

**Titelthema:****Container-Verkehr auf dem Rhein
Mega-Trends der Weltwirtschaft**

Seiten 2/3

Logistik-Experte:**Ford Köln**

Seite 4

**Neue Niederland-Verkehre
der HGK**

Seite 7

Für den Aufschwung gerüstet

Köln ist zweitgrößte Hafenstadt Deutschlands

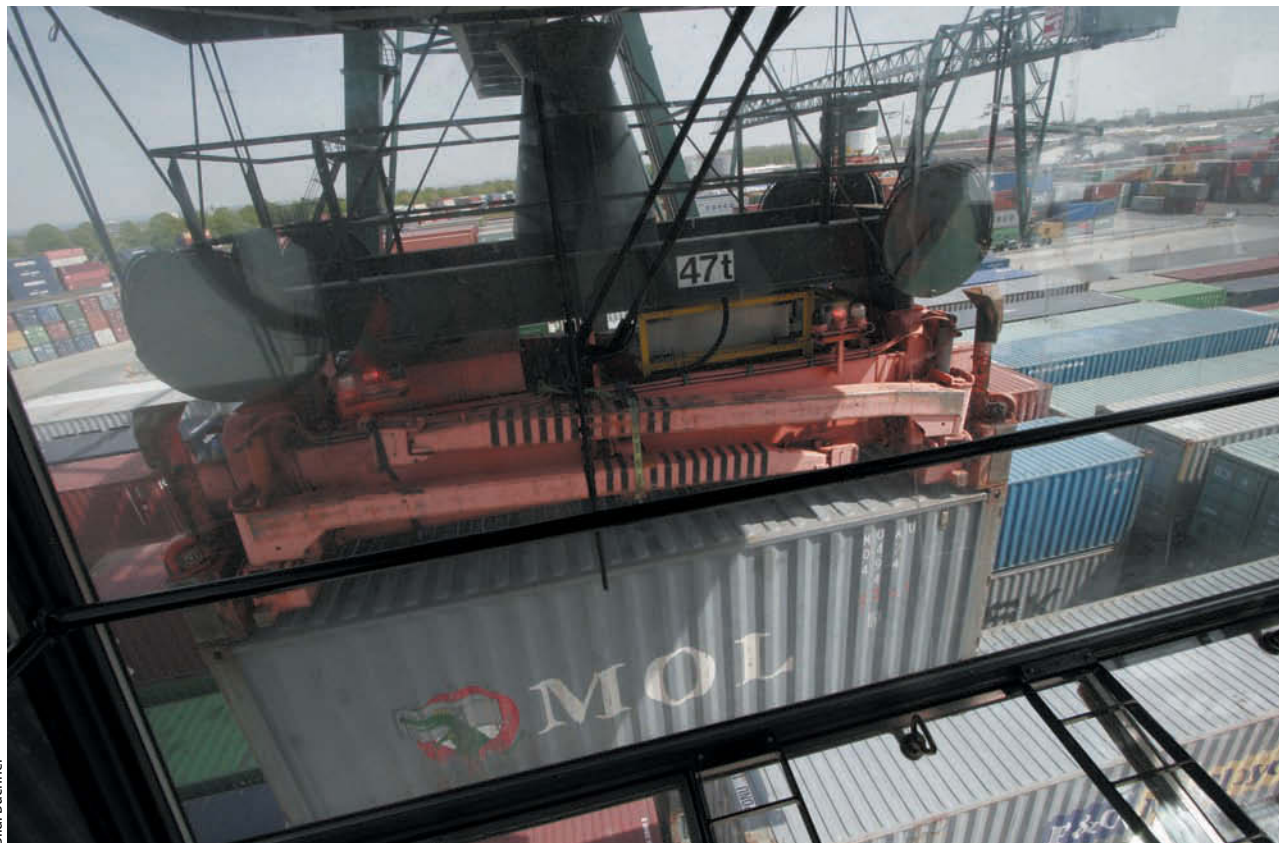
Köln ist die (Binnen-)Hafenstadt Nummer zwei in Deutschland. Die vier Kölner Häfen schlugen im vorigen Jahr fast zwölf Millionen Tonnen Güter um. Die Häfen der Domstadt verteidigten damit ihre sehr gute Position. Von der zurückliegenden Krise waren sie nur wenig betroffen und blicken inzwischen mit einigem Optimismus in die Zukunft.

Historisches Krisenjahr für die Europäische Logistikbranche: das Jahr 2009. Einen derartigen Rückgang der Gütermengen hatten die an hohe Wachstumszahlen gewöhnten Unternehmen seit Jahrzehnten nicht mehr erlebt.

Die Umsatzeinbrüche begannen bereits im Herbst 2008. Die amerikanische Finanzkrise hatte den weltweiten Abschwung der Wirtschaft dramatisch verschärft. In der Folge erlebte die deutsche Wirtschaft einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um etwa sechs Prozent. Wichtige Branchen wie der Maschinenbau, die Automobil-Industrie oder die chemische Industrie mussten herbe Einbrüche verkraften. Vor allem der Export schwächelte – sonst eine besondere Stärke der deutschen Wirtschaft.

Schlimmer für Eisenbahn als für Häfen

Dadurch musste auch der Güterverkehr deutliche Einbußen hinnehmen. So ist das Transportaufkommen in Deutschland 2009 insgesamt auf knapp vier Milliarden Tonnen und damit um mehr als elf Prozent gegenüber 2008 gesunken. Von den Rückgängen waren alle Verkehrszweige betroffen: Straßen- und Eisenbahnverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt, Rohrleitungen und Luftfahrt.



Gerade im Container-Umschlag steigen nach der Krise die Umschlagmengen – wie hier im Niehler Hafen – wieder rapide an.

Besonders schlimm litt der Güterverkehr bei der Eisenbahn. Das Verkehrsaufkommen nach Tonnenkilometern sank um 17,3 Prozent auf 95,6 Milliarden. Auch die Binnenschifffahrt war sehr stark betroffen. 53,7 Milliarden Tonnenkilometer bedeuten ein Minus von 16,2 Prozent. Zum Vergleich: Die Transportleistung des Straßengüterverkehrs sank um 10,2 Prozent auf 424,5 Milliarden Tonnenkilometer.

Diese kritische Situation haben die Häfen der HGK deutlich besser überstanden als die meisten Wettbewerber. In den vier Kölner Industriehäfen – Godorf, Deutz und die beiden Niehler Häfen – verringerte sich der Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr um 7,8 Prozent und lag bei rund zwölf Millionen Tonnen. Rund 7.500

Schiffe wurden 2009 in Köln be- und entladen. Damit bleibt Köln die zweitwichtigste Binnenhafenstadt Deutschlands.

Container-Umschlag als Mega-Trend der Region

Die Wirtschaftskrise dämpfte auch das in den vergangenen Jahren stetig angewachsene Container-Aufkommen. Insgesamt schlug die HGK im Vorjahr rund 450.000 Container-Einheiten um. Dies entspricht einem Rückgang von 16,6 Prozent. Zugleich erholte sich das Container-Geschäft als erstes von der Krise. Die weltweite Zunahme der Verkehrsmengen ist ein so genannter Mega-Trend, der für eine starke Industrieregion wie Köln von großer Bedeutung ist.

Die Kölner Häfen werden im Laufe des Jahres 2010 einen erheblichen Teil der 2009er-Verluste wieder aufholen. »Die Krise hat den langfristigen Boom nur verzögert. In den kommenden Jahren werden die Umschlagmengen in den Häfen wieder rasant wachsen. Spätestens 2013 stoßen wir vor allem im Container-Bereich an Kapazitätsengpässe«, ist sich Dr. Rolf Bender, Vorstandssprecher der HGK, sicher.

Köln – Hafenstadt mit Wachstumspotenzial

Deshalb hat die HGK die aktuelle Krise für Investitionen genutzt, etwa durch eine Teilerneuerung des Container-Terminals am Stapelkai in Köln-Niehl sowie die Modernisierung der Hafenbecken in Niehl und Godorf. Mit dem Bau eines neuen Terminals für den Kombinierten Verkehr sowie der dringend notwendigen Erweiterung des Godorfer

Fragen Sie die HGK!

Wollen Sie mehr darüber erfahren, mit welchen Konzepten sich die HGK auf Verkehrszuwächse vorbereitet? Haben Sie Interesse an einem Geschäftsbericht der HGK? Dann schreiben Sie an: presse@hgk.de

Hafens will die HGK nun die nächsten Schritte unternehmen. Damit Köln Deutschlands Binnenhafenstadt Nummer zwei bleibt – wenn nicht bald sogar zur Nummer eins wird ... ■ jz

Weiter im Internet:

www.hgk.de

Verkehrsprognose Rheinland 2025

Die Industrie- und Handelskammern (IHK) des Rheinlandes haben die Entwicklung des Güterverkehrs im Rheinland bis 2025 berechnet. Bis 2025 wird der Verkehr im Rheinland im Jahresdurchschnitt um 2,4 Prozent wachsen. Die gesamte Güterverkehrsleistung im Rheinland wird insgesamt um zwei Drittel steigen und 2025 über 275 Millionen Tonnenkilometer betragen. Die Güterverkehrsleistung

auf der Wasserstraße wird bis 2025 um ein Drittel steigen. Der Güterverkehr auf der Schiene wird um knapp 55 Prozent wachsen. Die Güterverkehrsleistung auf der Straße steigt noch stärker, nämlich um 93 Prozent auf dann 84 Milliarden Tonnenkilometer. Vor allem der Transitverkehr zieht an: 2025 werden fast zwei Drittel aller Lkws als Transit durch das Rheinland fahren.

Editorial



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

Liebe Kölnerinnen und Kölner!

Die Talsohle scheint durchschritten. Wir hoffen darauf, dass sich der Trend in allen Branchen der Industrie und des Handels fortsetzen und eine Aufbruchstimmung erzeugen wird.

Wenn die Wirtschaftskrise aus den Schlagzeilen verschwunden ist, werden die langfristig relevanten Themen wieder stärker in den Fokus rücken. Dazu gehört der Umweltschutz, nicht allein als politisches Thema. Auch die Logistikbranche sieht sich in der Pflicht, umweltbewusste Transporte durchzuführen. Die Logistikunternehmen befassen sich intensiv mit dem Thema »Grüne Logistik«. Gemeint ist, dass bei der Auswahl der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße die ökonomisch und ökologisch bestmögliche Lösung gefunden wird, wobei Schiff und Bahn im Hauptplau den größten Anteil haben sollen.

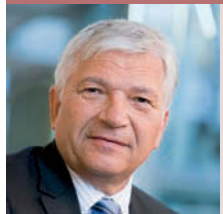
Die Verkehrsbranche ist mit einem Anteil von 23 Prozent an der Treibhausgasentwicklung beteiligt und muss aus diesem Grund einen ökologischen Beitrag leisten. Die Logistik-Unternehmen haben ihr Qualitätsmanagement um das Thema Umweltschutz erweitert und sich nachvollziehbar in die Pflicht genommen. Durch die Vernetzung der einzelnen Teilnehmer der Lieferkette ist es nicht nur auf lokaler und nationaler Ebene, sondern auch weltweit möglich, auf die Transportplanung Einfluss zu nehmen.

Die Unterstützung der Politik zur Förderung des Wasser- und Schienennetzes wird auch die Hafenstandorte in Köln mit ihren intermodalen Verkehrsangeboten attraktiver machen und einen unverzichtbaren Beitrag zur ökologischen Verkehrsoptimierung leisten.

Alle sind aufgerufen, die Maßnahmen zur Verminderung der Treibhausgase durch eigene Beiträge umzusetzen. Denn Umweltbewusstsein beginnt mit dem Handeln jedes einzelnen Bürgers.

a. kranz

Drei Fragen an Dr. Rolf Bender



Herr Dr. Bender, wie hat Ihr Unternehmen das Jahr 2009 überstanden?

Dr. Rolf Bender: Die HGK ist mit einem blauen Auge davon gekommen. Wir mussten zwar erhebliche Umsatzrückgänge hinnehmen. Aber unser Ergebnis war insgesamt noch knapp positiv.

Wie entwickelt sich das Jahr 2010?

Dr. Rolf Bender: Im Cargo-Bereich, also dem Eisenbahngüterverkehr, liegen wir im Plan. Das ist nach den Einbrüchen des Vorjahres eine gute Nachricht. Das

Hafengeschäft entwickelt sich positiv. Wenn es weiter so läuft, wird 2010 zwar kein Rekord-, aber auch kein Krisenjahr.

Was ist die mittelfristige Perspektive der HGK?

Dr. Rolf Bender: Auf Dauer wird der Güterverkehr weiter deutlich zunehmen. Binnenschiff und Eisenbahn bieten ökologisch und wirtschaftlich sinnvolle Alternativen zum Lkw. Deshalb entwickeln wir laufend neue Konzepte, um mit diesem Markt gemeinsam weiterzuwachsen.

Dr. Rolf Bender ist Sprecher des Vorstands der HGK.

Moderner Container-Verkehr auf dem Rhein

Ballungsräume am Rhein verfügen meist über mehrere Terminals am Wasser

Der Bau eines zweiten trimodalen Container-Terminals in Köln stößt bei einigen Anwohnern und Naturschützern nach wie vor auf starke Ablehnung. Dabei haben die Erfahrungen in anderen Ballungsräumen entlang des Rheins gezeigt, dass sich insbesondere Terminal-Standorte mit Straßen-, Wasser- und Bahnzugang eignen, um Container-Verkehre sinnvoll zu steuern.

Alle Wege führen nach Niehl. Für ankommende Containerschiffe, ebenso wie für Exportcontainer, die auf dem Rhein verschifft werden sollen, ist das CTS Container-Terminal im Niehler Hafen die einzige Anlaufstelle in Köln und Umgebung. Um die Industriegebiete im Süden der Stadt an Deutschlands leistungsfähigste Wasserstraße anzubinden, müssen Lkws entweder durch die Stadt fahren oder den Weg außen herum finden. Der Blick auf einige Ballungsräume stromauf- und stromabwärts zeigt, dass derartige Verkehrsprobleme mit mehreren Terminal-Standorten wirkungsvoll umschifft werden können. Selbst bei kleineren Umschlagsmengen spielt die Aufteilung auf mehrere Standorte ihre Vorteile aus.

Terminal-Vielfalt im Dreiländereck

Die Schweiz wickelt praktisch alle ihre Übersee-Container-Verkehre über die Seehäfen an der Rheinmündung ab. Die Verbindung stellen für eilige Lieferungen die Bahnlinien entlang des Rheins, für alle anderen Container die Binnenschifffahrt dar. Zwischen 1990 und 2007 wuchs der wasserseitige Container-Umschlag in und um Basel um durchschnittlich zwölf Prozent pro Jahr. Allein in den schweizerischen Hafenstandorten entwickelten sich deshalb vier Container-Terminals. Eines davon liegt ein wenig stromaufwärts des Stadtzentrums im linksrheinischen Birsfelden, die drei übrigen bündeln sich im rechtsrheinischen Stadtteil Kleinhüningen. Und keine drei Kilometer von Kleinhüningen entfernt liegt das kompakte Container-Center des Rheinhafens Weil. Gemeinsam hievten die fünf Terminals im Krisenjahr 2009 rund 95.000 Zwanzig-Fuß-Einheiten, für die sich das englische Maß »Twenty-Foot Equivalent Units« – oder kurz TEU – durchgesetzt hat, an Bord oder an Land.

Zwei Terminals statt Stau auf der Brücke

Die Häfen von Karlsruhe und Würth liegen kaum mehr als fünf Kilometer voneinander entfernt. Der Container-Kran des rechtsrheinischen Terminals im Hafen Karlsruhe beförderte im vergangenen Jahr knapp 22.000 TEU über die Kaimauer des Hafenbeckens Nummer sechs. Da nur eine einzige Rheinbrücke die beiden Städte mit insgesamt rund 300.000 Einwohnern verbindet, ist auch hier ein zweiter Hafen inklusive Container-Terminal erforderlich. Auf der gegenüberliegenden Rheinseite in Würth beschäftigen sich gleich drei Kranbrücken mit dem Umschlag von Containern: rund 106.000 TEU im



Das Terminal Neuss Trimodal startete 1985 auf 7.500 Quadratmetern. Steigender Bedarf ließ den Umschlagsstandort auf heute 133.073 Quadratmeter anwachsen.

vergangenen Jahr. In vielen dieser Stahlboxen stecken je zwei komplett zerlegte Mercedes-Benz-Lkws der Modellreihen Actros, Atego, Eonic oder Unimog, die von der im Hafen ansässigen Nutzfahrzeugproduktion des Konzerns zu Montagewerken in die ganze Welt verschifft werden.

Mannheim und Ludwigshafen

Der Hafen Mannheim betreibt nach eigenen Angaben das älteste reine Container-Terminal in einem Binnenhafen. Seit 1968 werden im rechtsrheinischen Mühlauhafen, keine 300 Meter von der in trapezförmige »Quadrat« eingeteilten Mannheimer Innenstadt entfernt, Container für Industrie und Gewerbe in Stadt und Region umgeschlagen. Direkt gegenüber lag bis zur Jahrtausendwende das Container-Terminal von Ludwigshafen. Da die Anlage aus allen Nähten zu platzen drohte, wurde der Betrieb an einen neuen Standort im Kaiserwörthhafen fünf Kilometer stromaufwärts verlagert. Gemeinsam haben es die beiden Terminals

in Mannheim und Ludwigshafen im Jahr 2009 auf rund 164.000 TEU Schiffsumschlag gebracht.

3 + 1 in Düsseldorf und Neuss

Keine 50 Rheinkilometer stromabwärts der Kölner Innenstadt liegen die Neuss-Düsseldorfer Häfen. Beide Hafenanlagen finden sich in unmittelbarer Nähe zu den Stadtzentren. In Neuss trennen gerade einmal 300 Meter den Hauptbahnhof und das Hafenbecken 1, in Düsseldorf wirft der selbst in Köln bekannte Rheinturm seinen Schatten morgens direkt auf die Hafeneinfahrt.

Das nahe des Regierungssitzes von Nordrhein-Westfalen über die Kai-kante umgeschlagene Container-Volumen wuchs von 1990 bis 2009 auf 107.397 TEU. Diese Menge bewältigten ein Terminal in Düsseldorf und drei in Neuss.

Trotz der drei seit längerem arbeitenden Terminals ist die Container-Infrastruktur der Region gerade erst erweitert worden: Am 28. Mai eröffnete die für ihre riesigen Ozean-

Dampfer bekannte Maersk Line mit dem Starcontainer Terminal einen eigenen Umschlags- und Lagerplatz für die Metallkisten. Insgesamt 42 Prozent der per Maersk-Frachter an der Küste eintreffenden Container will die Reederei mit dem Binnenschiff weiter zu den Abnehmern im Hinterland schicken. Als Schnittstelle für die Region Rhein-Ruhr bietet das neue Terminal in Neuss eine Jahreskapazität von zunächst 50.000 TEU.

Container statt Briketts

Den größten Container-Verkehr auf dem Wasser verzeichnet Duisburg als größter Binnenhafen Europas.

Wo einst hauptsächlich Stahl und Kohle umgeschlagen wurden, verteilen sich nun auch vier trimodale Container-Terminals um die Hafenbecken. Auf das 1984 in Betrieb genommene Duisburger Container Terminal (DeCeTe) folgte drei Jahre später das Rhein-Ruhr-Terminal (RRT). 2002 ging es mit der Inbetriebnahme des Duisburg Intermodal Terminals weiter, und im April 2008 folgte schließlich das D3T als Gemeinschaftsprojekt des Duisburger Hafens sowie der Seereedereien CMA CGM und NYK Logistics. Zusammen brachten es diese Terminals 2009 auf einen wasserseitigen Umschlag von 348.000 TEU. ■ cg

Wasserseitiger Container-Umschlag einiger Rheinmetropolen

	Schiff*	Gesamt*
Region Köln / Bonn (zwei Terminals)		
Köln	105.932	447.239
Bonn	k.A.	150.068
Region gesamt	k.A.	597.307
Region Neuss / Düsseldorf / Krefeld (bisher vier Terminals)		
Krefeld	10.000	30.000
Neuss-Düsseldorfer Häfen	107.397	566.269
Region gesamt:	117.397	596.269
Region Basel / Mulhouse / Weil am Rhein (sechs Terminals)		
Rheinhäfen Basel	78.285	k.A.
Mulhouse-Ottmarsheim	46.900	122.263
Weil am Rhein	16.811	19.899
Region gesamt:	141.996	k.A.
Region Karlsruhe / Würth (zwei Terminals)		
Karlsruhe	21.651	55.777
Würth am Rhein	105.567	k.A.
Region gesamt:	127.218	k.A.
Region Mannheim / Ludwigshafen (zwei Terminals)		
Ludwigshafen	68.757	71.603
Mannheim	95.616	158.634
Region gesamt:	164.373	230.237
Region Duisburg (vier Terminals)		
Duisburg	348.000	1.821.000

*Wasserseitiger Container-Umschlag „Schiff“ umfasst den Transport vom Schiff auf Lkw oder Güterbahnen. „Gesamt“ dagegen beinhaltet alle umgeschlagenen Container.



Im November 2009 montierte der Kranhersteller Ardel eine neue Container-Brücke für das Maersk-Terminal in Neuss.

Bild: Neuss Trimodal

Bild: SUT

Zahlen in Standard-Container (TEU)

Quelle: Magazin Schifffahrt Hafen Bahn und Technik

Weltweite Mega-Trends

Wachstum der See- und Ausbau der Binnenhäfen



Bild: SUT

Mit einem speziellen »Car-Rack« passen bis zu drei Mittelklasse-Fahrzeuge in einen 40-Fuß-Container.

Verkehrspolitik, Verlader aber auch breite Kreise der Bevölkerung wünschen sich eine Verlagerung des umweltbelastenden Straßengüterverkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff. Um »green logistics« in größerem Maße Wirklichkeit werden zu lassen, bedarf es jedoch des Baus und Ausbaus leistungsfähiger Kombi-Terminals, wie sie im Hafen Köln-Niehl vorhanden und in Köln Nord und dem Hafen Godorf geplant sind.

Es geht wieder aufwärts in der Wirtschaft. Die Wachstumsraten in China und anderen asiatischen Ländern haben im ersten Quartal 2010 die Zehn-Prozent-Marke bereits überschritten. Auch in Europa hat die Exportwirtschaft wieder Tritt gefasst. Die großen Container-Reedereien haben im ersten Quartal wieder schwarze Zahlen geschrieben und die Umschlagsmengen im Hafen Rotterdam liegen wieder in der Nähe der Zahlen aus dem Boom-Jahr 2008. Die damals aufgetretenen Engpässe an den Container-Terminals in Antwerpen und Rotterdam gehören dabei der Vergangenheit an, denn mittlerweile sind in beiden Rheinmündungshäfen neue Terminals mit reichlich Kapazitätsreserven in Dienst gegangen.

Die Rallye auf den internationalen Handels- und Warenmärkten kann wieder beginnen. Während im europäischen Lkw-Verkehr in vielen Bereichen schon wieder Geld verdient

wird, kämpfen Bahn und Binnenschiff wegen unausgelasteter Kapazitäten noch an der Renditefront. Dabei sind die mittel- und langfristigen Aussichten für die beiden umweltfreundlichen Verkehrsträger durchaus gut. Denn die Mega-Trends der Weltwirtschaft werden beiden Verkehrsträgern im Hinterland nicht nur im Kombinierten Verkehr in Zukunft stabile Impulse geben.

■ So wird sich die Globalisierung des Welthandels mit einer weiter fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung fortsetzen. Dabei werden die wachsenden interkontinentalen Güterströme in zunehmendem Maße containerisiert und auch Massengüter mehr und mehr in Wechselbehältern transportiert werden.

■ Einerseits fördert der zunehmende Druck der Politik, umweltfreundliche Verkehrsträger einzusetzen, sowie das wachsende Interesse der Verlader an »green logistics«, den Einsatz von Bahn und Schiff.

■ Andererseits geht die zu erwartende weitere Verteuerung des Mineralöls sowie die europaweite Ausweitung der Mauterhebung auf Fernstraßen zulasten des Verkehrswegs Straße.

■ Sparzwänge bei der Infrastrukturfinanzierung führen zur Konzentration der Mittel auf die Projekte mit den höchsten Kapazitätseffekten. Die Wasserstraße hat von allen Verkehrswegen die höchsten Kapazitätsreserven, die Beseitigung von Engpässen hat damit höchste Priorität.

■ Die Renaissance der europäischen Güterbahnen dürfte zu weiterhin überproportionalen Mittelzuweisungen für den Ausbau eines europäischen Güterbahnnetzes führen.

Sorgen machen sich die Logistiker in Europa nicht nur um den Ausbau von Wasserwegen und Bahnstrecken für den Güterverkehr, sondern auch um die Abbildung der Kapazitätserweiterungen in den Seehäfen durch zeitgleichen Ausbau der Hinterland-Terminals.

In vielen Ballungsgebieten, so auch im Großraum Köln, ist es in den vergangenen zwei Jahren immer wieder zu Engpässen in den Kombi-Terminals gekommen, die künftig nur durch den zügigen Ausbau weiterer Kapazitäten und neuer Terminal-Standorte verhindert werden können.

Bahn und Binnenschiff

Denn die Wasserstraßen haben kein Kapazitätsproblem, aber die Häfen haben eines. »Wenn nur zehn Prozent des prognostizierten Verkehrswachstums im Kombinierten Verkehr zutreffen, wird es eng«, sagte kürzlich der Geschäftsführer der *Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft*, André Auseret. Am Eintreten der langfristigen Wachstumsprognosen des Güterverkehrs, insbesondere im Kombinierten Verkehr, haben die Experten aus Wissenschaft und Praxis trotz Wirtschaftskrise keine Zweifel. Bestenfalls rechnet man mit einer Verzögerung um zwei bis fünf Jahre.

Die Chancen für eine nachhaltige Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Binnenschiff stehen also mittel- und langfristig gut. Allerdings bedarf es zu ihrer Realisierung des kräftigen Ausbaus der Verkehrsknotenpunkte in den Binnenhäfen, auch am Standort Köln. Hierzu braucht es mutige Entscheidungen der verantwortlichen Politiker, um Planung, Genehmigung und Bau der notwendigen Anlagen zügig voranzutreiben. Aber auch die aktive Unterstützung der Bevölkerung ist gefragt, denn sie ist durch weniger Lkw-Verkehr und sauberere Luft letztendlich Nutznießer einer ökologischeren Abwicklung des Güterverkehrs. Und dafür lohnt sich das Engagement jedes Einzelnen.

■ hwd

Neues aus den Häfen

Logistik-Region Köln/Bonn

präsentiert sich in Shanghai

Der Warenaustausch zwischen Deutschland und China boomt – trotz der Wirtschaftskrise und in beide Richtungen. Damit Unternehmen in Köln und Bonn vom Handel zwischen dem aktuellen und dem vorherigen Export-Weltmeister stärker teilhaben können, präsentierte die Standortmarketing-Agentur *Cologne Bonn Business (CBB)* die logistischen Vorteile der Region vom 8. bis zum 10. Juni auf der Fachmesse *transport logistic* in Shanghai. »Investoren im Logistikumfeld suchen jetzt weltweit nach neuen strategischen Partnern. Hier kann unsere Region hundertprozentig alles an Wertschöpfung bieten«, sagte CBB-Geschäftsführerin Dr. Sylvia Knecht. Mit von der Partie waren die *Conti-trans Speditionsgesellschaft mbH*, die *Logistik-Initiative Rhein-Erft*, die *NRW.INVEST GmbH*, die *redVine group* sowie das *Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Köln*. Mit einem eigenen Stand war die *Imperial Logistics International GmbH* vertreten, zu deren Unternehmensgruppe auch das *CTS-Container-Terminal* im Hafen Köln Niehl gehört. ■ cg



Chinas Wirtschaftsmetropole Shanghai war Gastgeber der Fachmesse transport logistic.

Bild: Messe München

IHK-Speditionskreis

verabschiedet Armin Talke

Am 4. Mai war der Speditionskreis der IHK zu Köln im Hafen Niehl bei der CTS Köln zu Gast. Als Vertretung des Sitzungsleiters begrüßte Fritz Guckuk zunächst Roman Siegel als neues Mitglied für die *DHL Freight GmbH* im Arbeitskreis. Im Anschluss informierten CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland sowie Agentur- und Dispositionsleiter Oliver Haas die Mitglieder über das Unternehmen und die übergeordnete *neska intermodal Gruppe*. Als dritten Themenpunkt stellte Horst Leonhardt, *Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)*, sein Unternehmen, dessen Historie sowie vor allem die Güterverkehrsangebote vor. Danach wurde Armin Talke von der Firma Alfred Talke GmbH & Co. KG nach 14 Jahren Mitgliedschaft aus dem Speditionskreis verabschiedet. Sein Kollege Guido Frohn trat die Nachfolge im Speditionskreis an. Henrike Warlitzer von der *IHK zu Köln* bezeichnete die Sitzung als einen vollen Erfolg. ■ jm



Bild: Kellershohn

Trotz kühlen Wetters nahmen die Mitglieder des IHK-Speditionskreises freudig an der Führung über das Gelände der CTS teil.

Kölner Spediteure und Hafenanlieger

tagen im Hafen Niehl

Die Jahreshauptversammlung des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V. fand am 16. April im Hafen Köln Niehl statt. Dabei gründete der Verband die *Arbeitsgruppe Grüne Logistik*, die weitere umweltfreundliche Transportlösungen ausarbeiten will. Über ein Dutzend Vertreter der Mitgliedsunternehmen konnten die Gastgeber der *CTS Container-Terminal GmbH* zu der Veranstaltung begrüßen. Neben alt eingesessenen Unternehmen nahm die *Raiffeisen Waren-Zentrale Rhein-Main eG* erstmals als neues Verbandsmitglied teil. Als Mitgliedsanwärter stellte sich die *Anwaltskanzlei Kowalex* vor. Die Sitzung wurde mit einem Buffet in lockerer Atmosphäre geschlossen. ■ jm



Vor der Kulisse des Container-Terminals CTS diskutiert es sich gut über die Verbandsgeschäfte.

Bild: Martke



Bild: SUT

Kokskoble verliert mit jedem Schüttvorgang an Qualität. Neska intermodal hat deshalb spezielle Koble-Container entwickelt.

Auf der richtigen Spur

Ford-Logistik findet zu einem Drittel auf dem Wasser statt

Bernhard Mattes hat Benzin und Öl im Blut. Von klein auf: »Alles rund um das Automobil hat mich schon als kleiner Junge fasziniert«, erzählt der begeisterte Fan des 1.FC Köln. In dessen Verwaltungsrat ist der Ford Manager ein gern gesehener Ratgeber. Ein Leben ohne Automobile ist für den begeisterten Tennisspieler kaum denkbar. »Das liegt sicherlich auch an meiner Geburtsstadt Wolfsburg, wo sich alles und ausschließlich um das Automobil dreht und zweitens am Beruf meines Vaters, der bei VW beschäftigt war. Er hat mich schon als Junge, wenn er mal zum Verladen von Fahrzeugen gefahren ist, mitgenommen.«

Die Leidenschaft für das Automobil hat den 54-jährigen Vater zweier Kinder nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften in nur 20 Jahren an die Spitze des drittgrößten Automobilproduzenten in Deutschland gebracht. Seit September 2002 ist er Vorsitzender der Geschäftsführung der *Ford-Werke GmbH* in Köln und seit Februar 2006 Vice President Ford Customer Service Division (FCSD) bei *Ford Europe*. Sein Büro in Sichtweite der Produktion für das Erfolgsmodell Fiesta atmet ein Stück internationale Automobilgeschichte. Hier, in Köln-Niehl, einen Steinwurf vom Rheinufer entfernt, ist 1930 Henry Ford I. dem Werben des damaligen Kölner Oberbürgermeisters Konrad Adenauer erlegen. Er konnte den Vater der legendären »Tin Lizzy«, dem erfolgreichsten Ford-Modell der ersten Jahrzehnte, von den Standortvorteilen eines neuen Ford-Werkes am Rhein überzeugen.

Bereits ein Jahr später, am 4. Mai 1931, lief im Kölner Norden der erste Ford »Made in Cologne« vom Band. »Henry Ford war ein Visionär«, erzählt Bernhard Mattes. »Er hatte bereits frühzeitig erkannt, wie wichtig der richtige Standort, möglichst nah an belastbaren Verkehrswegen, nicht nur für die Automobilproduktion ist. Was in den dreißiger Jahren noch ein lediglich ökonomisch überzeugendes Argument war, ist jetzt aus ökologischen Gründen Gold wert und hat der Distribution von Automobilen eine neue Dimension gegeben. »Wir verschiffen hier von Köln aus rund 100.000 Fahrzeuge pro Jahr, das heißt, ein Drittel unserer Tagesproduktion wird über den Wasserweg transportiert. Das ist eine ökologische höchst interessante Logistik, die einen erheblichen Beitrag zur Entlastung unserer Umwelt schafft.«

Ökologische und ökonomische Vorteile

Mattes räumt gerne ein, dass die Entscheidung für das heutige Ford-Transportsystem auf Wasserstraßen und Meeren seinen Logistikspezialisten aus mehreren Gründen zusagt. Bei genauer Betrachtung ergeben sich neben der in diesen Zeiten wichtigen ökologischen Nachhaltigkeit weitere Vorteile: Es müssten keine großen Lagerkapazitäten vorgehalten werden und die Fahrdienste mit ihrem großen Personalaufwand entfielen. Schließlich ließen sich so auch die Transportzeiten verkürzen. All das führe zu willkommenen Nebeneffekten. Dieser Überzeugung ist auch Dr. Bert Bong, einer der Ford Logistik-Manager. Auch für ihn stellt sich die Verschiffung viel effizienter als der Transport über Schiene oder Straße dar.

1982 hatten die Transportexperten der *Ford Werke* (Köln), der Reederei *Interrijn B.V.* (Rotterdam) und

der Automobillogistiker *E.H. Harms* (Bremen) den ersten Autotransporter der europäischen Binnenschifffahrt entwickelt. Sie ließen den Container-Frachter *Terra* zum RoRo-Schiff (Roll on/Roll off) umbauen. In enger Kooperation der deutsch-niederländischen Unternehmen wurden seit 1983 fünf Schwesterschiffe gebaut, die heute unter dem Namen *BLG Interrijn* auf dem Rhein verkehren. Als schwimmende Parkhäuser fassen diese Schiffe zwischen 550 und 650 Fahrzeuge. Das entspricht mindestens drei Güterzügen oder, je nach Größe der Fahrzeuge, durchschnittlich 65 Lkw-Autotransportern. So schwimmen die Ford Fiesta und Ford Fusion für Großbritannien nonstop von Köln-Niehl in 24 Stunden auf Rhein und Waal, Hollands Diep und der Oosterschelde bis Vlissingen. Dort werden sie auf Hochseeschiffe mit dem Zielhafen Dagenham in der Themse-Mündung umgeladen. Über Antwerpen reisen die Ford Fahrzeuge dann mit riesigen Hochseeschiffen zu Häfen im Mittelmeer sowie nach Afrika und Asien. Seit November 2009 werden die im rumänischen Craiova produzierten Ford Transit Connect mit den Binnenschiffen *Heilbronn* und *Kelheim* der *BLG CarShipping* über den Verladehafen Budapest ins bayerische Kelheim verschifft. Allein für den Ford Fiesta und den Ford Fusion, die



Bernhard Mattes,
Vorsitzender der Geschäftsführung
der Ford-Werke GmbH Köln.

von Köln über die Niederlande nur auf Wasserstraßen nach Großbritannien gelangen, sind nach den Berechnungen der Ford-Logistikexperten pro Jahr 220 Schiffseinsätze auf dem Rhein notwendig. Die Kapazität dieser Schiffstransporte entspricht dem Volumen von 14.500 Autotransporter-Ladungen. Und so werden, darauf weist Mattes zu Recht mit Stolz hin, pro Jahr 3,3 Millionen Straßenkilometer und damit 1,1 Millionen Liter Dieseltreibstoff netto eingespart. Erfolgreiche Automobilproduktion, das ist neben erfolgreicher, marktgerechter Ingenieurskunst vor allem auch angewandte Logistik – nach innen und nach außen. »Wenn man in die Geschichte von *Ford Köln* in den



Das RoRo-Schiff *Ingona* lädt Fiestas im Niehler Hafen.

letzten zehn Jahren zurückschaut«, erzählt der aktive Freizeitläufer, »haben wir früh damit angefangen, die Kapazitäten der wahren Nachfrage anzupassen. Dann haben wir Investitionen in eine höchst flexible, hoch moderne Fertigung getätigt.«

Nummer eins bei der Produktivität

Besichtigt man mit dem Kölner Ford-Chef die Produktionsanlagen, muss man gut zu Fuß sein. Auch sollte stets darauf geachtet werden, die erlaubten Gehwege zwischen den Produktionsstraßen nicht zu verlassen. Andernfalls weist Bernhard Mattes höflich, aber bestimmt auf die geltenden Sicherheitsvorschriften hin. Denn Sicherheit geht über alles. Deshalb auch haben die System-Ingenieure von *Ford* den Materialfluss zu den Bändern fast gänzlich von Transportern mit Gabelstaplern befreit. »Damit ist früher zu viel passiert, die Sicherheit unserer Mitarbeiter geht vor!«, erklärt er. Jeden einzelnen Bandarbeiter, an dem er vorbeigeht, grüßt er dabei auf seine offene, entspannte Art. Und alle *Ford*-Werker grüßen ebenso freundlich zurück. Die Mitarbeiter würden bei allen wichtigen Entscheidungen miteinbezogen, erklärt Mattes. Und sie zögen mit – gerade in der Krise, die *Ford Köln* 2009 ohne rote Zahlen überstanden habe. *Ford Deutschland* sei es mittlerweile gelungen, seine Werke in Köln und Saarlouis zu den produktivsten

aller Wettbewerber zu machen. »Das ist gebenchmarkt, da gibt es externe Studien«, sagt er. Früher habe die Produktion eines Fiesta fast 30 Stunden gedauert. Jetzt würden in dieser Zeit zwei Wagen fertiggestellt.

Mehr kleinere Fahrzeuge

Bei dieser hoch entwickelten Produktivität können andere Hersteller im In- und Ausland nicht mithalten. Selbst Toyota, einst weltweiter Klassenprimus im Fach Produktivität, kommt mit den Kölner *Ford*-Werkern nicht mehr mit, jedenfalls nicht, was die Kleinwagenproduktion angeht. Und auf die hat Mattes, allen Unkenrufen in der Branche zum Trotz, bereits sehr früh gesetzt. Der Erfolg des Fiesta ist mit seinem Namen verbunden. So weiß auch der zweitgrößte amerikanische Automobilhersteller, was er an *Ford Köln* hat. Der in Köln entwickelte Fiesta wird derzeit für den amerikanischen Markt angepasst. In der Nähe von Mexico City wird schon bald eine speziell auf die Ansprüche der nordamerikanischen Kunden zugeschnittene Version produziert und in den USA angeboten. »In wenigen Jahren«, da ist sich Mattes sicher, »werden weltweit 50 bis 60 Prozent aller Fahrzeuge aus den kleineren Fahrzeugsegmenten stammen. Auf die Mittelklasse werden dann lediglich 25 Prozent und auf größere Fahrzeuge nur noch rund 15 Prozent entfallen.«

Wie gesagt, von Logistik verstehen die Kölner *Ford*-Leute etwas. Die Zulieferer beispielsweise haben sie in nächster Nähe zum Werk angesiedelt. Acht Partnerfirmen von *Ford* fertigen wenige hundert Meter von den Bändern entfernt in einem so genannten Zulieferpark komplette Baugruppen, von den Türen bis zur Motor/Getriebeeinheit. Zwei Drittel der verbauten Komponenten stammen von Zulieferern. Die Anlieferung geschieht nach der Zielstellung »just in time« oder »just in sequenz« in vorgegebener Baureihenfolge mit einer Elektrohängebahn. Sie wurde zwischen dem Zulieferpark und den Einbauorten an den Fertigungsbändern installiert. Die Länge dieses Systems mit 860 Transporteinheiten beträgt insgesamt zwölf Kilometer. »Das erklärt, warum Sie hier nichts herumstehen sehen und auch, warum wir auf Gabelstapler verzichten können«, so Mattes. Wie oben bereits erwähnt, entsteht hier aus rund 1.000 Endkomponenten in knapp 15 Stunden ein fertiges Auto. Am Ende des Bandes setzt sich ein Mitarbeiter ans Steuer und lässt den Motor an, um zum knapp 20 Meter entfernten Rollenprüfstand zu fahren. Noch zehn Jahre nach der Endmontage jeden Fahrzeuges kann das Anzugsdrehmoment wichtiger Schrauben dokumentiert werden. »Ingenieurskunst und angewandte Logistik«, lächelt Bernhard Mattes, *Ford*-Chef vom Rhein. ■ rh

Gekürzter Gastbeitrag aus LogBook, Kundenmagazin der BLG (mit freundlicher Genehmigung).

Schüttgut-Spezialist am Molenkopf

Spedition Karl Schmidt: von Kunststoff-Granulat im Silo bis Rohrzucker in der Halle

Die Firma Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG wurde im Jahre 1948 gegründet. Das bis heute familiengeführte Unternehmen hat sich auf Transport, Lagerung und Handling von Schüttgütern, hauptsächlich in der petrochemischen Industrie spezialisiert. Die Schmidt-Gruppe beschäftigt insgesamt 1.200 Mitarbeiter. Vertreten an 31 Standorten in fast ganz Europa, bietet sie ein flächendeckendes Netz ihrer Logistik-Dienstleistungen an.

Die über 50-jährige Erfahrung beim Transport von trockenen Schüttgütern spricht für ein hohes Maß an Fachkenntnis und hat die Schmidt-Gruppe zu einem der marktführenden Logistik-Unternehmen Europas gemacht. Der hohe, selbst gesteckte Standard soll unter dem Leitgedanken »Best solutions in bulk logistics« ständig verbessert werden. Deshalb hat Schmidt das Sicherheits- und Qualitätsmanagement seit 1993 nach DIN EN ISO 9002 zertifizieren lassen.

Die Schmidt-Gruppe verfügt über 800 Silo-Lkws, die mit einheitlichem Erscheinungsbild in ganz Europa unterwegs sind. Den eigenen Fahrzeugpark ergänzen 120 Container-Chassis und über 4.000 Container. Da die Bedeutung des intermodalen Verkehrs in den letzten Jahren stark

zugenommen hat, unterhält Schmidt ein Netzwerk von Kombinierten Verkehrsmitteln auf Schiene und Straße, an deren Schnittstellen modernste Container-Umschlaggeräte arbeiten. So bietet die Schmidt-Gruppe eine leistungsfähige und zuverlässige Alternative zum konventionellen Straßen-transport.

Die Schmidt-Niederlassung im Niehler Hafen

Im Niehler Hafen war Anfang der achtziger Jahre die Keimzelle der Silolager-Philosophie für Kunststoffe in der Schmidt-Gruppe. Stand bis 1981 der Transport im Vordergrund, so entwickelte sich in den folgenden zwei Jahrzehnten ein Netz von Schüttgutzentren über ganz Europa hinweg. Doch nicht nur für die anderen Hafenanleger war das neue Schmidt-Konzept seinerzeit neu. Hafenarbeiter, die bis dato vorwiegend Massengut kannten, mussten lernen, mit Kunststoff in Reinform umzugehen. Kein leichtes Unterfangen, weil die qualitativen Anforderungen der petrochemischen Industrie sehr hoch sind und Grundkenntnisse im Bereich Kunststoffe und pneumatischer Fördertechnik erfordern.

Dennoch nahm die Entwicklung am Molenkopf rasante Züge an. Fast im Jahrestakt entstanden neue Silo-



4.000 Container sind im einheitlichen Schmidt-Erscheinungsbild unterwegs.

kapazitäten. Heute verfügt die Niederlassung Köln über 128 Hochsilos mit einer Kapazität für etwa 15.000 Tonnen ungefährliche Kunststoffgranulate. Hinzu kommen rund 20.000 Quadratmeter Hallenlagerfläche, auf der in Säcken und Großbehältern verpackte Produkte umgeschlagen werden. Ergänzt werden diese Kapazitäten durch ein eigenes Container-Depot für die Lagerung und den Umschlag von speziellen Schüttgut-Containern. Pro Jahr bewegt das 53 Frau und Mann starke Schmidt-Team

in Köln durchschnittlich 220.000 Tonnen. Doch Lagerung allein ist nicht alles. So zählen zu den Aktivitäten von Schmidt im Niehler Hafen auch das Abfüllen, Umpacken sowie qualitative Verbesserungsschritte der gelagerten Produkte.

Massengut hält wieder Einzug

Erfreulich für das Unternehmen Schmidt und den Hafen ist, dass auch Massengut nach über 30 Jah-

ren wieder in die Hallen Einzug gehalten hat: Seit Anfang des Jahres lagert wieder Rohrzucker aus Übersee in einer der Schmidt-Schüttguthallen. Dieser wurde im Hafen Rotterdam von einem Seeschiff auf Binnenschiffe umgeschlagen und dann in den Niehler Hafen verschifft. Ein Neugeschäft in Kooperation mit der Firma neska, womit die Karl Schmidt Spedition auch ihre Möglichkeiten und Kompetenz in Sachen Massengutumschlag unter Beweis stellen konnte. ■ jm

Vom Schiffahrtskontor zum Spezial-Logistiker

Vor 85 Jahren in Köln gegründet: neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH

Seit 1925 hat die neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH die Entwicklungen in der internationalen Rheinschiffahrt, Binnenhafenspedition und Hafenwirtschaft an verschiedenen Standorten aktiv mitgestaltet. Am Gründungsort Köln ist das Unternehmen heute mit einer eigenen Niederlassung, dem Papierlogistiker Pohl & Co und der Beteiligungsgesellschaft CTS Container-Terminal GmbH präsent. Das Krisenjahr 2009 hat der Speziallogistiker, der zu den führenden Container-Operatoren in Europa zählt, gut überstanden.

Vor 85 Jahren wurde die neska Niederländische Schiffahrtskontor GmbH in Köln gegründet. 1982 wurde der Sitz der Gesellschaft nach der Umfirmierung zur neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH nach Düsseldorf verlegt. 1991 erfolgte der Umzug nach Duisburg. 2005 sind mit dem Kauf der Hamburger Spedition Pohl & Co neue Aufgaben in der Papierlogistik hinzugekommen. Seit 1999 gehören 65 Prozent der neska Gesellschaftsanteile der Imperial Logistics International GmbH in Duisburg, die restlichen 35 Prozent gehören der Duisburger HTAG Häfen und Transport AG, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK).

Die neska übernimmt auf nationaler und internationaler Ebene Umschlag, Lagerung und Transport verschiedenster Güter im Verkehrs-

verbund von Lkw, Bahn und Schiff. Im Vordergrund steht dabei die Entwicklung kundenorientierter Lösungen für professionelles Lagermanagement unter Einsatz modernster IT-Strategien. Bedeutende Produkte im Stückgutumschlag sind Papier, Stahl und Aluminium. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Lagerung von Massengütern wie Kohle, Sand und Rohstoffen für die Edelstahlindustrie. Hier ist die neska-Gruppe europaweit führend in Umschlag und Behandlung von Ferro-Legierungen und Mineralien.

Mit stabiler Substanz durch die Krise

»Die Nähe zum Kunden, die Spezialisierung auf bestimmte Marktsegmente und die konsequente Weiterentwicklung von Dienstleistungen und Transportketten ist der Erfolg der neska-Gruppe. Und der Erfolg unserer Kunden«, skizziert Geschäftsführer Heinz Bartels die Firmenphilosophie, die er seit 1990 in der Geschäftsführung verantwortet. Dies gilt auch für das Krisenjahr 2009, die das Unternehmen sowohl im konventionellen Bereich als auch bei Containern trotz partieller Preis- und Mengenrückgänge mit stabiler Substanz überstanden hat. »So haben wir in der neska-Gruppe unser Stammpersonal halten können und nur in einem unserer sieben Kombi-Terminals wegen größerer Bauarbeiten kurzgearbeitet. Von daher sind wir mit der



Trimodaler Container-Umschlag am CTS-Terminal in Köln-Niehl.

Entwicklung in den vergangenen anderthalb Jahren unter Abwägung aller Umstände durchaus zufrieden«, so Bartels.

Am Standort Köln konnte der Container-Verkehr im ersten Quartal 2010 mit einem Plus von 30 Prozent wieder an die Mengenentwicklungen im Boom-Jahr 2008 anknüpfen. »Allerdings sind die Preise teilweise noch auf dem Niveau des Krisenjahres 2009 und nur im Spotmarkt ergeben sich hin und wieder Chancen für bessere Renditen«, schätzt Bartels.

Seit der Übernahme der Mehrheit der Gesellschaftsanteile durch die Imperial Logistics International vor elf Jahren wurden die Aktivitäten in der Container-Logistik erheblich erwei-

tert und das Unternehmen zu einem der führenden Anbieter im europäischen Markt ausgebaut. Dazu wurden regelmäßige Container-Shuttles per Binnenschiff nach Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge und per Bahn nach Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge sowie Italien, Spanien, Frankreich, Portugal und Polen organisiert. Das Container-Netzwerk der Imperial-Gruppe firmiert heute unter dem Markenzeichen neska intermodal und bringt die unterschiedlichen Gesellschafterstrukturen der Kombi-Terminals an den sieben Terminal-Standorten in Köln, Knappsack, Dormagen, Düsseldorf, Krefeld und Duisburg unter einen Hut. »Der neue

Produktname wird bei den Kunden gut angenommen und hat sich mittlerweile am Markt durchgesetzt«, ist Bartels überzeugt.

Im wirtschaftlich bedeutenden Ballungsraum zwischen Köln und Duisburg ist neska intermodal mit einem Gesamttransportvolumen von mehr als einer Million TEU (2009), das im ökologisch optimierten Verkehrsträgermix von Schiff, Bahn und Lkw transportiert wird, mit Abstand der Marktführer.

In vielen Jahrzehnten gewachsenes Know-how

Den modernen Trends in der weltweiten Logistik folgend, wird sich die neska-Gruppe künftig breiter im Bereich von Zusatzdienstleistungen rund um den Container aufstellen und hierfür in eigenes Equipment investieren. Neben Spezial-Containern und Silos werden Verpackungsanlagen für Sackgut und big bags beschafft. »Auf diese Weise bringen wir unser in vielen Jahrzehnten gewachsenes, qualifiziertes Know-how aus dem konventionellen Umschlags- und Lagerbereich in die Container-Logistik ein, und nutzen die Expertise in der Gruppe, um Wachstumsmärkte wie das Container-Segment mit innovativen Dienstleistungs- und Logistikkonzepten zu erschließen«, so Bartels abschließend. Für die Marktherausforderungen der Zukunft sieht sich das traditionsreiche Unternehmen jedenfalls gut gerüstet. ■ hwd

Kölner Kundentag des Weltmarktführers

Bombardier-Schienenfahrzeuge besucht auch Eisenbahnbetriebswerk der HGK

Köln, 22. und 23. April des Jahres 2010: Bombardier, international führender Zulieferer von Schienen-Ausstattungen und -Services mit aktuell weltweit über 100.000 laufenden Schienenfahrzeugen, hatte seine Kunden in die Domstadt geladen. Der zum sechsten Mal veranstaltete Kundentag »Lokomotiven« stand in diesem Jahr unter dem Motto »Markt im Wandel – Schienenverkehr im Aufbruch«. Als treuer Kunde, kompetenter Experte und technisch versierter Gastgeber ebenfalls dabei: die HGK.

Nach der Begrüßung der insgesamt 120 angereisten Gäste in einem renommierten Kölner Hotel standen zunächst ein historischer Stadtspaziergang durch die Altstadt und das Abendessen im 28. Stock des *Köln Triangle* auf dem Programm. Noch am Abend und vor allem am zweiten Tag folgten Fachvorträge von Eisenbahn-Experten, unter ihnen auch Dr. Rolf Bender. »Zukunfts-herausforderungen für den Schienengüterverkehr«, hatte sich der Vorstandssprecher der HGK als Thema vorgenommen. Eines verwandten Inhaltsbereichs – »Aktuelle Herausforderungen für die Bahnindustrie« – widmete sich Ronald Pörner, Hauptgeschäftsführer des *Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland*. »Traxx in der Zukunft – System und Service« lautete der Titel des Beitrages von Peter Just und Dirk Ballerstein.

Die beiden Bombardier-Mitarbeiter erklärten dabei das sehr erfolgreiche Lok-Baukastensystem *Traxx* ihres Unternehmens. »Qualität setzt sich durch«, behauptete schließlich Armin Riedl, Geschäftsführer Lokomotiv und Kombiverkehr, in der letzten Präsentation des Tages. Sie leitete über zum anschließenden Workshop mit Abschlussdiskussion. In die Zukunft weisende Antworten unter anderem auf die Frage: »Wie soll die ideale Lok im Jahr 2020 aussehen?« sollten dabei als Ergebnis herauskommen.

Optimistischer Eisenbahner-Blick nach vorn

Und die Argumente und Prognosen fielen allesamt recht optimistisch aus. »Die Bahnindustrie und die Betreiber werden sich bis 2020 weiter kon-



Klaus Meschede, Leiter des Bereichs Technik bei der HGK, führt durch das Eisenbahnbetriebswerk in Brühl-Vochem.

solidieren; Transportmärkte werden dann liberalisiert und harmonisiert sein; innerhalb Europas herrscht ein einheitliches Sicherheitsniveau; der Schienenverkehr wird bis dahin als intelligente Mobilität noch umweltfreundlicher als heute sein«, resümierte Ronald Pörner. »Globalisierung und Arbeitsteilung treiben den Anstieg des Güterverkehrs weiter voran. Bis 2025 wird der gesamte Güterverkehr gegenüber 2004 um 70 Prozent zunehmen. Deutschland als Transitland Nummer eins in Europa muss seine Transportaufgaben der Zukunft lösen. Sie lauten: Bewältigung des steigenden Container-

Aufkommens und der Zunahme des Massengüterverkehrs. Zukunftsfähige Verkehrskonzepte müssen die Leistungen von Eisenbahn, Binnenschiff und Lkw effizient vernetzen; Güterverkehrsleistungen stärker von Straße auf Schiene und Wasser verlagert werden«, unterstrich Dr. Rolf Bender.

Zu Besuch bei der HGK

Nach der Theorie gab's für die Kongressteilnehmer Praktisches: die gemeinsame Besichtigung des HGK-Eisenbahnbetriebswerkes in Brühl-Vochem. Und das war zumindest den Bombardier-Firmenvertretern bereits bestens bekannt. »Die HGK war einer unserer ersten Privatkunden nach der Liberalisierung im Schienenverkehr. Schon im Jahr 2000 haben HGK-Techniker die ersten Bombardier-Loks der Baureihen 145 in Kassel bei uns abgeholt«, freute sich Hans-Werner Leder, Director Sales BU Locomotives bei Bombardier. Bis heute sind noch etliche hinzugekommen: 22 moderne E-Loks der Baureihen 145 und 185 aus der *Traxx*-Serienfamilie von Bombardier gehören mittlerwei-

le zum Fernverkehrs-Fuhrpark der HGK. Alle bekommen sie den Full-Service, den Bombardier überall auf dem Streckennetz anbietet, aber auch in der heimischen Lokwerkstatt in Brühl-Vochem. Als »sehr angenehm und erfolgreich« beschreibt der Bombardier-Manager die Zusammenarbeit mit der HGK. »Ewig« kenne man sich – und damit auch die Befindlichkeiten und Bedürfnisse. Und die ändern sich auf dem Lok-Markt ständig. Europaweit sich überschneidende Zugsicherungssysteme, Zulassungsvorschriften und Sicherheitsbestimmungen – »das ist nicht mehr schön«, sind sich Leder und Ulrich Otto einig. Der Eisenbahnbetriebsleiter der HGK ergänzt: »Von allen Seiten, den Aufsichtsbehörden, den Eisenbahnbetreibern und der Industrie, ändern sich die Anforderungen an die Lokomotiven ständig!« Was bleibt Hans-Werner Leder nach einem bunten Kölner Bombardier-Kundentag besonders im Gedächtnis? »Baut Loks wieder einfacher und billiger! Und stellt euch besser in der Öffentlichkeit dar!«, antwortet er. ■ jb



Es gab viel zu sehen in der Lokwerkstatt.

Neue Brücke

Investition von 1,8 Millionen Euro

Ende April des Jahres fiel der Startschuss für ein ehrgeiziges Bauvorhaben der HGK und der Stadt Frechen. Zur Verkehrsverbesserung im Frechener Norden erhält der Verkehrsnotenpunkt Neuer Weg/Dürener Straße zunächst eine neue Bahnbrücke, dann eine neue Straßenführung. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende 2011 dauern. Sie sollen etwa sechs Millionen Euro kosten.

Die Brücke am Neuen Weg ist eine von 65 auf insgesamt rund 100 Kilometern Bahnstrecke der HGK in der Region«, sagte Horst Leonhardt. Anlässlich des Beginns der Baumaßnahmen war der HGK-Vorstand zum ersten Spatenstich nach Frechen gekommen. »In ihr Streckennetz investiert die HGK jedes Jahr mehrere Millionen Euro. Damit schließen wir die hiesigen Industrieunternehmen an die europäischen Güterverkehrs-Schienenetze an«, erklärt Leonhardt. »Die HGK ist weit mehr als nur ein Hafen- und Logistik-Unternehmen!«

Die rund 1,8 Millionen Euro teure Brücke am Neuen Weg wird nach ihrer Fertigstellung – geplant zum Jahresende 2010 – eine Spannweite von gut 29 und eine Breite von 7,5 Metern aufweisen. Groß genug also für ein Gleis samt zweier Seitenwege zum nahe gelegenen Gelände der RWE Power AG. Die angepeilte Brückendurchfahrthöhe von 4,70 Meter wird dann auch für größere Lkws reichen. Steht die neue Brücke erst einmal, so will die Stadt Frechen mit dem Bau einer verbesserten Straßenführung beginnen. Geplant ist unter anderem eine neue Zubringerstraße vom Neuen Weg über einen Kreisverkehr auf die Dürener Straße (L 277). Auch die Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs werden durch den Neubau gestärkt: 101 Auto-Stellplätze (inklusive fünf für Behinderte) statt zuvor 74 stehen dann für Pendler von und zur Straßenbahnhaltstelle der Linie 7 bereit. Die Gleise dieser KVB-Linie gehören übrigens ebenfalls zum HGK-Streckennetz – wie die der Linien 16 und 18 auch.

Bombardier-Fakten

Die kanadische Firma zählt mit über 60.000 Mitarbeitern in 60 Ländern zu den weltgrößten Herstellern von Business-Jets, Regionalverkehrsflugzeugen und Schienenverkehrstechnik. 2008 betrug der Bruttoumsatz 17,5 Milliarden US-Dollar. Im Bereich Rail Transportation vergrößerte sich Bombardier in Deutschland unter anderem durch etliche Firmenübernahmen, so auch die DaimlerChrysler Rail Systems (vormals Adtranz) im Jahr 2001. Der europäische Hauptsitz von Bombardier befindet sich »standesgemäß« im Dienstgebäude der ehemals Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin.



Kräftig stießen Horst Leonhardt und Hans-Willi Meier die Spaten ins Erdreich am Bahndamm von HGK-Netz. In der Mitte: HGK-Lokführer Niko Zajelac.

Und damit auch alle anliegenden Haltestellen sowie die komplette Signal-, Weichen- und Stellwerkstechnik.

Verkehrsbeeinträchtigungen während der laufenden Bauarbeiten seien im Übrigen nicht zu erwarten, hieß es von Seiten der Beteiligten. ■ jb

Auf Sendung!

Kölner Häfen im Fokus von Kunst und TV

Frühlingszeit – eine beschauliche Zeit in Kölns Häfen? Nein! Zum einen läuft der Konjunkturmotor wieder an in Niehl, Godorf und Deutz. Zum anderen interessieren sich immer mehr Medienschaffende und Künstler für die Kölner Häfen – ein Überblick!

Vater Rhein« lautete das Motto einer Themenwoche der Sendung *Rheinzeit* auf Center TV. Als Logistik-Knoten Nummer eins im Kölner Norden stand der Niehler Hafen im Mittelpunkt. Vor allem das Container-Terminal faszinierte Reporter Sebastian Lotzen: »Einen Kranführer in einem Container-Kran bei vollem Betrieb zu interviewen ist auch in meinem Beruf nicht alltäglich!« Heraus dabei kam ein zehn minütiger Beitrag.

Die WDR-Lokalzeit besuchte Kapitän Rien Pols. Während der Saison tanzen die Gäste seines Schiffes Standard und Latein. Ganz anders im Winter: Dann liegt es im Niehler Hafen. Ausflugsdampfer, Rheinkreuzer oder schwimmende Hotels werden hier für die Sommersaison fit gemacht. Markus Schmitz' Filmbeitrag »Wellness-Urlaub fürs Hotelschiff« steht in der WDR-Mediathek.

Werbung für Köln machte der Deutzer Hafen. Das ARD-Morgenmagazin widmete sich dem Thema »Brückentage«. Reporter Danko Handrick besuchte Anfang Mai ganz besondere Brücken, unter ihnen die mehr als hundertjährige Drehbrücke im Deutzer Hafen. Das TV-Team war begeistert. Auch von Rolf Kloppe – live erklärte der HGK-Mitarbeiter rund einer Million Fernsehzuschauer die Funktionsweise der Brücke und warum der Deutzer Hafen für Köln so wichtig ist. »Das war schon ein ungewöhnlicher Arbeitstag!«, resümierte er später.

Mit ganz anderem Blick schauten die Künstler Silke Walther und Thomas Rappaport auf den Niehler Hafen. Der Bildhauer fertigte aus 22 Tannenstämmen ein »Kunstfloß«. Per Schiff kam das Floß nach Niehl. Medienkünstlerin Silke Walther »fischte Bilder«, indem sie das »Kugelfloß« von einem Beiboot aus fotografierte. Das Werk befindet sich im Skulpturenpark Köln-Stammheim. ■ jb/jz

Weiter im Internet:

Die Netz-Adressen aller Videobeiträge finden Sie unter www.hgk.de

Eine enorme Schwerg Geburt!

Wie die HGK neue Import-Kohle Verkehre gewann

Seit dem Frühjahr 2009 hat die HGK neue Verkehre mit Importkohle hinzugewinnen können. Als Probelauf diente der Querverkehr zwischen dem Duisburger Hafen und dem nieder-rheinischen Voerde. Danach kamen die Transporte des aus Übersee stammenden Energieträgers von den niederländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam direkt zum Kraftwerk der RWE Essen nach Voerde hinzu.

Die HGK besitzt als 100-prozentiges Tochterunternehmen die HTAG (Häfen und Transport AG) mit Sitz in Duisburg. »Im Markt ist die HTAG der Experte für Kohle«, sagt Paul Schumacher, Leiter von Cargo – der Eisenbahnsparte – der HGK. Die HTAG unterhält europaweit Niederlassungen in Rotterdam, Thionville, Berlin, Emden, Gustavsburg, Mannheim und Karlsruhe. Mit der Übernahme von Mengen- und Transportgarantien sowie größtmöglicher Flexibilität entwickelte sie sich zum Spezialisten für Massengut-Logistik der Bereiche Reederei und Befrachtung.

Mit ihrer Verbindung zu den Häfen stieg so die HTAG zum Marktführer bei der Importkohle auf. »Dieses Standbein war für uns der strategische Ansatzpunkt, neue Import-Kohleverkehre in Schüttgutwagen für die HGK auch europaweit ins Auge zu fassen«, erklärt Schumacher. Doch bis zum durchschlagenden Erfolg sollte noch weit mehr als nur eine Menge Wasser den Rhein von Köln bis zur Nordsee hinabfließen ...

Woher nur die Wagen nehmen?

»Am Anfang haben wir den ‚Aspekt Güterwagen‘ bewusst nicht so im Detail betrachtet«, schmunzelt der Eisenbahnbetriebsleiter der HGK, »dann stellte sich jedoch schnell heraus: Ohne Beschaffung von Güterwagen keine neuen Kohleverkehre!« Und schon da ging es los: organisieren, improvisieren, kalkulieren, jonglieren ... Zur Vorgeschichte: Zwar hatte die Öffnung des Eisenbahnmarktes im Jahr 1994 allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) die Nutzung des deutschen und europäischen Netzes erlaubt – nur fehlte es dazu oftmals an Loks und Wagen. So auch der HGK, die aber seitdem im Wettbewerb mit den großen stattlichen Bahnen konkurrieren muss – und darf. Die Herausforderung lautet also bis heute: lukrative Verkehre gewinnen und/oder entwickeln! Aber zurück zur Importkohle: »Wir waren damals davon überzeugt und glauben auch weiterhin fest daran: Importkohle stellt einen Wachstumsmarkt mit guten Perspektiven dar! Mit unseren Möglichkeiten mussten wir aktiv werden«, betont Manfred Hartung. Der stellvertretende HGK-Eisenbahnbetriebsleiter ergänzt: »Es fehlten uns allerdings rund 100 Wagen, genau gesagt FAL-Schüttgutwagen für den Kohletransport«. Unternehmerisches Denken war gefragt. »Mit dem Wagenvermieter VTG schlossen wir daraufhin einen Miet- und Nutzungsver-

trag über 100 neue, das hieß damals noch zu bauende, Kohlewagen ab.« Unterdessen rückte der Zeitpunkt der Verkehrsaufnahme vom HTAG-Kohlelager in Duisburg nach Voerde für die HGK immer näher. Zwar hatte Cargo inzwischen Lokführer, Wagenmeister, Rangierer und Betriebsleiter geschult, alles schien also bereit – nur die VTG-Wagen wollten nicht kommen! »Ein Wahnsinn – da hieß es, die Nerven bewahren!«, sagt der 50-jährige Paul Schumacher. Nun galt es, schnell zu handeln. Aus den laufenden Verkehren nach Bergisch Gladbach und Quadrat-Ichendorf wurden Wagen entnommen, weitere von anderen EVUs geliehen. »Jeder dritte Wagen im Zug musste aber ein 83-Kubikmeter-Wagen der HGK sein. Sonst hätte der Zug nicht zur Entladeeinrichtung vor Ort gepasst«, führt Hartung aus. »Als alles mit viel Improvisation, Geschick und Erfahrung letztlich klappte und der Kunde sah, mit wie viel Sorgfalt und Zuverlässigkeit unsere Leute zu Werke gingen, waren alle super zufrieden«, freut sich Schumacher, »ja, wir haben am Ende sogar noch die herabgefallenen Kohlen weggekehrt!« Sie waren bei HTAG in Duisburg per Baggerschaufel geladen worden. Dabei waren Kohlestücke ins Gleisbett gefallen. Trotz aller Anfangshemmnisse funktionierte am Ende alles reibungslos – »wir hatten den Durchbruch geschafft!«, triumphiert Schumacher.

... und der zweite Streich folgte sogleich!

Der erfolgreich abgewinkelte so genannte gebrochene (mit Hafenumschlag) Teil- oder Spot-Verkehr der Importkohle von Duisburg nach Voerde wurde so zum ersten Erfolgsschritt. Als zweiter folgte der lukrativere Anschlussvertrag mit der HGK über den Ganzbahnweg des Festbrennstoffes. Der ungebrochene Verkehr deckt hierbei die komplette Strecke über die Schiene der aus Übersee importierten Kohle von den Nordsee-Häfen Rotterdam und Amsterdam bis ins Voer-



Das Importkohlelager der Firma EMO in Rotterdam.

dener RWE-Kraftwerk ab. Damals, im Sommer 2009, waren 100 nigel-nagelneue VTG-Wagen inzwischen bei der HGK eingetroffen. So stand alles erneut bereit – wenn da nicht das neue europäische Zug-Sicherungssystem ETCS gewesen wäre. »Niederländische Eisenbahnstrecken sind damit schon teilweise ausgerüstet, unter anderem auch die so genannte Betuwe-Linie«, erklärt Paul Schumacher. Die neue Bahnstrecke war 2009 in Betrieb gegangen. Die Güterzugstrecke führt seitdem vom Hafen Rotterdam Richtung Ruhrgebiet und Süddeutschland. Im niederländischen Zevenaar stößt dieser neue Teil auf die Bestandsstrecke von Oberhausen nach Arnhem und führt weiter bis nach Amsterdam sowie über Nijmegen bis nach Rotterdam. »Unsere

schweren Güterzugloks der Typen G 2000 verfügten vorausschauenderweise schon über die technischen Einrichtungen des ETCS. Wiederrum profitierte die HGK also von ihrem großen Know-how als Schienengüterverkehr-Logistiker. Schon seit 1999 fahren HGK-Züge regelmäßige Holland-Verkehre. So konnten wir auch diese Herausforderung meistern«, ist Schumacher, der als Hobby »HGK und Garten« angibt, sichtlich stolz. Der Rest ist schnell erzählt: Bis zu sechs Mal wöchentlich verkehren seit Juli letzten Jahres mittlerweile die schweren HGK-Kohlezüge. »Sinnvolle Zusammenarbeit« umschreibt dabei die gemeinsam mit der Rurtalbahn erbrachten Leistungen im Personal- und Prozessmanagement.

Eisenbahn ist wie Fußball – nur anders!

»Insgesamt eine enorme Schwerg Geburt!«, bilanziert ein sichtlich zufriedener Bereichsleiter Eisenbahn der HGK. »Das ist eben so im Eisenbahngeschäft«, sagt Schumacher. »Du musst nach Niederlagen immer wieder aufstehen, musst dranbleiben, Visionen und fähige Mitarbeiter haben – und einen Vorstand, der hinter dir steht – die erforderlichen Entscheidungen mitträgt.« Das hört sich doch fast nach Fußball an. Und: deutsch-niederländische Zusammenarbeit klappt eben – nicht nur in München! ■ jb



Die Verladeeinrichtung von OBA in Amsterdam.



Manfred Hartung.

Bauvorhaben mit geringen Nebenwirkungen

Erneuerung des Oberbaus der Linie 7 in der Fußgängerzone Frechen

Auf 475 Meter Länge erneuert die HGK ihr Streckennetz, mitten in der Fußgängerzone der Stadt Frechen. Was Anfang Oktober des Jahres beginnt, soll schon zum Monatsende beendet sein – die so genannte »Ertüchtigung des 2,40 Meter breiten und gut 80 Zentimeter tiefen Gleisbetts der Linie 7. Dass dann alles besser ist, darum kümmert sich Jafar Riahi.

Nicht mal ein Monat Bauzeit, davon zwei Wochen in den Schulferien; Arbeit von Montag bis Samstag in zwei Schichten, Baustellenbreite lediglich 3,50 Meter; nur gummiereifte, lärmarme Baufahrzeuge, Aufteilung der Bauarbeiten in drei nacheinander erledigte Ab-



schnitte, Berechnungen, Messungen und jede Menge Gedanken an die Verträglichkeit der Maßnahme – ein Karussell von Gedanken. Augenblicklich dreht es sich im Kopf von Jafar Riahi. Der HGK-Mitarbeiter des Bereichs Netz und Leiter des Sachbereichs Planung/Instandhaltung/Gleisbau weiß, wovon er spricht. Denn schon bei der Erneuerung des Oberbaus der Linie 7 zwischen den Abschnitten Frechen Bahnhof bis Endhaltestelle Benzlarth im Jahre 1999 war er der Projektverantwortliche. »Damals durften wir nur den Bereich in der Fre-

Vorher, nachher: Frechens Fußgängerzone mit Gleisen der Linie 7.

chener Fußgängerzone zwischen Breite Straße und Dr.-Tusch-Straße nicht mit der neuen festen Fahrbahn umrüsten. Das holen wir jetzt im Oktober nach.«

»Am Ende ist alles besser!«

Im gesamten Baubereich wird der Boden ausgetauscht und anschließend verfestigt. Ein Portalkran soll die vorgesehenen Betontragplatten mit einem Eigengewicht von je sieben Tonnen einsetzen. Sie bestehen aus Fertigteilen mit Pflasterstruktur. Alte, abgenutzte Schienen werden durch neue Rillenschienen ersetzt. Ihre Befestigung erfolgt ohne

Schrauben, Spannklemmen oder Spurstangen. Während der Bauzeit – geplant vom 4. bis 31. Oktober – wird der Straßenbahnbetrieb in dem betroffenen Bereich komplett eingestellt. Die KVB richtet einen Schienenersatzverkehr ein. Die Kosten-schätzung für das Projekt beträgt 1,5 Millionen Euro.

»Baustelle ist Baustelle!«, sagt Diplom-Ingenieur Riahi. »Aber wir werden die Interessen der Anwohner, der anliegenden Geschäfte samt Lieferanten, der Passanten, Feuerwehr, Polizei, Krankenwagen und Müllabfuhr berücksichtigen. Am Ende ist alles 100 Prozent besser: weniger Erschütterungen und Lärm!«, ist er sich sicher. ■ jb

KÖLNER KÖPFE

Norbert Linnerz:
angehender Verkehrsfachwirt
und Speditionskaufmann

Hineingerutscht ins Speditions-gewerbe durch den Vater sei er; ein Quereinsteiger mit Weiterbildungen bei der IHK Köln. Den derzeit absolvierten Kurs zum Verkehrsfachwirt sehe er als Chance zur weiteren Qualifizierung und zum beruflichen Aufstieg ...

Die Rede ist von Norbert Linnerz, 42-jähriger Speditionskaufmann bei DB Schenker im Niehler Hafen. Der Vater dreier Kinder zwischen acht und 15 Jahren drückt gerade wieder die Schulbank. Seit November 2009 besucht er zusammen mit neun weiteren Teilnehmern – drei davon Frauen – jeden Samstag die Weiterbildungsmaßnahme zum Verkehrsfachwirt. Sie wird vom Verband der Kölner Spediteure und Hafenanlieger angeboten und findet bei der CTS Container Terminal GmbH im Niehler Hafen statt.

Warum er sich den Stress »antue«, will die Kölner Hafenzeitung wissen. Norbert Linnerz setzt (s)ein breites Lächeln auf. »Sagen Sie besser Engagement! Fachlich größeres Wissen, tiefere Einblicke in die Gesamtzusammenhänge, mehr Hintergrund für bessere Entscheidungs-



Bild: Buchner

findungen – und natürlich der Spaß, zusammen in der Gruppe zu lernen ...«, sprudelt es aus ihm heraus. »Für mich sind zum Beispiel, verglichen mit dem Speditionskaufmann, die besseren Kenntnisse des Rechts und im Rechnungswesen entscheidende Hilfen. Durch diese Mehrkenntnisse kann ich betriebliche Prozesse distanzierter und mit einem anderen Horizont einschätzen. Dadurch kann ich einen Schritt weiter denken und planen als bisher.« Nach gut einem halben Jahr Kurs schaut der ehemalige, knallharte Verteidiger des American-Football-Teams Cologne Crocodiles »recht optimistisch« Richtung Zwischenprüfung. Dazu hat er auch allen Grund. »Alle drei Dozenten sind gut, der Kurs super in Ordnung!«, sagt er. ■ jb

Weiterbildung Verkehrsfachwirt – die Fakten

Art des Lehrgangs: Berufsbegleitender Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin (IHK), entsprechend dem Rahmenlehrstoffplan der DIHK

Qualifikation: Der Lehrgang vermittelt Kenntnisse und Fertigkeiten, um auch komplexere Sachverhalte der Verkehrswirtschaft zu durchschauen, zu analysieren und zu lösen. Geprüfte Verkehrsfachwirte arbeiten eigenständig in der kaufmännischen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft. Sie konzipieren und realisieren Verkehrsdienstleistungen unter Einsatz vorhandener Verkehrsträger im Rahmen der geltenden rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedingungen. Dazu setzen sie betriebswirtschaftliche und personalwirtschaftliche Steuerungsinstrumente ein.

Start: Herbst 2010

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

■ jm

Kölner Nacht der Technik

HGK auch beim zweiten Mal dabei

Weg von trockener, theorielastiger Technik-Vermittlung und hin zur praktisch-eindrucksvollen Erfahrung: das Konzept der Kölner Nacht der Technik. Nach erfolgreichem Start 2009 findet sie am 9. Juli dieses Jahres zum zweiten Mal statt. Die HGK lädt erneut in die spannende Welt der Logistik im Niehler Hafen ein.

Auch 2010 wird die HGK als Logistik-Spezialist zur Nacht der Technik wieder eine Gastgeberstation – den Niehler Hafen – vorstellen. Container-Verladebrücken, Reach-Stacker, Ro-Ro-Anlagen ... In Vorträgen, Filmen und bei Hafenrundfahrten wird zwischen 18 und 24 Uhr alles über die technischen Einrichtungen des Hafenumschlags von Gütern vermittelt. »Die Nacht der Technik zeigt einem breiten Publikum, wie intelligente Hafen-Logistik regional und international in Köln funktioniert«, betont Dr. Jan Zeese, Pressesprecher der HGK.

Event für alle Technikbegeisterten

Die Nacht der Technik will ein Event für alle von der Technik Faszinierten sein – Menschen durch Ausstellungen, Präsentationen, Führungen und Mitmachaktionen in Berüh-

rung mit Welt der Technik bringen – Kompliziertes verständlich machen. Das gelingt durch die Öffnung sonst verschlossener Unternehmenstore für Besucher. Sie erhalten damit einzigartige Einblicke in technische Betriebsabläufe.

»Die Nacht der Technik soll in Köln zu einer festen Institution werden, (...) weil sie dazu beiträgt, das technische Know-how der Region öffentlich zu präsentieren«, sagt Thea Müller. Die Diplom-Ingenieurin ist Projektleiterin der Veranstaltung, anlässlich der im letzten Jahr rund 5.000 Interessierte 40 Technikstationen in Köln besuchten.

Für technische Berufe werben

Die beiden Kölner Bezirke der Techniker- und Ingenieurs-Vereine VDI (Verein Deutscher Ingenieure) und VDE (Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik) sind Initiatoren der Technikscha. Wie hoch auch die Stadt Köln dieses Technik-Highlight bewertet, betont deren Oberbürgermeister Jürgen Roters: »Sehr gerne habe ich die Schirmherrschaft übernommen, denn die Nacht der Technik bereichert nicht nur den Kölner Veranstaltungskalender, sondern wirkt



Bild: Buchner

Faszination Technik.

auch für technische Berufe. Sie fördert damit die dringend erforderliche Nachwuchsgewinnung in diesem Bereich. Ich danke allen, die sich an der Veranstaltung beteiligen.« ■ jb

Weiter im Internet:

Alle weiteren Infos auf:
www.nacht-der-technik.de
www.hgk.de

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,
Christian Grohmann,
Rüdiger Hoffmann,
Judith Matke,
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 compensated
Ident-No. 105137

Green Logistic

Hafenlogistik mal anders ...

Das Fahrradverleih-System *Call a Bike* der Deutschen Bahn wird auch im Rheinauhafen immer beliebter. Ganz im Sinne von Green Logistic transportiert es (Gepäck-)Güter samt Mensch wie hier zum Alten Hafnamt der HGK. Im Hintergrund links: Das Kranhaus Süd. Übrigens: Der Rheinauhafen bietet für die Radtour mit der Familie oder Freunden die ideale Kulisse – gerade jetzt in der Sommerzeit! ■ jb



Bild: Buchner

Neues aus den Häfen

Fernost zu Gast
im Hafnamt

Gemeinsam mit einer Gruppe chinesischer Logistik-Experten besuchte He Dengcai (vordere Reihe, 5. v.r.), Vice Chairman der China Federation of Logistics & Purchasing,

Ende Mai die HGK. Margit Knott besichtigte mit den Besuchern den Niehler Hafen. Anschließend diskutierte Dr. Jan Zeese mit den Gästen über die Zukunft des Güterverkehrs. »Vor allem die Liberalisierung des Eisenbahnnetzes ist für uns ein interessantes Thema«, so He Dengcai. ■ jz

Kooperation mit
Neuss/Düsseldorf?

Droht dem »Champion« unter den deutschen (Binnen-)Häfen – Duisburg – Konkurrenz? Seit Juni 2009 verhandelt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) mit der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG (NDH) über eine Kooperation. Durch einen gemeinsamen Einkauf sowie durch gemeinsame Angebote an die Kunden wollen beide Unternehmen ihre Wettbewerbsposition verbessern. »Wir streben einen Abschluss der Gespräche im Laufe des Jahres 2010 an«, berichtet Dr. Rolf Bender. ■ jz

Neues Terminal
im Kölner Norden

Die HGK beabsichtigt den Bau eines neuen Terminals für den Kombinierten Verkehr im Kölner Norden. Die Umschlaganlage ist als Teil des neuen Industrieparks Nord in der Nähe der Autobahn-Anschlussstelle Köln-Niehl geplant. Sie wird das Bahn-Terminal am Eifeltor ergänzen und vor allem sogenannte »kontinentale Verkehre« umschlagen, also Güter, die überwiegend mit der Bahn befördert werden. Vorgesehen sind zwei Module. Nach derzeitigem Planungsstand kann davon ausgegangen werden, dass die Fertigstellung des ersten Moduls Mitte 2013 erfolgt. ■ jz

Chinesische Besuchergruppe bei der HGK.



Bild: Küppers