

China-Zug
Verbindung von Köln
ins Reich der Mitte
Seite 03



Container-Report
Deshalb ist die
Stahlbox so genial
Seite 04/05



Fritz Middelanis
Heiratsantrag
auf der Rheinfähre
Seite 08



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 4 | Dezember 2018 | www.hgk.de

Ein Schlüsselprojekt für die Kölner Wirtschaft

Bild: Lorenz



Sinan Cinar (kl. Foto) in der Steuerkabine der 700 Tonnen schweren Krananlage: Zwei weitere Kräne sind bestellt.

Industriepark Köln-Nord: Ausbau des KLV-Terminals und Errichtung eines Logistik-Zentrums sorgen für weniger LKW-Verkehr in der Stadt

Jetzt ist es also da, das Diesel-Fahrverbot in Köln. Zwar ist das Urteil noch nicht rechtskräftig und die NRW-Landesregierung hat angekündigt, dagegen Beschwerde einlegen zu lassen, wenn die Begründung vorliegt. Aber die vorläufige Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln gibt bereits einen deutlichen Fingerzeig: Es müssen weitere und umfangreichere Maßnahmen getroffen werden, um den Anforderungen gerecht zu werden, die Luft in und um die Stadt zu verbessern. Ein Teil der Lösung, wie das gelingen kann, ist im Industrie-Park Köln-Nord zu finden: Durch die Erweiterung des dortigen Terminals für den kombinierten Ladeverkehr (KLV) und den Bau eines Logistik-Zentrums durch die HGK AG können jährlich 250.000 LKW-Fahrten durch die Stadt oder über den Autobahnring vermieden werden, was zu entsprechend weniger Schadstoff-Ausstoß führen wird.

Gleis-Verlängerung. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG hat viel vor auf dem Gelände in Niehl an der Franz-Greif-Strasse. Insgesamt investiert das Unternehmen 50 Millionen Euro bis ins Jahr 2020 in den Ausbau des Terminals, der viele Vorteile bringen wird. Die bisherige Anlage wird in einer zweiten Ausbaustufe erweitert. Konnten bisher hier nur Züge mit einer Länge von bis zu 350 Metern bedient werden (längere Züge müssen derzeit aufwändig rangiert werden), so ist es in der Zukunft möglich, hier Ganz-Züge abzufertigen. Dafür werden die Gleise auf 700 Meter verlängert und zwei weitere Krananlagen für den wachsenden Umschlag beschafft.

Besitzeinweisung. „Die Entwicklung unseres Areals im Industriepark Nord ist eine Investition in die Zukunft, die der Stadt und ihren Bürgern dient. Deshalb ist es auch so wichtig, dass wir den Kauf des weiteren Geländes realisieren“, erklärt der HGK-Vorstandsvorsitzende Uwe Wedig. Für die etwa 17 Hektar große Fläche, deren Ankauf von der Stadt Köln bis Ende 2019 vollzogen sein wird, ist eine „vorzeitige Besitzeinweisung“ erlassen worden. Dadurch ist die HGK in der Lage,

vorbereitende Infrastrukturmaßnahmen schon vor dem eigentlichen Erwerb durchzuführen. Zunächst einmal wird eine Bestandsaufnahme von Fauna und Flora auf dem Gelände getätigt. Nach der Auswertung und gegebenenfalls artenschutzrechtlichen Kompensations-Maßnahmen kann mit der Rodung begonnen werden. Außerdem liegt das Gelände etwa drei Meter unter dem Straßenniveau, so dass es mit etwa 500.000 Kubikmeter Erdschutt aufgefüllt werden muss.

„ Bis 2020 investiert
die HGK 50 Millionen Euro
in den Terminalausbau

Bedeutung. 25 Prozent des europäischen Logistikumsatzes werden in Deutschland erwirtschaftet. Die Branche als drittgrößter deutscher Wirtschaftsbereich nach Autoindustrie und Handel hat einen hohen Bedarf, innenstadtnah Umschlagzentren zu etablieren, um effiziente Strukturen zur Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten. Allerdings nimmt die Flächenverfügbarkeit bundesweit immer mehr ab. Das Gelände im Industriepark Nord ist dies-

bezüglich eine positive Ausnahme - auch weil hier eine Produktion rund um die Uhr möglich ist. Die perfekte Anbindung an die Schiene und die Straße sowie der Rhein in unmittelbarer Nähe tun ihr Übriges. So bietet sich beispielsweise für den Güterverkehr aus dem Norden hier die ideale Umlade-Möglichkeit von der Straße auf den Verkehrsträger Schiene an.

Logistik-Zentrum. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Entwicklung des Geländes ist der geplante Bau eines Logistik-Zentrums. Hier werden Hallen für eine wertschöpfende Logistikkette errichtet, zum Beispiel für Lagerung, Verarbeitung, Kommissionierung, Entpacken oder Verpacken, wodurch dauerhaft Arbeitsplätze geschaffen werden. Für Produzenten, Verlager und Spediteure bietet sich hier die Möglichkeit, sich bei besten Infrastrukturvoraussetzungen anzusiedeln. Voraussetzung ist, dass die Firmen das Terminal nutzen, um die gewünschten positiven verkehrs- und umweltpolitischen Effekte zu erzielen. Der Ausbau des Terminals und die Entwicklung eines Logistikzentrums – die Schlüsselprojekte für die Logistik Kölns.

Christian Lorenz



Im Hintergrund wird schon gebaut: Hier werden die Gleise auf 700 Meter verlängert.

Editorial



Uwe Wedig, Vorsitzender
des Vorstands der Häfen und
Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

Das Jahr 2018 geht langsam zu Ende und wieder einmal fragen wir uns, wo die Zeit geblieben ist. Es gab in den vergangenen zwölf Monaten kaum Gelegenheiten, einmal innezuhalten. Für Logistikunternehmen – und die Häfen und Güterverkehr Köln AG ist mit ihren Töchter- und Beteiligungsunternehmen ein bedeutender Player in der Branche – war 2018 ein wirklich anstrengendes Jahr.

Zunächst sorgten Hochwasser und Sturm für einen schlechten Start. Danach kam es zu Eisbarrieren in Teilen des schiffbaren Kanalnetzes. Zu allem Überfluss sorgte dann das langanhaltende, extreme Niedrigwasser dafür, dass Schiffe auf dem Rhein nur noch zu einem Drittel beladen fahren konnten. Parteilich konnte die Schifffahrt nautisch-technisch kaum noch durchgeführt werden.

Die Auswirkungen waren gravierend. Große Industrien mussten teilweise ihre Produktion drosseln. Selbst Tankstellen wurden mitunter nicht mehr beliefert, weil Raffinerien nicht mehr per Binnenschiff versorgt werden konnten. An vielen Beispielen wurde deutlich, wie wichtig eine funktionierende Logistik für die störungsfreie Versorgung der Bevölkerung mit den Dingen des täglichen Lebens ist. Am Ende hat die Branche es geschafft, mit flexiblen Maßnahmen und großem Einsatz die negativen Auswirkungen zu begrenzen, daran hatte auch die HGK-Gruppe ihren Anteil.

Das Jahr 2018 mit seinen eben beschriebenen exorbitanten Auswirkungen wird aber Spuren hinterlassen. In den Unternehmen müssen Modelle entwickelt werden, wie die Logistik in Zukunft diesen Phänomenen begegnen kann. Dazu sind aber auch alle beteiligten Institutionen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft gefordert, sich an den Prozessen zu beteiligen. Eine übergreifende Zusammenarbeit, wie sich die Zukunft der Logistik in wirtschaftlicher, nachhaltiger und ökologischer Hinsicht gestalten lässt, ist notwendiger denn je.

Die HGK-Gruppe wird am Ende des Wirtschaftsjahres 2018 erneut einen erfolgreichen Abschluss vorweisen. Das Ergebnis kommt der Stadt und damit den Menschen in Köln zugute. Wir sind stolz darauf, trotz der widrigen Umstände unseren Anteil beigetragen zu haben.

Ich wünsche Ihnen allen ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2019.

Herzlichst

Ihr Uwe Wedig

20 Jahre Kasa

Gemeinsamer Kampf gegen Vandalismus



Das Entfernen eines Graffiti ist aufwändig, wie dieser Test zeigt.

Ist das Kunst? Oder eine Vandalismus? Darüber gehen die Meinungen auseinander. Was allerdings Fakt ist: Graffiti sind, sofern nicht eine Genehmigung für das Anbringen vorliegt, zunächst einmal eine Sachbeschädigung. Und um gegen diese Auswüchse vorzugehen, hat sich vor 20 Jahren die Partnerinitiative „Kasa“, die Kölner Anti-Spray-Aktion, gegründet. 37 unabhängige Unternehmen, Organisationen, Ämter und Verbände haben sich dafür zusammengeschlossen.

Die Partnerschaft, an der auch die HGK beteiligt ist, feierte jetzt ihr 20-jähriges Jubiläum. „Graffiti und andere Schmierereien sind im Stadtbild leider ein häufiges Ärgernis. 20.000 Quadratmeter öffentlicher Flächen werden jedes Jahr im Auftrag der Kasa gereinigt“, berichtete Wolfgang Büscher, Chef des Amts für öffentliche Ordnung. Der für Köln entstehende Schaden ist hoch, die Kosten für Entfernen und Säuberung der Flächen gehen in die Millionen.

Die Täter dingfest zu machen ist indes schwierig, die Aufklärungsquote der Polizei liegt bei etwa zehn Prozent. Seit 2013 werden jährlich etwa 2000 Graffiti-Delikte registriert. Um Zeichen zu setzen, sollen neben der strafrechtlichen Verfolgung auch Zivilklagen gegen die Täter angestrengt werden. Muss ein Sprayer für den entstandenen Schaden aufkommen, spricht sich das an der Szene rum, so die Hoffnung der Kasa-Beteiligten. In 20 Jahren hat die Kasa schon viel erreicht. Doch es wartet weiterhin viel Arbeit auf die Initiative. (cl)

10-Minuten-Takt verzögert sich

Neue Stellwerke noch nicht in Betrieb



An drei Standorten der Linie 18 wird die Stellwerkstechnik erneuert.

Um den zweigleisigen Streckenausbau bis Brühl-Schwadorf sowie einen Zehn-Minuten-Takt der Stadtbahnlinie 18 zu ermöglichen, hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG die Stellwerkstechnik an den Standorten Brühl-Vochem, Brühl-Schwadorf und Merten erneuern lassen. Eigentlich sollte die Inbetriebnahme der neuen Anlage im Dezember stattfinden. Aufgrund von festgestellten Softwarefehlern hat die Herstellerfirma kurzfristig den Termin abgesagt. Damit verzögert sich auch die geplante Einführung des Zehn-Minuten-Taktes zwischen Brühl Mitte und Schwadorf.

Bei einer internen Prüfung hatte die Herstellerfirma Fehler in der von ihr selber installierten Software entdeckt. Um sicherheitsrelevante Mängel auszuschließen, ist eine Überprüfung des Programms notwendig. Aus diesem Grund kann die Anlage nicht durch die zuständigen Prüfstellen freigegeben werden. Erst nach Abschluss der Checks und der notwendigen Freigabe kann die neue Technik in Betrieb genommen werden. (cl)

Schilder weisen auf Stromnutzungsgebot hin

Schiffe müssen im Rheinauhafen Energie zur Bordversorgung von Land beziehen

Die Rheinschiffer durften aufatmen: Nach Überprüfung der Festmachvorrichtungen in der Kaimauer am Rheinauhafen konnte die Häfen und Güterverkehr Köln AG das dortige Festmachverbot in Teilen aufheben. Die Prüfungen ergaben, dass die 150 vorhandenen Anlagen in der Mauer unter bestimmten Voraussetzungen wieder genutzt werden dürfen.

Folgende Vorgaben sind von den Binnenschiffern seit dem 1. Oktober einzuhalten, wenn sie dort festmachen: Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 Meter und eine Tragfähigkeit von 1.200 Tonnen nicht überschreiten. Der Einsatz von Winden zum Festmachen ist nicht gestattet. Ebenso ist das Anlegen von mehreren Schiffen nebeneinander nicht erlaubt.



Guido Schächt (l.) und Thomas Merten von der HGK-Werkstatt mit zwei Schildern, die im Rheinauhafen angebracht werden.

Leere Schiffe dürfen an der Kaimauer im Rheinauhafen generell anlegen. Die entsprechenden Schilder für die Regelungen werden jetzt an der Kaimauer angebracht.

Nach Unfällen, bei denen Poller auf der Mauer mitsamt den Steinen von

Schiffen herausgerissen wurden, war das Festmachverbot zunächst ausgesprochen worden. Um weitere Unfälle zu vermeiden, wurden diese Anlagen entfernt. Die Festmachvorrichtungen in der Mauer, die höhere Kräfte aushalten, blieben erhalten. Trotz des Verbots für den gesamten

Bereich legen in der Folge immer wieder Schiffe an den Konstruktionen in der Kaimauer an. Daher wurden diese Anlagen überprüft und mit Auflagen freigegeben.

Für die Schiffe gilt nun auch ein Nutzungsgebot des dort zur Verfügung gestellten Landstroms. Das bedeutet, die an Bord benötigte Energie darf nicht über die eigenen Dieselmotoren gewonnen werden, sondern ist von einem der zehn Stromtankstellen abzunehmen. Zum Wohl von Anwohnern und Passanten vermeidet dies Belästigungen durch Abgase und Geräuschmissionen. Die derzeitige Regelung gilt als Interim, bis die geplante endgültige Lösung mit der Installation so genannter Dalben umgesetzt wird. Christian Lorenz



Udo Giesen zeigt, wo die MS Stadt Köln ab 2020 dauerhaft festmachen soll.

Die MS Stadt Köln findet ihren Hafen

2020 soll das stolze Ratsschiff einen festen Platz im Rheinauhafen bekommen

Zugegeben, das stolze Schiff hat schon bessere Zeiten erlebt. So wurde Königin Elisabeth II bei ihrem Rheinlandbesuch 1965 auf der MS Stadt Köln empfangen, viele andere berühmte Gäste der Stadt gingen an Bord und verlebten hier angenehme Stunden. Davon konnte zuletzt keine Rede mehr sein. Es war still um das ehemalige Kölner Ratsschiff geworden. Im Hafen in Niehl lag es ungenutzt, der Zustand verschlechterte sich zusehends. Doch jetzt kommt wieder Wasser unter den Kiel: Udo Giesen, der Vorsitzende der „Freunde und Förderer des Historischen Ratsschiffes MS Stadt Köln“, sagt selbstbewusst: „2020 soll die Stadt Köln als Museumsschiff fertig restauriert im Rheinauhafen liegen!“

Rumpf erneuern. Es ist ein ambitionierter Plan, den Giesen und seine Mitstreiter umsetzen wollen. Das Schiff, das sich im Eigentum der Stadt Köln befindet, soll in drei Sanierungsschritten zu alter Pracht gelangen. Bis Ende Oktober lag es in

der Kölner Schiffswerft Deutz, wo die letzten Details mit dem Denkmalschutz abgesprochen wurden. Der Rumpf – oder besser gesagt, der Teil des Schiffes, der unter der Wasserlinie liegt – muss komplett erneuert werden. Das Material hielt nicht mal mehr einem einfachen Hammerschlag stand. Zusätzlich müssen einige Löcher im Deck, das aber insgesamt noch in einem akzeptablen Zustand ist, geschlossen werden.

Denkmalschutz. In der zweiten Stufe kommt dann der Innenbereich dran. Die Arbeiten werden, wie der erste Sanierungsschritt, ebenfalls europaweit ausgeschrieben. Und auch hier gibt es viel zu tun: Die Heizung muss erneuert werden, morsche Holzteile werden ausgetauscht, Schäden an der Einrichtung behoben, die Elektrik in Gang gebracht und die Decke muss abgedichtet werden. Auch der Teppich, der das Stadtwappen von Köln trägt, bekommt entweder eine Frischekur oder muss komplett ersetzt werden. Die Sanitärräume und ein behindertengerechter Zugang

stehen ebenfalls auf der To-do-Liste. All diese Maßnahmen geschehen in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutz und der Stadt Köln.

Museumsschiff. In der dritten Stufe soll dann die Fahrfähigkeit des Schiffes wieder hergestellt werden. „Die MS Stadt Köln wird aber nur zu ganz seltenen, wichtigen Anlässen fahren. Wir möchten sie vielmehr als schwimmendes Denkmal und Teil des Stadtmuseums nutzen“, so Giesen. Im Rheinauhafen soll deshalb neben der Drehbrücke ein Anleger mit Landungsbrücke für das künftige Museumsschiff gebaut werden. Hier wird die MS Stadt Köln dann fest liegen. „Es ist selbstverständlich, dass wir alle Maßnahmen tatkräftig unterstützen, dass die MS Stadt Köln hier ihren angemessenen Platz findet“, sagt auch Thomas Beez, Geschäftsführer der RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH.

Förderungen. Alles das kostet natürlich Geld. Auf etwa 2 Millionen Euro schätzt Giesen die Gesamtkosten bis 2020. Einen großen Teil hat sein Verein indes schon zusammen: 500.000 Euro steuert die Stadt bei, 200.000 Euro das Land, die Deutsche Stiftung Denkmalschutz macht 300.000 Euro in diesem Jahr locker. Weitere Fördergelder beim Bund, der DSD und bei der NRW-Stiftung sind beantragt. Darüber hinaus sind natürlich auch Spenden herzlich willkommen. Und eine Marketing-Idee hat Giesen auch: Teile aus dem bisherigen Rumpf des Schiffes sollen in einen Acrylfluß gegossen werden und dann in einer limitierten Serie von 100 Stück zu je 1000 Euro angeboten werden. „Ich glaube schon, dass so mancher wohlhabende Kölner Teil dieses großartigen Projektes sein möchte“, hofft er. Christian Lorenz



So soll die MS Stadt Köln bald wieder aussehen. Fahren wird sie aber selten, sie soll als Museumsschiff genutzt werden.



Am Stapelkai im Niehler Hafen werden die Container aus China umgeschlagen.

Vom Reich der Mitte an den Dom

Erster Zug aus China wurde im Niehler Hafen umgeschlagen und weitergeleitet. Die Partner planen Ausbau der Verbindungen

Es war eine Premiere, die am 18. November um 9.45 Uhr, einem Sonntagmorgen, im Niehler Hafen stattfand: Eine Lok der Rhein-Cargo schob einen Zug, der 16 Tage zuvor in China gestartet war, zum Stapelkai. Die erste Verbindung zwischen dem Reich der Mitte und dem Dom wurde so gestartet. Weitere Verkehre sollen nun folgen.

Mehrere Partner. Die Handelsbeziehungen zwischen der Europäischen Union und der Volksrepublik China wachsen rasant. Der Transport von Waren mit der Eisenbahn spielt dabei eine herausragende Rolle. Durch die ausgezeichneten logistischen Voraussetzungen und die ideale geographische Lage im Herzen Europas bietet sich Köln dabei als Zielort und kontinentales Drehkreuz für Fernost-Verbindungen an. Mehrere Partner haben sich jetzt zusammengeschlossen, um Verkehre von und nach China zu realisieren. Ein Zug aus Yiwu, etwa 250 Kilometer südlich von Shanghai gelegen, erreichte den Hafen Niehl, wo er am Stapelkai umgeschlagen und weitergeleitet wurde. Acht 40-Fuß-Container mit Konsum-Gütern blieben in Köln, 28 weitere Container wurden zur finalen Destination Madrid transportiert. Dort wurde der Zug vom chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping, der auf Staatsbesuch in Spanien weilte, drei Tage später in Empfang genommen.

OB-Unterstützung. Erklärtes Ziel der beteiligten Partner ist es, einen regelmäßigen Verkehr von, nach und über Köln aus China zu etablieren. Die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker unterstützt das Projekt nachdrücklich. „Während meiner jüngsten China-Reise habe ich mich in Hangzhou, der Hauptstadt der Provinz Zhejiang, mit dem privaten Betreiber des Zuges auf chinesischer Seite getroffen und für eine Ausweitung der Kooperation geworben. Mit diesem ersten Zug aus Yiwu rückt Köln in China als optimaler europäischer Logistikstandort verstärkt in den Fokus. Ich bin sehr davon überzeugt, dass in absehbarer Zeit noch viele weitere Züge aus dem Reich der Mitte folgen werden“, so Reker.

Zug YIWU1102 brachte 36 Container

Meilenstein. Das aktuelle Projekt mit der Zugnummer YIWU1102 wurde von dem Logistikunternehmen InterRail Europe in Auftrag gegeben. Beteiligt waren dazu die HGK-Tochter CTS Container-Terminal Köln GmbH, der Logistikdienstleister RheinCargo (eine 50-prozentige Beteiligung der

HGK) und das Transportunternehmen Transfesa, das den Weitertransport nach Spanien organisierte. Die Agentur Compass Customs kümmerte sich um die zolltechnische Abwicklung. „Für uns am CTS Container-Terminal stellt die Abfertigung des ersten Chinazuges hier im Köln-Niehler Hafen ein Meilenstein in unserer Unternehmensentwicklung dar. Die geplante regelmäßige Verbindung stärkt unsere Standortattraktivität enorm. Bedingt durch die signifikante Reduzierung der Transportzeit durch den Gütertransport auf der Bahn im Vergleich zum herkömmlichen Transport auf dem Seeweg, rückt China auch für die Kölner Wirtschaftsunternehmen näher an hiesige Standorte heran. Davon profitieren sowohl exportorientierte wie auch importorientierte Unternehmen in unserer Region“, freut sich CTS-Geschäftsführer Oliver Grossmann.

16 Tage Fahrzeit. Der Zug war am 2. November in der Provinz Zhejiang in der Stadt Yiwu mit 21 Waggons gestartet. Die Route führte von China aus über Kasachstan, Russland, Weißrussland nach Malasewicz in Polen. Im dortigen Logistikzentrum wurden die Container von Waggons mit der russischen Spurbreite (1520 Millimeter) auf Wagen mitteleuropäischer Normalspur (1435 Millimeter) umgeladen. Am Abend des 17. No-

vember erreichte der Zug Köln, am nächsten Morgen wurde er nach insgesamt 16 Tagen Fahrzeit zum Hafen gebracht. Bei der CTS GmbH fand auf dem größten trimodalen Container-Terminal am Rhein die Zollabwicklung statt und die Container wurden umgeladen. Während die Fracht mit dem Ziel Madrid am 20. November weitergeleitet wurde, ging ein Zug mit Leer-Containern wieder über Malasewicz zurück nach China.

Leer-Container zurück nach China

Freie Kapazitäten. InterRail Europe ist seit mehreren Jahren als ein führender Zugoperator tätig und organisiert heute bereits sieben Züge pro Woche zwischen China und Europa. Ziel des Unternehmens ist, den Fahrplan weiter auszubauen. Köln als zukünftiges Drehkreuz spielt dabei in den Plänen eine gewichtige Rolle. Denn am CTS-Terminal sind weitere Kapazitäten vorhanden – zu den zahlreichen bestehenden Verbindungen vom Hafen Niehl zu internationalen Zielen sollen jetzt regelmäßige Verkehre zwischen dem Dom und dem Reich der Mitte hinzukommen. Christian Lorenz

RheinCargo fährt im Ruhrpott für ArcelorMittal Bottrop

Ausschreibung gewonnen: Gemeinschaftsprojekt ab 2019 mit Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH – 19 neue RC-Kollegen eingestellt



Ein RheinCargo-Lok zieht einen Zug vor der Kokerei in Bottrop.

RheinCargo-Power für den Ruhrpott: In Bottrop werden aktuell 19 neue RheinCargo-Mitarbeiter und sechs Kollegen der Wanne Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE) auf Lokomotiven der Marke Vossloh DE 18 ausgebildet. Hintergrund ist ein Gemeinschafts-Projekt mit WHE. Die beiden Unternehmen hatten Ende des letzten Jahres eine Ausschreibung des internationalen Stahlkonzerns ArcelorMittal gewonnen. Dabei wurde der komplette Rangierdienst sowie der Infrastrukturbetrieb für den Bereich der Kokerei Prosper von ArcelorMit-

tal Bottrop vergeben. Die Kokerei in Bottrop ist einer der letzten Betriebe seiner Art im Ruhrgebiet. Die benachbarte Zeche Prosper-Haniel wird Ende 2018 geschlossen. In der Kokerei wird dann nur noch Importkohle verarbeitet.

Auf den etwa 30 Kilometer langen Gleisanlagen des Geländes wird die gesamte Logistik der Ver- und Entsorgung der Kokerei mit Kohle und Koks über die Schiene abgewickelt. Dazu gehört auch der Betrieb der Bahn im Hafen Bottrop: Ein Teil der Kohle wird hier über Binnenschiffe angeliefert und

dann in Eisenbahnwagen umgeladen. Dabei handelt es sich um weltweite Logistikketten: Die Importkohle kann beispielsweise aus Australien stammen, das fertige Material wird dann über Rotterdam oder Vlissingen auch nach Übersee verschifft.

Insgesamt werden die vier neuen Lokomotiven – jede mit einer Leistung von 1.800 KW – dort ab Januar 2019 jährlich insgesamt ca. 4,3 Mio. t Koks und Kohle transportieren. Über 200 Wagen sind dann im Einsatz.

Peter Jacobs

Container sind einfach (und) genial

Im Warenverkehr spielt die vielseitige Stahl-Box eine herausragende Rolle. Ein Grund dafür ist die schnelle Umschlagmöglichkeit zwischen den verschiedenen Transportmitteln

Das einfache und geniale Prinzip des Containers wird schnell klar, wenn man sich eine Situation aus dem Alltag vorstellt: Das Haus soll aufgeräumt werden, aber die Regale im Keller quellen über. Was also tun? Ganz einfach: Wird der Hausrat in Kisten gepackt, ordentlich beschriftet und gestapelt, wird das Handling deutlich einfacher, die Sachen sind schnell und geordnet verfügbar.

Homogene Fracht. Zugegeben: In den eigenen vier Wänden geht man nicht immer so strukturiert vor. Bei Gütern, die weltweit verschickt werden, ist das aber eine zwingende Voraussetzung: Durch die Nutzung des Containers wird aus heterogener Ladung eine homogene Fracht, aus Stückgut wird durch das Zusammenfassen Massengut, das deutlich einfacher, schneller und auch sicherer umgeschlagen werden kann. Die Vorteile liegen auf der Hand: Kürzere Liege- oder Standzeiten (unter 24 Stunden) trotz einer höheren Beladung.

” Transporteure können optimal planen

Planbarkeit. Der Kombinierte Verkehr, also das problemlose Umsetzen der Ladungen auf unterschiedlichen Transportmitteln, ist ohne Container nicht mehr vorstellbar. Die standardisierten Abmessungen sorgen für eine optimale Beladbarkeit und Planbarkeit der Transporteure, sei es das Schiff, die Bahn oder der Lkw. Der Umschlag der gleichen Menge Stückgut ohne Container wäre sehr arbeits- und kostenintensiv.

Vielseitig & sicher. Die Maße für Container sind, abgesehen von einigen Sondergrößen, immer die gleichen. Zunehmend findet aber auch bei Containern eine Spezialisierung statt. So gibt es neben den Standardcontainern auch Kühlcontainer, Tankcontainer, Autocontainer, Container für lebende Tiere,

Wohncontainer und noch viele mehr. Die Container müssen laut Internationaler Organisation für Normung (ISO) so konstruiert werden, dass mindestens sechs vollbeladene Container gefahrlos übereinander gestapelt werden können. Längst können aber Stapel von neun, manchmal sogar noch mehr Containern aufgebaut werden.

34 Millionen Stück. Übereinander gestellte Container an Deck eines Schiffes werden mit Twistlocks fest verbunden. Diese werden in das Loch gesteckt, das sich an jeder Ecke des Containers befindet, durch Verdrehen erfolgt die Verriegelung. Genauso werden Container auch bei Lkw- und Bahn-Transporten gesichert.



Vielseitig verwendbar: Auch wenn Container nicht mehr auf Reisen gehen, so sind sie doch noch zu etwas nütze, zum Beispiel als Lagerraum oder Kiosk.



CTS-Werkstattleiter Wolfgang Brundgen prüft im Lager das Material.

Das zweite Leben der flexiblen Stahlbox

CTS-Werkstatt baut gebrauchte Container um

Der Container wird in den Seehäfen auf Bahn und Schiff umgeschlagen und erreicht auf diesem Wege die Container-Terminals im Hinterland. Doch so praktisch die Stahlbox auch ist, spätestens nach 15 Jahren hat sie ihre beste Transportzeit hinter sich. Auf See gehen diese Veteranen der globalen Logistik dann nicht mehr. Das ist aber kein Grund sie zu verschrotten. So sorgen beispielsweise bei der CTS/neska in Köln Fachkräfte für qualifizierte Reparaturen der Container, damit diese möglichst lange und

zuverlässig im Dienst bleiben können. Jeder Container wird hier auch auf seine Seetauglichkeit geprüft. Ist die nicht mehr gegeben und der Dienst dann mal beendet, fängt das sesshafte Leben der Blechkisten an.

So gelangen viele Container zunächst mal in die Vermietung, etwa für kurzfristige Auslagerungen. Manche gehen auch gleich in den Verkauf, als Getränkelager, Reifenlager oder für das immer beliebtere Privatlager-Konzept „Self-Storage“. Die dafür nötigen Umbauten und Konfektio-

Aktuell befinden sich etwa 34 Millionen Container im Einsatz. 700 Millionen werden jedes Jahr an den Schiffs-, Bahn- und LKW-Terminals umgeschlagen. Ein neuer Container mit einer Länge von 40 Fuß kostet in Deutschland etwa 3.500 Euro netto.

Martin Heying

Kurz Infos

Erstes Container-Schiff fuhr 1956

Die Idee, loses Stückgut in Kisten zusammenzufassen, ist deutlich älter als der heutige Container. So setzte man schon im England des 18. Jahrhunderts hölzerne Umverpackungskisten ein, um einen schnelleren Übergang der Waren vom Eisenbahn- zum Pferdetransport zu ermöglichen. Beim Frachttransport per Bahn im 19. und 20. Jahrhundert in verschiedenen Ländern, kamen schon frühe Containerformen aus Metall zum Einsatz.

Der 1913 in North Carolina geborene Malcolm McLean ging einen entscheidenden Schritt weiter: Seine Container sollten in verschiedenen Systemen funktionieren, sei es auf Lkw, Bahn oder Schiff. Zudem wollte er diese Art des Transports im internationalen Warenverkehr einsetzen. Nachdem er eine kleine Reederei gekauft hatte, schickte er am 26. April 1956 die „Ideal X“, das erste Containerschiff, beladen mit 58 Containern, vom Hafen Newark im Bundesstaat New Jersey auf die Reise nach Houston in Texas. Der Start einer beispiellosen Erfolgsgeschichte.

Die Außenmaße der Standard-Container sind seitdem mit 20 ft mal 8 ft mal 8,5 ft (ca. 6,06 m mal 2,44 m mal 2,59 m) bzw. 40 ft mal 8 ft mal 8,5 ft (ca. 12,19 m mal 2,44 m mal 2,59 m) festgelegt und bilden so das Fundament des modernen Handels. Inzwischen werden über 95 Prozent des weltweiten Handels mit Containern abgewickelt. Die maximale Nutzlast ist auf jedem Container angegeben und liegt zwischen 21 und 28 Tonnen.

1966 legte das erste Containerschiff im Hafen Bremen an. Genau vor 50 Jahren erfolgte mit der ISO 668 die erste



Malcolm McLean

Bild: Wikipedia



Bild: Lorenz

Per LKW oder Bahn angeliefert, vom Schiff weitertransportiert – oder umgekehrt: Das CTS Container-Terminal ist ein idealer Umschlagplatz für die Stahlboxen.

„Der Rhein ist als Verkehrsweg unverzichtbar!“

Oliver Haas, Prokurist der neska Intermodal, spricht im HZ-Interview über die Vorteile von Containern, Zugverbindungen und überlastete Straßen

Herr Haas, das CTS Container Terminal Köln ist einer von sechs Standorten im Verbund der neska intermodal. Hier treffen sich Schiffe, Züge und Lkw, um Container intermodal – also auf unterschiedliche Fahrzeuge – umzuschlagen. Was macht den Container so erfolgreich?

Oliver Haas: Lassen Sie es mich so formulieren: Güter zu containerisieren ist ein Trend unserer Zeit. Diese dann auch intermodal zu befördern ist eine Spezialität der neska Gruppe. Dazu gehört ein Netz von Terminals. Die neska Gruppe hat sich daher schon immer um die Anbindung von Satellitenterminals in der Region bemüht. Ab CTS Köln verkehrt traditionell ein Shuttlezug zur Knapsack Cargo GmbH (KCG) nach Hürth, ab dem Rhein Ruhr Terminal (RRT) in Duisburg zum Logistikzentrum RuhrOst GmbH (LZR) nach Bönen. Seit Januar 2018 haben RRT und Duisport ihre Zusammenarbeit intensiviert, es verkehrt nun wochentäglich der Duisburg-Marl Xpress (DMX) zwischen RRT Home und dem Umschlagterminal Marl (UTM). Bei CTS in Köln erfolgt seit Februar 2018 die Abfertigung von drei Umläufen wöchentlich ins rumänische Curtici und seit April 2018 von acht Umläufen wöchentlich nach Busto Arsizio in der italienischen Lombardei, Frequenz steigend. Hier zeigt sich, dass die Containerterminals, die früher auf die Abfertigung von Seehafen-Hinterland-Verkehren ausgerichtet waren, auch zur Vernetzung von Europa beitragen.

transportiert neska damit Gießerei-Koks über weite Strecken aus Osteuropa nach Westeuropa. Für nassempfindliche Produkte setzt neska die „blue-boxX“ seit Jahren erfolgreich ein. Aktuell sind etwa 800 dieser speziell entwickelten 30-ft-Container im Einsatz. Aber auch Standardcontainer können innovativ eingesetzt werden. So haben wir bei neska z.B. die Möglichkeit, flüssige Güter in Container zu laden, die mit sogenannten Inlets ausgerüstet sind. Güter, die vor gar nicht allzu langer Zeit in Flaschen, Fässern oder Tanks transportiert werden mussten, transportieren wir mittlerweile dank eines aus strapazierfähigem Gummi- oder Polypolypropylen-Gewebe bestehenden Beutels, der genau in einen 20-ft-Container passt.

Verliert der Rhein, auch angesichts der Niedrigwasserperiode, an Bedeutung?

Oliver Haas: Auf gar keinen Fall. Der Rhein gilt immer noch als "Rückgrat" der Region. Auf dem Rhein, als verkehrsreichster Wasserstraße der Welt, werden im Seehafen-Hinterland-Verkehr die großen Volumina abgewickelt. Eine Verlagerung dieser großen Mengen auf andere Verkehrsträger wäre ad hoc nur sehr schwer möglich. Somit gilt es, die Verkehrsträger in einer intelligenten Weise zu kombinieren und so einzusetzen, wie es unter den besonderen Gegebenheiten optimal möglich ist.

Stichwort „Überlastete Straßen“...

Wie schafft die neska es, auch in widrigen Zeiten den Warenfluss zu erhalten?

Oliver Haas: Für die Abfertigungsproblematik in den sogenannten ARA-Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam und aufgrund der eingeschränkten Kapazitäten durch anhaltendes Niedrigwasser haben wir Alternativlösungen geschaffen. Seit Juni 2018 verkehrt zunächst zweimal wöchentlich der Rhein-Nordseehäfen-Xpress (RNX), mit dem Roland Umschlag Bremen und RRT Duisburg, ihre Netzwerke verknüpfen haben. Über die Linie „RRT Duisburg - LZR Bönen - Roland Umschlag Bremen“ hat „RRT“ eine Bahnbindung nach Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg, „Roland Umschlag“ nach Antwerpen und Rotterdam. Zusätzlich verkehrt weiterhin der OWX2 zwischen RRT Duisburg, LZR Bönen und Bobe Minden, womit auch hierüber weiterhin die Anbindung an Hamburg und Bremerhaven möglich ist. Neben den Binnenschiffsabfahrten auf dem Rhein in die ARA-Häfen, welche ab dem Düsseldorf Container Hafen (DCH) und CTS Köln durch leistungsfähige Bahnbindungen nach Rotterdam ergänzt werden, hatte die Gruppe bereits vor Jahren ihr System der boxX-Container implementiert, mit dem Schüttgüter containerisiert auf verschiedenen europäischen Routen per Bahn transportiert werden.

Was steckt hinter dem boxX-Konzept?

Oliver Haas: Jeder Containertransport hat seine Besonderheiten. So wurde für den materialschonenden Transport von Koks Kohle die „black-boxX“ entwickelt. Seit 2010



Oliver Haas, Prokurist der neska Intermodal

Bild: CTS

Logistik **news**

Podiumsdiskussion

Die Kölner Häfen haben eine Zukunft



Von links nach rechts: Moderator Jürgen Keimer, Wolfgang Birlin, Markus Greitemann, Holger Sticht und Dr. Ulrich Soënius.

Im Historischen Archiv der Stadt Köln lief fast das ganze Jahr über die Ausstellung „einFLUSSreich - Köln und seine Häfen“. Begleitet wurde die Schau von zahlreichen Veranstaltungen – wie zum Beispiel von der Podiumsdiskussion „Volle Kraft voraus! Die Zukunft der Kölner Häfen“.

Für die HGK AG nahm Vorstandsmitglied Wolfgang Birlin teil. In dem Gespräch mit Dr. Ulrich Soënius von der IHK, dem Dezernenten für Bauen und Stadtentwicklung der Stadt Köln, Markus Greitemann, und Holger Sticht vom Naturschutzverband BUND NRW ging es unter anderem darum, welche Anforderungen die Häfen haben, welche Infrastrukturmaßnahmen nötig sind und wie sich die künftige Nutzung im Deutzer Hafen (Wohnen und Gewerbe) gestaltet.

Wolfgang Birlin verdeutlichte die enorme Bedeutung der Häfen für die Logistik in der Stadt Köln und setzte sich für die Verlagerung von mehr Gütern von der Straße auf den Rhein ein. „Ein modernes Binnenschiff kann zum Beispiel bis zu 500 Container transportieren und somit 250 LKW-Fahrten ersetzen“, erklärte er auch im Hinblick auf steigende Umweltbelastungen den Nutzen. (cl)

Chinabesuch

Gemeinsamkeiten an Jangtsekiang & Rhein



Die chinesische Delegation mit Rhein-Cargo-Kollegen am Hafen in Neuss

Informatives Treffen von Vertretern der Rhein-Cargo-Häfen mit ihren Kollegen vom Jangtsekiang: Eine Delegation der Jiangsu Port Group aus China besuchte die RheinCargo in Neuss. Dabei wurde sich intensiv über Entwicklungen, Strategien und Perspektiven an den jeweiligen Standorten ausgetauscht.

Die Parallelen sind unverkennbar: An den jeweils größten Flüssen ihrer Nationen betreiben die Unternehmen Binnenhäfen. Zur Jiangsu Port Group gehören acht eigene Hafenumternehmen sowie Schiffahrtsgesellschaften und zahlreiche weitere Beteiligungen. Sitz der Gesellschaft ist Nanjing mit weiteren Standorten in Lianyungang, Suzhou, Nantong, Zhenjiang, Changzhou, Taizhou und Yangzhou. Die Standorte liegen am ca. 6.380 Kilometer langen Jangtsefluss, welcher zugleich die Verbindung zu einem der größten Seehäfen der Welt in Shanghai bildet. Die RheinCargo betreibt sieben öffentliche Rheinhäfen in Düsseldorf, Köln und Neuss, ist damit der größte Binnenhafenverbund Deutschlands.

Seit mehreren Jahren besteht bereits der Kontakt zwischen Vertretern der beiden Gesellschaften, es gab mehrfach wechselseitige Besuche. „Beide Seiten haben ein hohes Interesse daran, ihre partnerschaftlichen Beziehungen zu intensivieren“, freute sich der für die Häfen zuständige RheinCargo-Geschäftsführer Jan Eckel. (cl)

Bild: IHK/Studio Schmidt



Sehr gut! Daniel gehört zu den besten Azubis im Land

IHK Köln zeichnet Industriemechaniker der RheinCargo bei einer Gala im Börsensaal aus

Die große Bühne war bereit: Die Industrie- und Handelskammer zu Köln hatte insgesamt 800 Gäste in den großen Börsensaal geladen. Gefeierte wurden die Top-Azubis aus dem Bereich Köln, die ihre Ausbildung im Gesamtergebnis mit „sehr gut“ abgeschlossen haben. Unter den 201 jungen Damen und Herren befand sich mit Daniel Arnold auch ein Auszubildender aus den Reihen der RheinCargo, dem gemeinsamen Logistik-Dienstleister von HGK und NDH.

IHK-Vizepräsident Dr. Dieter Steinkamp lobte den anwesenden Nachwuchs in den höchsten Tönen: „Sie sind unsere Super-Azubis 2018! Sie sind ehrgeizig und leistungsbereite Menschen. Damit sind Sie hervorragende Vorbilder für alle kommenden Azubis!“

Daniel, der mittlerweile als Schlosser bei der RheinCargo arbeitet, hat in der Kranwerkstatt der RheinCargo und am Hans-Böckler-Berufskolleg seine Ausbildung zum Industrie-



Gruppenbild mit Daniel Arnold: Diese Azubis wurden in Köln geehrt.

mechaniker absolviert. „Das ist ein toller Rahmen hier. Ich danke allen Beteiligten, die mir dabei geholfen haben, mit so einem Ergebnis ab-

zuschließen“, meinte der 21-Jährige, der bei Zwischenprüfung und Abschlussprüfung jeweils mit „sehr gut“ abgeschnitten hat. (cl)

Eine Bootstour gegen den großen Fachkräftemangel

HGK lädt Doktoranden und Studenten der Uni Köln zu einer Informationsveranstaltung ein

Das Wetter ließ zwar zu wünschen übrig, trotzdem war die Stimmung an Bord der MS Rheintreue hervorragend: Rund 30 Doktoranden und Studenten der Universität Köln informierten sich aus erster Hand über die vielfältige Logistik-Welt. Uwe Wedig, der Vorstandsvorsitzende der HGK AG, hatte die Teilnehmer des Seminars für Supply Chain Management und Management Science von Professorin Anna-Lena Sachs zu einer Rundfahrt durch die Kölner Häfen eingeladen, damit sie hautnah einen Bereich der Kölner Logistik spüren und sich über die breite Palette der angebotenen Berufsbilder direkt informieren konnten.

Unbesetzte Stellen. Eine kreative Maßnahme zur Bekämpfung des allgemeinen Fachkräftemangels, der auch die Logistikbranche vor große Herausforderungen stellt: Laut „Handelsblatt“ sind in der deutschen Wirtschaft im Jahr 2018 insgesamt 1.237.400 Stellen nicht besetzt. 2010 waren das noch rund 800.000, ein Plus von 54 Prozent. Setzt man dazu die Arbeitslo-

senquote in Relation, so hat sich die Anzahl der Arbeitslosen pro offene Stelle in dem Zeitraum nahezu halbiert. Eine tolle Entwicklung einerseits, die aber Auswirkungen auf das zur Verfügung stehende Personal hat.

„In der deutschen Wirtschaft sind im Jahr 2018 insgesamt 1.237.400 Stellen nicht besetzt“

Begehrtes Personal. Fakt ist auch, dass die Probleme immer größer werden. Der Bereich Logistik und Verkehr ist dabei besonders betroffen: Gab es im Jahr 2010 insgesamt 23.500 offene Stellen, so sind es nun 87.400. Bejahten laut der „Handelsblatt“-Analyse im Jahr 2010 nur 14 Prozent der Unternehmen, dass es zu wenige Bewerber für die offenen Stellen gäbe, sagen das nun 31 Prozent. Eine unzureichende Qualifikati-

on bemängeln jetzt 23 Prozent (2010: 17 %). Darüber hinaus sind auch die Werte angestiegen, bei Thesen wie „Zu hohe Gehaltsforderungen“ und „Fehlende Bereitschaft, die Arbeitsbedingungen zu erfüllen“ (beide jeweils 15 % statt 10 %). Regionale Unterschiede gibt es dabei nicht: Ob Ost oder West, die Ressource Fachkraft ist überall begehrt.

Drittgrößter Bereich. An Bord der MS Rheintreue warb Wedig intensiv dafür, das langjährige Image der Logistik zu überprüfen. Die Branche gelte ja gemeinhin zunächst als laut und schmutzig, meinte er schmunzelnd. „Dabei wird gerne übersehen, dass die Logistik nach der Automobil-Industrie und dem Handel den drittgrößten Wirtschaftsbereich in Deutschland darstellt, in dem es eine Vielzahl an unterschiedlichen Job-Möglichkeiten gibt“, fuhr er fort. Wedig stellte die HGK vor und skizzierte dabei auch den derzeitigen Transformations-Prozess des Unternehmens hin zu einer Logistik-Holding, die unter anderem die Töchter und Beteiligungen steuert.

Viele Angebote. Markus Krämer, Leiter des Bereichs Beteiligungsmanagement und Geschäftsentwicklung, gab einen Überblick über die Angebote der HGK-Gruppe. Außer bei der HGK gibt es auch bei Töchtern und Beteiligungen wie neska, CTS, HTAG oder RheinCargo zahlreiche attraktive Berufe, „die für Absolventen wie Sie sehr interessant sind“, wie er den Teilnehmern berichtete. Alle beteiligten Unternehmen unterstützen intensiv Bewerber, die auf der Suche nach qualifizierten Jobs sind.

Christian Lorenz



Uwe Wedig (rechts) und Markus Krämer (links) informieren die Studenten über die vielfältigen Jobmöglichkeiten bei der HGK-Gruppe.

Bild: Lorenz

Ein Berufsleben nur für die HGK

Karl-Heinz Gärthe ist seit runden 40 Jahren im Unternehmen tätig – und hat sich in der Zeit in unterschiedlichen Jobs stetig weiter entwickelt.

Leben ist Veränderung, im Job allemal. Mit 16 Jahren, als er 1978 seine Ausbildung zum Schlosser bei der HGK-Vorgängerin Köln Bonner Eisenbahn antrat, konnte Karl-Heinz Gärthe noch nicht ahnen, welche Aufgaben sein beruflicher Werdegang für ihn noch bereit halten wird: „Das war damals wirklich nicht absehbar! Ich wusste eigentlich nur, dass ich nicht mein Leben lang Schlosser bleiben möchte.“ Jetzt, 40 Jahre später und um viele Erfahrungen in unterschiedlichen Funktionen in der Firma reicher, verantwortet der 56-Jährige als Leiter das Technische Qualitätsmanagement im Bereich Technik bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG. „Ich bin nie wirklich stehen geblieben. Ich hatte immer die Vorstellung, dass ich mich weiter entwickeln kann. Und ich bin froh, dass ich in einem Unternehmen tätig bin, welches mir dazu die Möglichkeiten gab und gibt“, sagt Gärthe – und es klingt Stolz in seiner Stimme.

Zugehörigkeit. Einmal Eisenbahner, immer Eisenbahner, aber seine komplette Karriere in einem Betrieb zu bestreiten, ist im Zeitalter von Jobhopping, Praktikanten-Verschleiß und Zeitverträgen zumindest außergewöhnlich. Damit so etwas gelingt, gehört auf beiden Seiten einiges an Bereitschaft dazu: Beim Arbeitnehmer, der sich bei dem, was er tut, wohl und wertgeschätzt fühlt und sich deshalb mit Ehrgeiz einbringt. Und beim Arbeitgeber, der dem Angestellten auch die Möglichkeit gibt, sich aufgrund seiner Fähigkeiten zu entfalten. „Ich glaube, dass so ein Werdegang in unserem Unternehmen auch heute möglich ist. Eine Voraussetzung dafür ist ja, dass von Unternehmensseite her die Potenziale erkannt und den Mitarbeitern Aufstiegchancen geboten werden. Und das ist hier der Fall“, weiß Gärthe. Das werde auch durch ein besonderes Merkmal der HGK befördert: Er habe immer gespürt, „dass hier ein großer Wert auf den Zusammenhalt der Kollegen gelegt wird“.

Posteingänge checken. Wenn Karl-Heinz Gärthe morgens im Büro am HGK-Standort Brühl-Vochem seine Tätigkeit aufnimmt, überprüft er als erstes seine Posteingänge, digital wie analog. Denn dort kann sich schnell einiges sammeln. „Pro Woche gibt es etwa zehn bis 15 Mitteilungen über Änderungen im Betriebswerk“, berichtet er. Die müssen dann kommuniziert, sprich weitergeleitet, aktualisiert und gegebenenfalls auch erklärt werden.

Abwechslungsreich. Aber das ist nur eine von vielen Tätigkeiten, die über den Tag verteilt von Gärthe erledigt werden. Zuletzt hat er intensiv

an einem Handbuch für das Instandhaltungs-Management bei Eisenbahnfahrzeugen geschrieben. „Das war ganz schön aufwändig, aber die zeitliche Investition hat sich mit der Fertigstellung gelohnt – für die Mitarbeiter genau wie für das Unternehmen“, sagt er. Als Qualitätsmanagement-Leiter ist er auch für die Erstellung und Bearbeitung von Gefährdungsbeurteilungen und die Überprüfung von Betriebsanweisungen zuständig. Außerdem hat er sich aus seiner früheren praktischen Tätigkeit einen Bereich „gesichert“ und somit erhalten: Er übernimmt die Prüfung von Druckbehälteranlagen und verantwortet als Sachverständiger die technische Abnahme der Fahrzeuge nach Haupt- und Verlängerungsuntersuchungen. „Aber ich bin ohnehin täglich bei den Kollegen in der Werkstatt“, sagt er.

Mann der Praxis. Das hat er mit seinem Bereichsleiter Technik, Ludger Schmidt, gemeinsam. Wie sein Vorgesetzter sucht Gärthe die Nähe zu den Mitarbeitern. Es hat ein bisschen den Anschein, als ob er manchmal den Geruch der Werkstoffe, das Arbeiten mit schwerem Gerät und vielleicht auch das ständige Dudeln

„Wenn er „Heimweh“ bekommt – in die Werkstatt sind es gerade mal 50 Meter“

des Radios vermisst. Schließlich hat Gärthe viele Jahre seiner Karriere in der Praxis bestritten: Nach der fast vierjährigen Ausbildung zum Maschinenschlosser war er zehn Jahre in

der Lokomotiv-Instandhaltung und sieben weitere Jahre als Lokdienstleiter tätig. Er absolvierte in der Zeit seine Ausbildung zum Werksführer und wurde schließlich im Jahr 2000 Teamleiter für Bremstechnik und Pneumatik. Weitere Tätigkeiten standen dann ab 2010 an: Er wechselte in die Arbeitsvorbereitung, wurde Sach-

„So ein Werdegang ist auch heute noch möglich“

verständiger für Schienenfahrzeuge und übernahm die Projektleitung für schwere Instandhaltung. Zudem wurde er Mitglied der Sicherheitskommission – und nun leitet er das Technische Qualitätsmanagement.

Täglicher Kontakt. Alles hat schließlich auch seine Zeit, sagt er. Und wenn er „Heimweh“ bekommt – von seinem Büro aus rüber in die Werkstatt sind es gerade mal 50 Meter. Mit Sentimentalitäten hat das aber in Wahrheit nicht wirklich etwas zu tun: „Der tägliche Kontakt ist notwendig und wichtig. Ich kann und möchte da als Schnittstelle wirken und den Kollegen bei Bedarf unter die Arme greifen“, so Gärthe.

Perspektive. Stellt sich die Frage, ob und welchen Job er noch im Unternehmen übernehmen möchte, nachdem er schon so vielseitig einsetzbar war. Karl-Heinz Gärthe hält kurz inne, schmunzelt und meint: „Ich habe am 1. August 2018 das Technische Qualitätsmanagement übernommen, ich widme mich zu einhundert Prozent meinen neuen Aufgaben. Und was die Zukunft betrifft, kann ich nur sagen: Die Vergangenheit bei KBE und HGK hat mir gezeigt, dass man niemals nie sagen sollte...“

Giuliano Blasi / Christian Lorenz



Karl-Heinz Gärthe inspiziert in der HGK-Werkstatt einen überholten Motor.



Als Leiter des Technischen Qualitätsmanagements gehört die Büro-Arbeit zum Job alltagslich dazu.

Arbeiten in hochprofessionellem Umfeld

Auf Azubis warten im HGK-Bereich Technik interessante Aufgaben und beste Zukunftschancen



Ständig in Kontakt: Karl-Heinz Gärthe (l.) mit Ludger Schmidt, HGK-Bereichsleiter Technik

Die HGK bietet in vielen Abteilungen beste Chancen für Berufseinsteiger, so auch im Bereich Technik. Nach der Ausbildung stehen für junge Kollegen die Chancen gut, bei der HGK in der Regel weiter zu arbeiten. Wer gute Abschlüsse macht, kann übernommen werden und sich entwickeln, wie auch das Beispiel von Karl-Heinz Gärthe zeigt. Die HGK fördert die fachliche und persönliche Weiterbildung ebenso wie berufs begleitende Studien.

In zwei technischen Berufsfeldern wird in Brühl-Vochem ausgebildet: Industriemechaniker und Elektriker / Betriebstechnik. „Eine Voraussetzung für beide Tätigkeiten ist, dass die Kandidaten Teamfähigkeit besitzen. Einzelkämpfer stoßen hier schnell an ihre Grenzen“, sagt Ludger Schmidt, Bereichsleiter Technik bei der HGK AG. Und weiter: „Hier wird hochgradig professionell gearbeitet. Diesen Anspruch muss jeder Bewerber an sich haben.“ Aus- und Weiterbildung, angemessene Entlo-

nung, soziale Absicherung, gesunde Arbeitsumgebung und ein gewisserhafter Umgang mit sich verändernden Lebenssituationen. Die Personalpolitik der HGK setzt diesbezüglich Standards.

Die Firma versteht sich dabei als Dienstleister. „Die Leistungen unseres Unternehmens können immer nur so gut sein, wie das Know-how unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“, lautet ein Grundsatz. Deshalb investiert die HGK in die besten Auszubildenden, in qualifizierte Fachleute und in die besondere Treue erfahrener Köpfe. Die HGK bietet sichere Arbeitsplätze und eine leistungsgerechte Bezahlung an. Persönliche und berufliche Entwicklungen fördert das Unternehmen ausdrücklich. Gerade vom Bereich Technik geht eine besondere Faszination aus. Und die tägliche Arbeit wartet schnell mit Erfolgserlebnissen auf. „Es gibt doch nichts schöneres, als zum Beispiel eine Störung erfolgreich zu beheben. Wenn ich hier nach der Arbeit nach Hause gehe, weiß ich, was ich getan habe“, sagt Schmidt.

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:

Erstmals erreichte ein Zug aus China über die eiserne Seidenstraße Köln. Von Yiwu aus waren die Waggons durch das Reich der Mitte nach Kasachstan gezogen worden. Über Russland und Weißrussland ging die Fahrt schließlich weiter bis nach Polen, wo die Container auf andere Waggons umgeladen wurden. Im Hafen Niehl wurde der Zug dann umgeschlagen und weitergeleitet. Unsere Frage: Wie viele Tage benötigte der Zug von der Abfahrt in China bis zur Ankunft in Köln?

- a) 16 Tage
- b) 19 Tage
- c) 34 Tage

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK

z. Hd. Christian Lorenz
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln

Oder schreiben Sie eine E-Mail an:

✉ hafenquiz@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:

15. Januar 2019

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen sind zwei Mal je zwei Tickets für die Kölner Hafenrundfahrt.



Bild: RC

Auf der MS RheinCargo kann man eine besondere Stadtführung erleben.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Gisela Heister, Köln (per Mail)
Rüdiger Grebing, Erndtebrück (per Post)
Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautet:

- a) Syrien

Impressum

Kölner Hafenzeitung

Herausgeber:

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Scheidtweilerstraße 4, 50933 Köln
Tel.: 0221-390-0

Redaktion:

Christian Lorenz (cl) verantwortlich
Hans-Wilhelm Dünner (dü)
Martin Heying (hey)
E-Mail: presse@hgk.de

Anzeigen:

Manfred Keweloh, SUT Verlags GmbH
Tel.: 0221/5693-3512
E-Mail: khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Konzeption, Layout und Produktion:

Creative DuMont Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Kay Clauberg,
Karsten Hundhausen

Mediaverkauf: MVR Media

Vermarkung Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Carsten Groß,
Karsten Hundhausen, Matthias Litzenburger

Verlag:

M. DuMont Schauberg
Expedition der Kölnischen Zeitung
GmbH & Co. KG, Neven DuMont Haus,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

Druck:

DuMont Druck Köln GmbH & Co. KG,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

Bild: Lorenz



Die Fähre „Fritz Middelani“ transportiert eigentlich Fahrzeuge zwischen Langel und Hitdorf ...



Bild: Lorenz

... doch Martin Zielke hatte eine Idee, wofür man das Boot auch noch nutzen könnte: Er kniete nieder, ...



Bild: Lorenz

... küsste seine Angebetete inniglich und ...



Bild: Lorenz

... steckte der begeisterten Sabrina den Ring an den Finger.

Die Fähre mal als kölsches Love-Boot

Heiratsantrag auf der „Fritz Middelani“: Sabrina sagte mitten auf dem Rhein „Ja“ zu ihrem Martin

Sabrina Caruso hatte so eine leise Ahnung. „Ich dachte mir: Irgendetwas ist hier seltsam, es liegt etwas in der Luft“, erzählt sie lachend, als sie an den Samstag im Oktober denkt. Ihr Freund Martin Zielke hatte sie und ihre Tochter Leonie (6) bei herrlichem Herbstwetter zu einem Ausflug eingeladen – inklusive einer Fahrt auf der Rheinfähre Fritz Middelani, die zwischen Köln-Langel und Leverkusen-Hitdorf verkehrt. „An Bord verhielt er sich dann zunächst ein bisschen merkwürdig, kletterte rauf zum Fährführer und unterhielt sich mit ihm angeregt“, so die 28-Jährige weiter. Als der 33-Jährige dann schließlich vor ihr auf die Knie sank und ein Kästchen mit einem Ring öffnete, wusste sie, um was es ging: Mitten auf dem Rhein hielt der 33-Jährige um ihre Hand an – und sie sagte freudestrahlend „Ja“.

Erster Kuss. In ihrem „Hauptjob“ transportiert die Fähre eigentlich PKW, LKW, Busse und Motorräder sowie Fußgänger und Fahrradfahrer über den Rhein. Dass die „Fritz“ nun zu einem kölschen Love-Boat umfunktioniert wurde, lag an der sensationellen Idee von Martin. Diese unterbreitete er den Fährleuten und der Geschäftsführung der Rheinfähre und stieß direkt auf Zustimmung und Begeisterung. Seine Erklärung, warum der Antrag auf dem Rhein stattfinden sollte: „Sabrina stammt aus Worringen und ich aus Leverkusen. Da ist die Fähre eine optimale Verbindung. Als wir im Mai 2016 zusammenkamen, waren wir zunächst im Kino und haben dann am Fähranleger noch lange geredet“, berichtet er – und sie ergänzt: „Dort haben wir uns auch das erste Mal geküsst!“ Womit zweierlei Dinge bewiesen sind: Die gerne beschworenen Rivali-

tät zwischen rechtem und linken Rheinufer kann mit großen Gefühlen locker überwunden werden. Und: Die Fritz Middelani verbindet nicht nur die zwei Rheinseiten, sondern auch Herzen!

Aufregend. Als Martin spürte, dass Sabrina die richtige ist, war klar, dass der Ort ihres Zusammenkommens eine Rolle beim Antrag spielen musste. Er setzte sich mit Rheinfähren-Geschäftsführer Rolf Küppers in Verbindung und besprach seinen Plan. Der Termin wurde festgelegt und Vorbereitungen getroffen: Sekt wurde bereitgestellt, eine kleine Kamera installiert. „Ich war an dem Tag eigentlich ganz ruhig. Doch die letzten fünf Minuten vor dem Antrag waren dann aber sehr aufregend für mich. Ich habe sogar meinen Text, den ich mir zurechtgelegt hatte, dabei ver-

gessen“, schildert Martin seine Gefühle an dem Tag. Eigentlich hätte er gerne auch seinen Sohn Arthur (4) mitgenommen, aber der war an dem Tag leider krank geworden.

Glückliche Braut. Sabrina war den Tränen nahe, als Martin vor ihr kniete. „Das ist wunderschön, dass er sich das ausgedacht hat, eine so tolle Idee“, ist sie noch immer ergriffen. Zur Ehre der beiden drehte Erik Hoogstra, der Schiffsführer an dem Tag, auf dem Rhein einen Kreis; die Autofahrer hupten, die anderen Passagiere applaudierten. Dass es in der Ehe aufgrund der unterschiedlichen Herkunft Leverkusens und Köln mal Probleme geben könnte, glaubt keiner von den beiden: „Wir sind ja schließlich keine Fußballfans“, sagen sie unisono. Christian Lorenz



Bild: Lorenz

Mal ein etwas anderer Job: Schiffsführer Erik Hoogstra (l.) und Rolf Küppers, Geschäftsführer der Rheinfähre, waren „Verlobungs-Zeugen“, Leonie (6) freute sich auch.