß. Ich bin gern draußen.« Sportlich müssten Rangierer sein und räumlich denken können, sagt er. Mutig wohl auch, denn sie fahren auf den Loks oder Wagen im Freien mit. Welche Wünsche hat der geübte Schwimmer und Kraftsportler? »Nicht viele – gesund bleiben und, dass mein Sohn die Eisenbahner-Tradition unserer Familie bestenfalls bei der HGK fortsetzen kann.« ■ jb

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,
Siebengebirgsstr. 14,
53757 Sankt Augustin,
Telefon: +49 (0) 2241 1482517,
mobil: +49 (0) 171 3084346,
Telefax: +49 (0) 2241 1482518,
info@schiffahrtundtechnik.de,
h.w.duenner@schiffahrtundtechnik.de,
www.schiffahrtundtechnik.de

Redaktion:
Jens Buchner,
Hans-Wilhelm Dünner,
Judith Matthe,
Michael Nutsch,
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