



**Ausgabe: 2|09**  
**Titelthema**  
Logistikdrehscheibe  
Köln-Häfen  
International



**Automobil-**  
**logistik Köln:**  
Interview Dr. Bert Bong  
Leiter Logistik  
Fordwerke



**Wasserbaumaß-**  
**nahmen**  
in den Kölner Häfen –  
Fluchtweg für den  
Rhein

## Güterbahn bringt Umsatzplus

■ **Geschäftsentwicklung 2008 der Häfen und Güterverkehr Köln AG**



„Ganz zufrieden“ mit dem Geschäftsergebnis zeigte sich der Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) auf der Jahrespressekonferenz. Am 20. April konnten Dr. Rolf Bender (l.) und Horst Leonhardt (r.) im Rheinauhafen Köln ein Umsatzplus von 7,1 % auf 122,3 Mio. EUR sowie einen Gewinn von 3,6 Mio. EUR nach Steuern verkünden.

Wie in anderen Häfen hat auch in Köln die Wirtschaftsrisse zum Jahresende zugeschlagen: Auf das gesamte Jahr gesehen, ging der Umschlag an den Hafen- und Bahnterminals um 8,1 % auf 10,2 Mio. t zurück. „Lapidar ausgedrückt, haben uns die letzten beiden Monate das Jahresergebnis verdorben“, klagte Bender. Neben der Rezession waren planmäßige Umbaumaßnahmen bei den Shell-Verladeeinrichtungen im Hafen Godorf, sowie die Platzbefestigungsarbeiten für das Containerterminal am Stapelkai im Hafen Niehl mit für den Rückgang verantwortlich. 51 % der Umschlagsmengen in den Kölner Häfen betreffen Flüssiggüter, 20 % chemische Erzeugnisse, 13 % Steine und Erden und 8 % Fahrzeuge. Als Wachstumstreiber der vergangenen 10 Jahre hat sich der Kombinierte Verkehr erwiesen, der in dieser Zeit um 500 % zunahm.

### Zweitgrößter Binnenhafen

Dennoch habe sich das Unternehmen auf hohem Niveau konsolidieren und als zweitgrößter Binnenhafen sowie als viertgrößter Güterbahnbetreiber Deutschlands behaupten können, berichtete Bender. Flüssiggüter, Kohle sowie

Fahrzeuge und Maschinen ließen den Transport auf der Schiene um 7,2 % auf 16,3 Mio. t anwachsen. Besonders die firmeneigene Güterbahn-Sparte kam einem Trumpf gleich: Der Schienengüterverkehr legte von 2,3 Mrd. Tonnenkilometer auf knapp 3 Mrd. Tonnenkilometer zu und erwirtschaftete mit hohem Eigenanteil bei der Frachtführerschaft 93,8 Mio. EUR Umsatz. „Dabei hat sich gerade die Verlagerung auf lange, transeuropäische Relationen als sehr ertragreich erwiesen“, erläuterte Leonhardt. Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr seien dagegen im ersten Quartal 2009 stark zurück gegangen. Im Regionalverkehr habe die

städtische Hafengesellschaft starken Preisdruck seitens der LKW-Spediteure zu spüren bekommen, die ihre konjunkturbedingten Leerkapazitäten zu verringern suchten. Kurzarbeit oder die Stilllegung von Güterwagen seien in diesem Jahr dennoch nicht notwendig, da man zuerst externe Dienstleister abziehen könne.

### Beschäftigungsimpulse

Das Investitionsvolumen pendele je nach Maßnahmen zwischen 15 und 30 Mio. EUR jährlich, so Bender. Von den 2008 getätigten Investitionen in Höhe von 17,1 Mio. EUR entfielen 3,7 Mio. EUR auf die Erneuerung der Kaianlagen und Umschlagsplätze in den Häfen. Für Güterwagen und Lokomotiven gab die HGK 5 Mio. EUR aus, für die Instandhaltung und Erneuerung des eigenen 100 Jahre alten und 100 Streckenkilometer und zahlreiche denkmalgeschützte Brückenbauwerke umfassenden Schienetzes wurden 7,2 Mio. EUR aufgewandt. „Da wir unser Netz auch der KVB zur Verfügung stellen, nehmen wir mit der Instandhaltung eine weitere öffentliche Aufgabe wahr“, ergänzte Bender. Die HGK ist mit diesem Investitionsvolumen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor der Region Köln-Rhein-Erft-Kreis, wobei die Aufträge größtenteils an lokale mittelständische Unternehmen vergeben werden. Die HGK selbst hatte ihre Mitarbeiterzahl gegenüber dem Vorjahr um 10 auf 639 Mitarbeiter und 34 Auszubildende (+1) aufgestockt. Mit ei-

nem Auszubildendenanteil von 5 % dokumentiert die HGK auch überdurchschnittliche Aktivitäten zur Heranbildung qualifizierten Nachwuchses. „Eine ähnlich große Ausbildungsquote halten wir seit rund fünf Jahren vor“, so Bender. „Damit sichern wir gleichzeitig die Zukunft des Unternehmens.“

### Viertgrößte Güterbahn

Die zehn neuen Mitarbeiter kommen hauptsächlich im Eisenbahnssektor zum Einsatz. Neben dem Ausbau der regionalen Güterbahnaktivitäten habe die HGK 2008 auch die Ausweitung der europäischen Verkehre vorangetrieben. So verfügen die HGK-Loks seit 2008 über eine Lizenz für das niederländische Gleisnetz. Im Januar folgte ein Kooperationsvertrag mit der staatlichen französischen Eisenbahngesellschaft SNCF, deren Deutschlandverkehre die HGK mit abwickeln will. „Wir sehen in der Konkurrenz zwischen den Staatsbahnen eine Chance für uns als Privatbahn, die Konjunkturdelle durch die Erschließung neuer Marktsegmente auszugleichen“, bekräftigte Leonhardt. Auch mit der SNCF-Beteiligung ITL in Sachsen kooperiert die HGK bei der Abwicklung eigener Verkehre nach Osteuropa. Gemeinsam mit der Tochter HTAG aus Duisburg konnte ein langfristiges Transportpaket über Importkohletransporte per Bahn von Rotterdam zu deutschen Kraftwerken abgeschlossen werden, für das die HGK eigens neue Güterwagen beschafft. Auch im Eisenbahndienstleistungssektor sieht die HGK einen Zukunftsmarkt. So ist die Lokomotiven- und Wagenwerkstatt Brühl-Vochem seit letztem Jahr eine Servicestelle von Voith Turbo, einem Maschinen- und Lokomotiven-Hersteller aus Kiel. Im Januar führten die Kölner auch die erste Hauptuntersuchung einer General-Motors-Lokomotive vom Typ EMD JT42CWR Class 66 durch. „Das ist der erste Check dieser Art in Europa“, betonte Leonhardt, der

mit Folgeaufträgen weiterer europäischer Eisenbahnunternehmen die Werkstattleistung in den nächsten fünf Jahren verdoppeln will.

■ **Christian Grohman** | **Hans-Wilhelm Dünner** ■

## Der Kommentar



Alfred Kranz  
Vorsitzender des  
Verbands Kölner  
Spediteure e.V.

### Liebe KölnerInnen!

Als Interessenvertreter der Verkehrsunternehmen ist der Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V. mit seinen Mitgliedern ein wichtiger Partner der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

Der Hafenstandort Köln gilt als zentraler Verkehrsknotenpunkt und bietet daher nicht nur Verbindungen zu deutschen, sondern auch europäischen Seehäfen und von dort in die ganze Welt. Durch den Verband ist es den Kölner Spediteuren nicht nur möglich, Güter aller Art zu transportieren, sondern auch Verkehrskonzepte zu entwickeln, die eine gezielte Steuerung der Verkehrsströme unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Aspekte realisieren. Diese Konzepte berücksichtigen insbesondere die perfekten Binnenschiffs- und Bahnanbindungen, damit das wachsende Ladungsaufkommen nicht über die Straßen der Kölner Region abgewickelt werden muss und dennoch sowohl Verbraucher als auch Handel und Industrie zur richtigen Zeit die benötigten Waren erhalten. Die Straßen, auf denen Sie allzu oft im Stau stehen, werden dadurch entlastet.

Um die Zielerreichung in den Unternehmen sicher zu stellen, hat sich der Verband entschlossen die Aus- und Weiterbildung zum Verkehrsfachwirt zu ermöglichen, um die Dienstleistungsqualität auch in Zukunft sicherstellen zu können. Ich hoffe, Sie werden mit der zweiten Ausgabe der Kölner Hafenzeitung ebensoviel Lesevergnügen haben, wie mit der ersten. Ihr

*a. kraus*

## ■ Ausblick 2009: Investitionen vermeiden städtischen Verkehrskollaps

Wie andere Logistikunternehmen prognostiziert auch die HGK für 2009 mit einem Rückgang des Güteraufkommens. Mittel- und langfristig rechnen die Vorstände aber weiterhin mit einem hohen Wachstumspotential. Den Investitionen in Hafen- und Umschlagbereich räumen sie deshalb eine hohe Priorität ein. Zu den geplanten Projekten gehört die Erweiterung des Godorfer Hafens, die NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper am 29. Mai mit dem ersten Spatenstich offiziell einleiten will. Die Anlage soll 2013 fertig gestellt sein und

ist mit 65 Mio. EUR veranschlagt. Zusätzlich plant die HGK auf dem ehemaligen Esso-Gelände im Kölner Norden ein neues Bahnterminal für den kombinierten Verkehr. Da das Terminal Eifelort im Süden Kölns trotz Erweiterung aus allen Nähten platze, sei die mit 85 Mio. EUR projektierte Anlage dringend erforderlich. „Zudem ermöglicht das neue Terminal die direkte Versorgung der angrenzenden Industriegebiete in Köln Niehl. Davon profitieren auch die Kölner, denn Eifelort und das neue Terminal werden zusammen arbeiten. Au-

tobahnringe und Rheinuferstraße müssen dann deutlich weniger Fernverkehr aufnehmen“, versichert Bender. Bis Mitte des Jahres soll der letzte Grundstückskauf auf dem Gelände abgeschlossen sein. Dann könne mit weiteren Planungen begonnen werden, in denen auch Platz für neue Dienstleister rund um den Bahnstandort vorgesehen ist. Sowohl für das Bahnterminal als auch den Hafen Godorf will die HGK Mittel aus dem Förderprogramm der Bundesregierung für den Kombinierten Verkehr beantragen. Dass es nach der aktuellen Rezes-

sion weiter geht, ist für HGK-Vorstandssprecher Bender keine Frage. „In der Geschichte ging es nach Krisen bisher immer auch wieder aufwärts. Die Frage ist nur wann.“ Diesen unbestimmten Zeitraum will die HGK für die Ausarbeitung neuer Strategien nutzen und richtet Infrastruktur und Umschlagskapazitäten auf die Funktion eines Hinterland-Hubs für die ARA-Häfen aus. „Wenn wir unsere Investitionen krisenbedingt verschieben, laufen wir später der Entwicklung hinterher. Wir müssen jetzt die Chance nutzen“, so Bender.

■ **Christian Grohman** ■





# 12. transport logistic 2009 in München

■ **Traditionelles Messespektakel zieht Besucher aus über 100 Ländern an**

Vier Tage lang dreht sich in München alles um die ganze Welt des Transports: Die internationale Fachmesse transport logistic öffnet ihre Tore am 12. Mai. Mit dabei sind die HTAG Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) und namhafte Logistiker aus den Kölner Binnenhäfen.

Kaum eine Branche profitierte in den vergangenen Jahren so stark von der Globalisierung wie die Schifffahrt: Der Containertransport wuchs in guten Jahren um bis zu 20 %, der Seehandel ist in den ver-

gangenen 40 Jahren sogar um 400 % gestiegen. Mit umso größerer Wucht traf die Rezession die Branche. „Es wird sicher einige Reeder geben, die das finanziell nicht überleben“, erwartet Burkhard Lemper vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). Unter anderem darüber werden führende Branchenvertreter auf der transport logistic 2009 und der begleitend dazu stattfindenden mariLOG vom 12. bis 15. Mai in München diskutieren. Logistikdienstleistungen und Telematik, innerbetrieblicher

Transport und Materialfluss sowie Systeme des Güterverkehrs stehen auf dem Programm.

Auf der Fachmesse für die Logistikwelt präsentieren sich rund 160 europäische See- und Binnenhäfen und internationale Güterumschlagplätze wie die Häfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg und natürlich Köln. Die HGK wird sich zum fünften Mal in Folge gemeinsam mit der hundertprozentigen Tochter HTAG Häfen und Transport AG an dem Logistik-Stelldeich in Süddeutschland am Stand Nummer B6.221 präsentieren. „Die Messe ist für uns ein hervorragendes Forum, um Kontakte, die unterjährig aus Gründen der räumlichen Distanz oft nur telefonisch stattfinden können, persönlich zu intensivieren“, sagt Rolf Küppers von der HGK.

Rund 1.700 Aussteller aus der ganzen Welt haben sich für die drei Tage in München angekündigt, aus den Kölner Binnenhäfen



Der Messeauftritt der HGK in München 2007 | Bild: HGK

werden beispielsweise die Transfesa Deutschland GmbH, die DB Schenker AG, CTS, neska, die BLG Logistics Group oder die Wincanton GmbH dabei sein. Lesen Sie

auf den folgenden Seiten mehr über diese Unternehmen: Die Kölner Hafenzeitung hat sie an ihren Standorten in den Kölner Binnenhäfen besucht. ■■■ ma | dü ■■

## Die Logistikregion Köln/Bonn – Nr. 1 in NRW

■ **Die Bedeutung der Häfen für die Kölner Wirtschaft aus Sicht der Industrie- und Handelskammer zu Köln**



Dr. Ulrich S. Soénus ist Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Köln für den Geschäftsbereich Standortpolitik, Verkehr, Unternehmensförderung

Die Region Köln/Bonn ist eine der führenden Logistikregionen in Deutschland. Hier vereinigen sich alle bedeutenden Verkehrsträger zu einem dichten Verkehrsnetz, das über die verschiedenen Schnittstellen auch ideal miteinander und untereinander verknüpft ist. Für Unternehmen aus allen Branchen bieten sich damit optimale Möglichkeiten, ihre Absatz- und Beschaffungslogistik nach ihren Bedürfnissen auszurichten. Die vielfachen Kombinationsmöglichkeiten im Versand und im Empfang wirken sich Kosten minimierend auf die Unternehmen aus und tragen somit zur Wettbewerbsfähigkeit und Standort-sicherheit erheblich bei.

In Nordrhein-Westfalen ist dieser Standort mit rund 28.000 Arbeitsplätzen, weitaus mehr als in Duisburg, der größte Arbeitgeber im Logistikbereich. In einer Studie „Logistik-Cluster NRW“ belegt die Region Köln/Bonn Rang 1 und im gesamtdeutschen Ranking Platz 4. Rund 4.800 Unternehmen der Region sind der Logistikbranche zuzurechnen. Hierunter befinden sich Global Player wie UPS, GermanWings, FedEx oder auch die Deutsche Post World Net, die die logistischen Verflechtungs- und Verbindungsmöglichkeiten der Region nutzen und sie zu schätzen wissen. Aber auch viele mittelständische Unternehmen sind dabei. Im Geflecht der verschiedenen Verkehrsträger sind die Schnittstellen zwischen den



Der Hafen Köln Niehl ist der zweitgrößte Kombiverkehrs-Hub in NRW | Bild: HGK

Verkehrssystemen von besonderer Bedeutung. Die in Köln vorhandenen Verbindungsmöglichkeiten von Fluss, Luft, Schiene und Straße bieten der stark exportorientierten Industrie ideale Möglichkeiten, je nach Bedarf den für sie günstigsten Verkehrsträger zu verwenden. In diesem Geflecht der Verkehrsschnittstellen sind die Kölner Häfen von größter Bedeutung für die Wirtschaft der Region. Sie sichern Tausende von Arbeitsplätzen.

Die Kölner Häfen zählen entlang der Rheinschiene für die Wirtschaft zu den leistungsfähigsten und umschlagstärksten. Nach Duisburg belegen sie zusammen mit dem fusionierten Hafen Düsseldorf-Neuss den zweiten Platz im Umschlag von Gütern aller Art. Sie strahlen mit ihren Verkehrsanlagen weit in das Umland von Köln hinaus und bedienen Kunden bis hin zum Sieger- und Sauerland. Konzipiert sind sie als Universalhäfen, also für den Umschlag von Gütern aller Art geeignet. Allerdings weist der Hafen Godorf auch einen hohen Spezialisierungsgrad auf. Mit einem Umschlag von nahezu 6 Mio. t im Bereich der chemischen und flüssigen Bulk Güter ist dieser Hafen der bedeutendste für die chemische Industrie in der Rheinschiene.

### Kombiverkehrs-Hub Köln Niehl ausbauen

Mit dem Hafen Niehl verfügt Köln über einen leistungsstarken Hub für den Containerumschlag. Die Wirtschaft hat die Vorteile der Verbin-

dung von Fluss, Schiene und Straße schnell erkannt. Dies beweisen die im Durchschnitt zweistelligen Wachstumsraten der letzten fünf Jahre. Mit mehr als 500.000 bewältigten Containerumschlägen im Jahr 2008 ist der Standort ein wichtiger Bestandteil in der Versorgung von Industrie und Handel. Die Verknüpfung des Hafenbetriebes mit einer Gütereisenbahn stellt eine der großen Stärken der Kölner Häfen dar, die es aus Sicht der IHK Köln auch in Zukunft weiter auszubauen gilt. Hier sind sicher noch genügend Potenziale für ein weiteres großes Wachstum vorhanden. Allerdings ist Voraussetzung für eine weitere Steigerung, dass im noch auszubauenden Hafen Godorf eine Entlastung für Niehl geschaffen wird. Dieser Ausbau zu einem Container- und Massengutumschlagshafen gehört zu den strategisch bedeutenden Entscheidungen, die langfristig die Stellung der Kölner Häfen sichern und der Wirtschaft der Region zugute kommen werden. Dann können auch Chancen genutzt werden, die sich aus den Überlastungen der Seehäfen ergeben, indem die Hinterlandverbindungen weiter verbessert und auch wertschöpfende Tätigkeiten übernommen werden.

### Dienstleistungsstandort Köln Deutz erhalten

Neben Niehl und Godorf komplettiert der Deutzer Hafen das Leistungsangebot der Kölner Hafenbetriebe. Hier werden hauptsächlich Produkte für die Nahrungsmittel-

industrie sowie Stahl- und Schrotterzeugnisse verladen. Allerdings ist über die Zukunft und die Weiterentwicklung dieses Hafens politisch noch nicht entschieden worden. Diese Hafenkapazitäten haben eine besondere Bedeutung zur Erschließung des gesamten rechtsrheinischen Hinterlandes bis hin zum Siegerland. Häfen können aber städtebaulich nicht den Status quo festschreiben. Nicht nur die innerstädtische Lage des Deutzer Hafens verpflichtet zu einer stetigen Weiterentwicklung, die auch die Gestaltung und die Vermarktung freier Flächen beinhaltet. Dabei sind die Belange der Hafennutzer und der Anlieger zu berücksichtigen. Unabdingbar ist für die regionale Wirtschaft, dass die derzeit vorhandenen Hafennetze in der Summe nicht abgebaut werden dürfen.

### Gesamthafenkonzept für Köln sichert Wachstum

Die IHK Köln sieht in einem Gesamthafenkonzept für Köln einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des hiesigen Logistikstandortes. Sie bietet darüber hinaus ihre Mithilfe bei der Erstellung eines Logistikkonzeptes für das Rheinland an, das sie gemeinsam mit den anderen IHKs und den Kommunen erarbeiten will. Hafendockstandorte werden – trotz der derzeitigen Wirtschaftskrise – langfristig ein erhebliches Gewicht für den Transport von Gütern aller Art bekommen. Alle Langfristprognosen weisen darauf hin, dass die

Transporte über alle Verkehrsträger erheblich wachsen werden. Und im Rahmen dieser Abschätzungen spielt der kostengünstige und umweltfreundliche Transport über die Binnenschifffahrt eine große Rolle. Die Binnenschifffahrt kann allerdings nur dann diese Rolle ausfüllen, wenn entsprechend schnelle und leistungsfähige Umschlaganlagen geschaffen werden bzw. erhalten bleiben. Die Überlegungen des Landes Nordrhein-Westfalen, zusammengefasst im Hafenkonzept für das Land, weisen darauf hin, dass Hafenstandorte in den verkehrspolitischen Überlegungen eine gewichtige Rolle spielen. Die Region Köln/Bonn hat jedenfalls alle Voraussetzungen, auch in Zukunft unter den Logistikstandorten in der ersten Liga zu spielen. Die ansässige Industrie, die geografisch günstige Lage, die dichte Verflechtung der Verkehrsträger und das hohe Kundenpotenzial im Umkreis von 100 km sprechen jedenfalls für eine gute Weiterentwicklung in der Region und die Häfen werden hierzu einen bedeutenden Beitrag leisten können.

Davon profitiert immer auch die Bevölkerung: Logistik – unabhängig vom Verkehrsträger – sichert nicht nur die Versorgung mit Konsumgütern im Alltag, vom Joghurt-Becher bis hin zum Flachbildschirm, sondern auch die industrielle Fertigung. Ohne Logistik keine Industrie, kein Handel und keine Dienstleistung – und damit keine Arbeitsplätze!

■■■ Dr. Ulrich S. Soénus ■■



Moderne Spezial-LKW, wie Gurtband- und Leichtbauaufleger sowie hochentwickelte Flurfördersysteme sorgen dafür, dass auch die schwersten hochsensiblen Waren pünktlich und unversehrt am Bestimmungsort ankommen | Bilder: Pohl & Co

## Spezialisten für hauchdünne Ware

### ■ Pohl & Co.: Die Partner im Papiertransport für Kölner Verlage

Kaum einer weiß, woher das Papier stammt, auf dem die allmorgendliche Zeitung gedruckt ist. Das Pergament vieler Verlage in Köln jedenfalls kommt aus nördlicher und südlicher Richtung mit Schiffen und Zügen ins Niehler Lager der Pohl & Co. GmbH. Von dort wird es bedarfsgerecht per LKW zugestellt.

Zeitungen, Tapeten, Bücher, Skulpturen – ja sogar einige Wände sind daraus gemacht: Vor knapp 2.000 Jahren wurde das Papier erfunden. Bis das weiße und hauchdünne Material jedoch in Bücherregalen oder Briefkästen deutscher Haushalte ankommen kann, hat es einen weiten Weg hinter sich gebracht. Ein großer Teil des Papiers, das in Köln und Umgebung an die hier zahlreich ansässigen Druckereien und Verlage ausgeliefert wird, kommt nämlich per See- oder Binnenschiff und Waggon auf tonnen schweren Papierrollen aufgerollt aus Schweden oder Österreich und wird in den Lagerhäusern von Pohl & Co. in Köln-Niehl zwischengelagert. Das Unternehmen mit Sitz in Hamburg verfügt dazu in Köln über rund 16.700 Quadratmeter Lagerfläche. Mit einer jährlichen Umschlagmenge von fast 200.000 Tonnen Druckpapier stellt die Kölner Zweigniederlassung der Hamburger Pohl & Co. GmbH die Belieferung der lokalen Druckereien sicher, deutschlandweit

200.000 t Druckpapier erhält Pohl & Co jährlich per Waggon



Mit Zangenstapler erfolgt die Entladung und Einlagerung

kommt das Unternehmen auf insgesamt sieben solcher Terminals. „Wir haben uns im Bereich Papiertransport und -logistik in Köln einen Namen machen können“, erklärt Niederlassungsleiter Michael Wittmann. „Papiertransport ist keine triviale Sache. Wer in unserem Geschäft erfolgreich sein möchte, muss zum Beispiel eine geringe Beschädigungsquote vorweisen. Unter anderem in Köln haben wir uns damit etablieren können.“ Mit speziell für den Papiertransport ausgerüsteten LKW-Aufbauten und Sattelauflegern beliefert Pohl & Co. im Pendelverkehr namhafte Kunden wie beispielsweise den Neven DuMont-Verlag, Bauer Druck Köln und den Axel Springer Verlag in Essen Kettwig. Somit werden etablier-

te Zeitungen wie etwa der Kölner Stadtanzeiger oder Magazine wie „Bravo“, „In Touch“ oder „TV Movie“ auf von Pohl & Co. geliefertem Papier gedruckt. „Besonders stolz sind wir auf unser Just-in-Time-Lieferungskonzept“, berichtet Wittmann. Durch dieses Verfahren werden Kunden genau zu dem Zeitpunkt beliefert, zu dem das Papier auch gebraucht wird. Lagerhaltung wird dadurch überflüssig. „Wir liefern Tag und Nacht, Montag bis Sonntag, dann wenn die Ware benötigt wird.“

Die zylinderförmigen Papierrollen kommen in der Regel via Bahnwaggons, werden mittels so genannter Klammerstapler bei Pohl & Co. entladen und bis zur Auslieferung eingelagert. Am Standort Köln arbeiten derzeit 16 Mitarbeiter, deutschlandweit verfügt das Unternehmen über 120 Angestellte. Neben der Papierlogistik im Auftrag führender Verlage deckt Pohl & Co. die komplette Deutschlandlogistik für Verpackungspapier eines Papierherstellers ab. 1.500 Waggons kommen dafür jedes Jahr voll beladen mit Papier aus Schweden. Seit 2005 ist Pohl & Co. eine hundertprozentige Tochter der neska Unternehmensgruppe mit Hauptsitz in Duisburg. [www.pohlgruppe.de](http://www.pohlgruppe.de) transport logistic, Halle B3, Stand 201/304 ■ Oliver Floßbach | Sebastian Mainzer ■



### ■ Verband der Kölner Spediteure bietet Unterstützung bei der Weiterbildung

Erfahrung, Sprachen, Sonderkenntnisse, Flexibilität – der Arbeitsmarkt ist anspruchsvoller geworden. Immer mehr Menschen geben sich nicht mehr mit einer reinen Ausbildung zufrieden, Weiterbildung ist ein Trend. Jetzt gibt es in der Logistikbranche Unterstützung vom Verband der Kölner Spediteure. Wer heute in den Arbeitsmarkt eintritt, der muss etwas zu bieten haben, denn häufig verlangen Arbeitgeber in ihren Stellenausschreibungen mehr als die obligatorische Ausbildung: „Flexibilität und Vielseitigkeit steht oft ganz oben auf der Liste der Anforderungen“, sagt Alfred Kranz, Vorsitzender des Verbandes der Kölner Spediteure und Hafenanlieger. „Das ist in der Logistikbranche nicht anders. Darum wollen wir jetzt dazu beitragen, dass mehr Menschen eine Weiterbildung machen können“, so Kranz weiter.

Der Speditionsverband bietet bald entsprechende Kurse an: Ab Oktober 2009 ist es möglich, sich mit Hilfe des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanlieger auf die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt vorzubereiten. Wer eine derartige Fortbildung erfolgreich abgeschlossen hat, ist dazu qualifiziert, innerhalb eines Unternehmens die Zügel in die Hand zu nehmen, denn geprüfte Verkehrsfachwirte im Güterverkehr, im Personenverkehr oder in der Verkehrsinfrastruktur können eigenständig bei der kaufmänni-



Kümmern sich um Weiterbildung: Die Logistik-Praktiker Hans-Peter Wieland, Bernhard Tisse, Alfred Kranz und Georg Baumann

schen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft mitarbeiten: „Das Tätigkeitsfeld ist vielseitig und reicht vom Konzipieren und Realisieren eigener Projekte bis zur Mitarbeiterführung und Kommunikation mit Partnerunternehmen und Kunden“, sagt der Geschäftsführer Georg Baumann. Die Vorbereitungen auf den Abschluss werden samstags im Hafen Köln Niehl stattfinden.

Eine Informationsveranstaltung ist laut Verband für Anfang September geplant. Interessenten können Informationen bei folgender Kontaktadresse anfragen: Verband Kölner Spediteure e. V., c/o neska GmbH, Stapelkai, 50735 Köln, Tel: 02 21/7 52 08-20, Fax: 02 21/7 52 08-99 20 [verbandkoelnerspediteure@web.de](mailto:verbandkoelnerspediteure@web.de)

■ Judith Mattke | ma ■



Immer besser.

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



## Hafenbau

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

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

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

# Die Entscheider: neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH

■ Wie ein Logistiker weltweite Transporte via Schiff, Bahn und LKW realisiert



Verladung von Granulaten in einen Silo-LKW | Bilder: neska

Eines ihrer Spezialgebiete ist der Hafenumschlag und die Lagerlogistik – und sie sorgen dafür, dass Waren reibungslos aus aller Welt nach Köln geliefert werden und umgekehrt: Die neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH.

Über eine halbe Million Tonnen unterschiedlicher Güter werden jedes Jahr von der neska allein am Standort Köln im Hafen Niehl umgeschlagen. Seit nun fast 90 Jahren ist die neska in den Kölner Häfen ansässig. Begonnen hat alles mit dem Umschlag und der Lagerung von Waren 1920 im Rheinauhafen.

Seit Anfang der 1980er Jahre ist die neska, die seit 1982 als neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH firmiert, im Niehler Hafen vertreten. „Die Infrastruktur dieses Hafenstandortes verbindet idealerweise die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße“, sagt Michael Wittmann von der neska. „Besser könnte ein Logistikunternehmen wie unseres nicht positioniert sein“, so Wittmann weiter. Die neska ist ein Dienstleister: Das Unternehmen transportiert Waren für unterschiedlichste Kunden, ohne dabei auch nur ein einziges Transportmittel selbst zu besitzen. „Wir kümmern

uns um die gesamte Organisation einer Transportkette. Um welches Produkt es geht, spielt kaum eine Rolle“, erklärt Wittmann. Dabei handelt es sich nicht bloß um den Transport von A nach B. Die neska gestaltet Umschlag, Lagerung und internationale Ladungsverkehre und erstellt komplexe globale Transportketten durch Kombination von LKW, Bahn und Schiff bis hin zu Schwerguttransporten. Wittmann: „In Köln sind unsere primären Tätigkeiten Hafenumschlag, Lagerung sowie europaweite Distribution.“

Im Bereich Hafenumschlag bekam die neska vor knapp einem Jahr einen besonderen Auftrag: Mitte 2008 aktivierte die Unternehmensgruppe die Genehmigung für den Umschlag von Abfällen jeglicher Art. So konnten im vergangenen Winter beispielsweise in Zusammenarbeit mit der Container Terminal GmbH (CTS) Abfälle in Containern aus der Region Kampagnen in Italien über das Terminal im Hafen Köln Niehl abgewickelt und zu einer Müllverbrennungsanlage in Bonn verbracht werden.

Ein weiteres Projekt der Entsorgungslogistik konnte im April 2009 realisiert werden:

Der Transport von Asphaltaufbruch aus den Niederlanden. Bis-



Reger Schiffsbetrieb am neska Terminal in Niehl. Per Binnenschiff ankommende Zellulose geht per HGK-Zug weiter zu den Papierfabriken in Düren und Bergisch Gladbach

## neska – ein Kölner Urgestein

Die neska wurde im Jahr 1920 unter dem Namen neska Niederländische Schiffahrtskontor GmbH in Köln gegründet. Heute ist die neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH ein Tochterunternehmen der Imperial Logistics International GmbH in Duisburg und hat neben dem Kölner Team um Niederlassungsleiter Michael Wittmann noch weitere Niederlassungen in Mannheim, Düsseldorf, Bingen und Antwerpen sowie fünf weitere Tochtergesellschaften entlang der Rheinschiene. Durch dieses Netzwerk an den zentralen Drehscheiben für Lagerung und Transport und durch die Anbindung an die Seehäfen werden Verbindungen zu allen Häfen der

Welt geschaffen. Das Gros der von neska in Köln transportierten Waren beläuft sich auf Papier, feuerfestes Material und Metall. Jährlich werden im Hafen Niehl rund 300.000 Tonnen Zellstoff für die umliegenden Papierfabriken in Bergisch-Gladbach und Düren, 15.000 Tonnen Langstahl und Coils sowie 100.000 Tonnen Kohle umgeschlagen. Für die verladende Wirtschaft stehen an dem Kölner Standort über 11.000 Quadratmeter gedeckte Lagerfläche für Paletten- und Massengüter und 3.300 Quadratmeter gedeckte Lagerfläche mit zwei Trockenumschlaganlagen zur Verfügung. [www.neska.com](http://www.neska.com) transport logistic 2009 Halle B3, Stand 201/304.

her wurde derartiges Material immer per LKW in das Rheinland transportiert. Diese Transporte sind jetzt erfolgreich auf das Binnenschiff verlagert worden. Durch die Umstellung wurde der Transport sehr viel effizienter: „Großes Ladevolumen und keine Staus –

das sind die großen Vorteile der Binnenschiffahrt“, sagt Michael Wittmann. „Darum setzen wir dort, wo es möglich ist, auf diesen kostengünstigen und umweltschonenden Verkehrsträger.“

■ ■ ■ Alexander Cöln | Sebastian Mainzer ■

Per Binnenschiff ankommende Kohle geht per Bahn oder LKW zu Kraftwerken in der Umgebung. Verladung von angeliefertem Split zum Weitertransport aufs Binnenschiff. Lagerung von Granulaten in Big Bags im neska-Lager



## Hafen Hamburg zu Gast in Köln

Stelldichein der Logistikbranche: Mitte März hatte der Hafen Hamburg Marketing e.V. fernab der nördlichen Heimat zu einem Informationsabend in der IHK Köln geladen. Trotz schwieriger Wirtschaftslage bleiben die Verantwortlichen selbstbewusst und vermitteln Optimismus. „Der Universalhafen Hamburg hat im letzten Jahr – sagen wir – gestottert“, eröffnete Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende der Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) den Hafenabend, an dem auch weitere Experten in Kurzvorträgen zu Wort kamen. Doch Roller war an diesem Tag nicht mit ihrem Team aus Norddeutschland angereist, um schlechte Stimmung zu verbreiten. Vielmehr präsentierte die 56-Jährige den rund 90 Zuhörern aus der Industrie- und Logistikbranche im Gebäude der In-

dustrie- und Handelskammer einen optimistischen Lagebericht. Ja, auch der Norddeutsche Seehafen leide spürbar unter der Krise, aber: „Es sieht nicht alles so schlimm aus, wie es gezeichnet wird. Auch Hamburg hat's erwischt, doch als Tor zur Welt muss man damit umgehen können“, so Roller. Beim Blick auf die Umschlagszahlen der jüngsten Vergangenheit des wichtigsten deutschen Seehafens wird deutlich, worin Rollers Optimismus begründet liegt: „Als Konsequenz aus der letzten Elbvertiefung“ sei unter anderem der Seegüterumschlag seit dem Jahr 2000 mit über 70 % steil nach oben gegangen.

Die Finanzkrise betrachtete Roller vor diesem Hintergrund höchstens als Übergangsflaute, die durchaus ihren Nutzen haben könne: „Wenn

es lange bergauf geht, dann geht es auch mal wieder nach unten“, so Roller, „wir nehmen die Situation als Chance, Dinge anzupacken, die bisher liegen geblieben sind. Schwankungen gab es schon immer. Der Hafen Hamburg schaut nach vorn. Schauen Sie mit“, resümierte Roller. ■ ■ ■ Ma|Dü ■



Präsentierten den Hafen Hamburg in Köln (v.l.n.r.): Oliver Haas (CTS), Volker Hahn (HHM), Sebastian Kolb (TFG Transfracht) Claudia Roller (HHM) und Michael Schrader vom Hamburger Zoll | Bild: Mainzer

## Der Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger stellt sich vor

Ende der 40er Jahre wurde die Satzung von 1867 umgeschrieben. Der Verein Kölner Spediteure und Lagerhalter wurde ins Leben gerufen. Ende der 70er Jahre wurde der Verein dann in den Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger umbenannt. Heute ist er unter der Kurzform Verband Kölner Spediteure bekannt. Seine Aufgaben sieht der Verband in der Interessenvertretung seiner Mitglieder, die als Unternehmen mit Speditions-, Lagerei- und Handelsgewerben in und um die Kölner Häfen angesiedelt sind. Neben der Wahrung und Förderung der Mitgliederinteressen in der Öffentlichkeit und der Vertretung gegenüber Organisationen, Körperschaften und Behörden, wahrt der Verband die Umsetzung

des angemessenen Wettbewerbs und die Bekämpfung des Verdrängungswettbewerbs. Die Förderung sozial- und verkehrspolitischer Angelegenheiten liegt den Mitgliedern ebenso am Herzen, wie das Engagement bei der Unterstützung der Aus- und Weiterbildung. Der Vorsitzende Alfred Kranz gibt gerne weitere Auskünfte. Interessenten senden eine E-Mail an: [verbandkoelnerspediteure@web.de](mailto:verbandkoelnerspediteure@web.de)

■ ■ ■ Judith Mattke | Ma ■



Verbands-Vorstand und Geschäftsführung (v.l.n.r.): Alfred Kranz, Georg Baumann und Hans-Peter Wieland

## 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](mailto:presse@hgk.de), [www.hgk.de](http://www.hgk.de)  
**Redaktion und Verlag:** SUT Verlags GmbH, Siebengebirgsstr. 14, 53757 Sankt Augustin, Telefon: +49 (0) 2241 1482517, Telefax: +49 (0)

2241 1482518, [info@schiffahrtundtechnik.de](mailto:info@schiffahrtundtechnik.de), [www.schiffahrtundtechnik.de](http://www.schiffahrtundtechnik.de)  
**Chefredakteur:** Dipl. Volkswirt Hans-Wilhelm Dünner, Telefon: +49 (0) 171 3084346, [h.w.duenner@schiffahrtundtechnik.de](mailto:h.w.duenner@schiffahrtundtechnik.de)  
**Redaktion:** Dipl. Journalist (FH) Sebastian Mainzer, Telefon: +49 (0)

173 2892002, [s.mainzer@schiffahrtundtechnik.de](mailto:s.mainzer@schiffahrtundtechnik.de), Christian Grohmann, Judith Mattke, Oliver Flossbach, Alexander Cöln  
**Layout:** Werbeatelier Bad Homburg Inh. Claudia Conde, Wehrheimer Straße 7, 61350 Bad Homburg, [claudia@werbeatelier-bad-homburg.de](mailto:claudia@werbeatelier-bad-homburg.de) [www.werbeatelier-bad-homburg.de](http://www.werbeatelier-bad-homburg.de)

**Anzeigenleitung:** Sylvia Guddat, SUT-Verlags GmbH, Oststr. 8-14, 53173 Bonn, Telefon: +49 (0) 228 5 38 86 53, Telefax: +49 (0) 228 5 38 86 54, [anzeigen@schiffahrtundtechnik.de](mailto:anzeigen@schiffahrtundtechnik.de)  
**Druck:** Moeker Merkur Druck GmbH & Co. KG Raderberger Str. 216-224, 50968

Köln, Telefon: 0221 74 90 8-0, [www.moeker-merkur.de](http://www.moeker-merkur.de)  
**Erscheinungsweise:** 4 x pro Jahr: 30. März 2009, 8. Mai 2009, 15. September 2009, 30. November 2009  
**Auflage:** 60.000 Exemplare



# Metallische Globetrotter

■ **Ständig unterwegs: ISO-Container gehen von Köln in die ganze Welt**



Bei CTS in Köln Niehl sind die Stahlboxen in jeder Hinsicht in guten Händen | Bilder: CTS

Container sind so etwas wie ein Symbol der Globalisierung. Millionen davon fahren täglich über Straßen, Schienen und Flüsse Deutschlands. Die Wirtschaftsdrehscheibe Köln dient dabei nicht bloß der Durchreise, denn im Niehler Hafen werden von der Container Terminal GmbH jedes Jahr über 600.000 Metallcontainer umgeschlagen.

Sie sind zwischen sechs und zwölf Meter lang und rund zweieinhalb Meter breit und hoch. Bereits ohne Ladung wiegen sie knappe vier Tonnen, voll beladen

bringen es die Größten von ihnen auf über 30 Tonnen. Die Rede ist von so genannten ISO-Containern: Riesige Metallboxen, die sowohl von Schiffen und Bahnwaggons als auch von LKWs transportiert werden können. Container haben sich im Verlauf der letzten 20 Jahre zu einem der wichtigsten Import- und Exportlösungen in der Weltwirtschaft entwickelt. Experten rechnen damit, dass der Containerumschlag innerhalb der nächsten Jahre weiter rasant steigen wird. Deutschland spielt – wegen der zentralen Lage in Europa und

seiner Rolle als Exportweltmeister – dabei eine besondere Rolle. Auch Köln ist einer der wichtigsten Knotenpunkte für die Wirtschaft. Im Niehler Hafen befindet sich das intermodale Umschlagsterminal von der Container Terminal GmbH (CTS): „Nordrhein-Westfalen ist das einwohnerstärkste Bundesland Deutschlands und ein wichtiger Industriestandort. Darum spielt NRW für die regionale, aber auch für die überregionale Wirtschaft eine wichtige Rolle“, sagt Hans-Peter Wieland, Geschäftsführer der CTS. „Mit unse-



Ob der Container beladen ist...

rem Containerterminal befinden wir uns in optimaler Lage: In Köln wickeln wir im 24-Stunden-Betrieb zu Spitzenzeiten bis zu 100 Container pro Stunde ab“, berichtet Wieland stolz. Doch neben dem Umschlag und Handling von Containern bietet die CTS auch Serviceleistungen. Hierzu zählen sowohl Verkauf und Vermietung von Seecontainern sowie Reinigung und Reparaturen. „Zwar sind die meisten Container im Prinzip nichts weiter als Metallboxen, doch die reisen eben ständig um die Welt und sind dabei den unterschiedlichsten Bedingungen ausgesetzt“, erzählt der Terminalleiter Johannes Stracken. Darum betreibt die CTS im Niehler Hafen eine Contain-

erwerkstatt. Beschädigte Behälter werden in Köln wieder zusammengeschweißt – im Notfall auch dann, wenn sie noch beladen sind. „Wir bieten aber mehr als nur simple Metallkisten“, verrät Stracken. „Special Equipment wie Kühlcontainer, Open-Top-Container, Flat Racks und Ähnliches können auf Anfrage ebenfalls zur Verfügung gestellt werden.“ Darüber hinaus werden in Köln natürlich auch Container be- und entladen, ihr Inhalt zwischengelagert und den Empfängern zeit- und mengenrecht zugestellt. Dies geschieht in enger Kooperation mit dem CTS Anteilseigner neska in unmittelbarer Nachbarschaft des Terminals.

■ ■ ■ Judith Mattke | Sebastian Mainzer ■

...oder leer, bei CTS können alle Boxen repariert werden



# Wächter der Waren

■ **Die Arbeit des Zolls im Hafengebiet von Köln Niehl**

Eigentlich ist er für den Warenverkehr zuständig, der die Landesgrenzen überschreitet: der Zoll. Dennoch gibt es in Deutschland rund doppelt so viele Zollämter im Inland wie an den Grenzen.

Es ist ein unscheinbares Flachdach-Gebäude mitten im Containerdschungel. Ein kleiner Bungalow, umgeben vom angrenzenden Hafenbecken, an- und abfahrender LKW, Schiffe und Züge. Das Zollamt im Niehler Hafen liegt nicht ohne Grund im Zentrum der Logistikbetriebe, die hier im Kölner Norden Waren entgegennehmen, umladen und von Köln aus in die ganze Welt weiter versenden.

Das Binnenzollamt bildet praktisch den verlängerten Arm der Kollegen an den Grenzübergängen, denn Waren, die aus dem Ausland nach Deutschland eingeführt werden, müssen nicht unbedingt direkt an der Grenze verzollt werden: „Da die Waren in den meisten Fällen für einen Empfänger im Landesinneren bestimmt sind, bietet das Versandverfahren die Möglichkeit, die Verzollung am endgültigen Bestimmungsort der Waren vorzunehmen“, weiß Zollamtmann Holger Luckas, Abfertigungsleiter Binnenzollamt Niehl Hafen zu berichten. „Wir übernehmen beispielsweise

einen Großteil der zeitaufwändigsten Abfertigungshandlungen. Das entlastet die Grenzzollstellen und führt zu schnellerem Verkehrsfluss“, so Luckas. Rund 180 Binnenzollämter gibt es in Deutschland. Über 110.000 Ausfuhrabfertigungen bearbeitet das Amt in Köln Niehl beispielsweise jährlich. Die 17 Beschäftigten sind zuständig für das Kölner Gebiet westlich des Rheins und für den gesamten Rhein-Erftkreis. Die Lage der Niehler Zollstelle ist indes nicht zufällig gewählt: „Hier in Köln Niehl laufen drei wichtige Verkehrsadern zusammen: Bahn, Schiff und LKW. Viele Waren kommen aus den Seehäfen zu uns“, berichtet Luckas. „Köln Niehl ist ein turbulentes Wirtschaftszentrum, und die Lage der Zollämter richtet sich in erster Linie nach den Zentren der Wirtschaft und des Verkehrs.“

Doch die Aufsicht über den Warenverkehr ist nicht die einzige Aufgabe der Zollverwaltung: Bekämpfung von Schwarzarbeit, Vollstreckung, Rauschgift- und Waffenschmuggel sowie Produktpiraterie stehen ebenso auf dem Programm. ■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

Mitten im Zentrum des Wirtschaftstrubels von Köln Niehl: Holger Luckas, Abfertigungsleiter am Binnenzollamt Niehl Hafen



**Pohl & Co. GmbH**



Umschlag / Lagerung von Papier und Forstprodukten

Just-in-time-Logistik

Nationale und internationale Ladetransporte

Bahn, Schiff und LKW

Hansekaai 6 (Becken IV) · 50735 Köln

Telefon: 0049 (0)221 / 976 584 – 0

Telefax: 0049 (0)221 / 976 584 – 9

Internet: [www.pohlgruppe.de](http://www.pohlgruppe.de)

E-Mail: [pohlco@pohlgruppe.de](mailto:pohlco@pohlgruppe.de)

# „Ein Schiff statt 60 LKW“

■ Interview mit Dr. Bert Bong, Logistikmanager bei Ford in Köln

Henry Ford war einer der ersten Menschen überhaupt, die das Potential von Flüssen für Automobilhersteller erkannt haben. In weiser Voraussicht ließ er – wo immer es möglich war – Fordwerke auf der ganzen Welt in Flussnähe bauen. Noch heute profitiert der Autobauer von diesem Weisen Entschluss: In Köln etwa werden rund ein Drittel aller Kleinwagen über den Rhein transportiert. Dr. Bert Bong ist Logistikmanager bei Ford. Im Interview mit der Kölner Hafenzeitung spricht er über den Logistikstandort Köln, den Transportweg Wasser und die Zukunft für Ford in Köln.

**KHZ:** Herr Dr. Bong, inwiefern nützt Ihnen die Nähe zum Rhein?

**Dr. Bong:** Ford nutzt zunehmend Binnenschiffe für den Transport von Fahrzeugen. Etwa ein Drittel aller in Köln gefertigten Ford Fiesta und Ford Fusion wird auf dem Rhein transportiert. Das entlastet die Autobahnen und schon die Umwelt. Statt 60 Autotransporter-Lkw einzusetzen, nutzen wir ein Binnenschiff. Heute verkehren für Ford fünf spezielle Autoschiffe, die regelmäßig von Köln aus stromaufwärts nach Würth bei Karlsruhe, und rheinabwärts nach Vlissingen in den Niederlanden und ins belgische Antwerpen verkehren. Die Schiffstransporte ersparen ca. 3,3 Millionen Straßenkilometer und damit 1,1 Millionen Liter Dieseltreibstoff netto pro Jahr. Wir folgen damit der Vision unseres Firmengründers Henry Ford I, der seine Werke an Wasserstraßen errichten ließ.

**KHZ:** Welchen Einfluss haben Bahnstreiks auf die Fordtransporte und warum?

**Dr. Bong:** Sowohl auf Seiten der Materialversorgung als auch der Transporte von fertigen Fahrzeugen sind Bahnverkehre integraler Bestandteil des komplexen Ford-Logistiknetzwerkes in Europa. Störungen jeder Art in diesem Netzwerk müs-

## — | — KHZ — | — INTERVIEW



Dr. Bert Bong | Bilder: Fordwerke AG

sen wir durch geeignete Alternativen auffangen.

**KHZ:** Welche Vorteile hat der Transport von Autos auf dem Wasserweg gegenüber anderen Verkehrswegen?

**Dr. Bong:** Die Binnenschifffahrt bietet Vorteile bei Kapazität, Umweltfreundlichkeit, Zuverlässigkeit und Kosteneffizienz. Autoschiffe fahren an Staus auf den Autobahnen vorbei. Unser System, das in den 80er Jahren aufgebaut wurde und mit dem wir führend sind, hat sich rundherum bewährt.

**KHZ:** Der Wasserweg gilt für Sie als Autobauer als günstigster Transportweg. Auf ein Schiff passen bis zu 650 PKW – drei mal mehr als auf einen Zug. Ford verlagert trotzdem hin und wieder den Autotransport vom Wasser auf die Schiene und umgekehrt. Wovon hängt es ab, mit welchem Verkehrsträger Sie Ihre PKW transportieren?

**Dr. Bong:** Das Ford-Logistiknetzwerk unterliegt dem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Wir überprüfen daher laufend, ob neue Volumenströme und Marktgegebenheiten vorteilhafte Änderungen des

Netzwerkes notwendig werden lassen. Dazu gehört selbstverständlich auch der Austausch zwischen den verschiedenen Transportmitteln.

**KHZ:** Was machen Sie bei Hochwasser?

**Dr. Bong:** Auch bei einer Sperrung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein in der Höhe der Kölner Innenstadt bleibt der Rhein ab den Ford-Werken, Hafen Niehl II, stromabwärts weiter befahrbar. In den seltenen Fällen, in denen der Verkehr auch hier unterbrochen wird, ist dies nur für kurze Zeit der Fall, da entsprechende Hochwasserwellen nach unserer Erfahrung nur sehr befristet auftreten. Es gibt Notfallpläne, die auch in diesen Zeiten die notwendigen Transporte auf der Schiene sicherstellen. Außerdem können die vorhandenen Autotransportschiffe im Hafen Niehl II in der Zwischenzeit weiter beladen werden. Sie dienen dann als Zwischenpuffer.

**KHZ:** Was bedeutet der Hafensstandort Köln Niehl für Ford?

**Dr. Bong:** Die direkte Nachbarschaft zum Hafenbecken Niehl II ist für uns ein bedeutender Standortfaktor. Schließlich fahren unsere neuen Ford Fiesta und Ford Fusion vom Ende des Fertigungsbandes nur etwa 300 Meter bis zur Verladung auf die Autoschiffe. Von Vlissingen bringen die Autoschiffe als Rückladung Fahrzeuge aus den südeuropäischen Ford-Produktionsstätten nach Köln, um von hier aus die Kunden in Mitteldeutschland mit diesen Produkten zu bedienen.

**KHZ:** Inwieweit nutzen Sie die Nähe zum Niehler Hafen?

**Dr. Bong:** Der Hafen Niehl I wird von Ford als Umschlagplatz für Materialzüge benutzt. Das Material dieser Ganzzüge wird hier für die verschiedenen Produktionsstandorte neu zusammengestellt. Des Weiteren werden Stahlreste aus dem Kölner Presswerk von hier aus per Binnenschiff zu Recyclingbetrieben transportiert.

**KHZ:** Ein Auto besteht aus über 7.000 verschiedenen Einzelteilen. Viele werden von Zulieferern bezogen. Woher kommt ihr Material für die Fordwerke in Köln und welche Verkehrsträger nutzen Sie für die Anlieferung?

**Dr. Bong:** Das Material kommt von anderen Fordwerken und von Lieferanten aus ganz Europa nach Köln. Verkehrsträger sind sowohl die Straße als auch die Schiene und im Bedarfsfall kommen die Teile auch per Luftfracht über den Flughafen Köln/Bonn zu uns. Zwischen Fordwerken und Lieferanten in Großbritannien und dem europäischen Festland betreibt Ford, in Zusammenarbeit mit einem Logistikdienstleister, eigene Fahrverbindungen, die Materialtransporte mit Fahrzeugtransporten kombinieren. Täglich werden bis zu 360 Materialtrailer und 1500 Fahrzeuge zwischen dem Ford-Standort Dagenham an der Themse und dem niederländischen Vlissingen bewegt. Die Ford Werke in Köln wiederum sind über die Binnenschifffahrt mit dem Terminal in Vlissingen verbunden.

**KHZ:** Ford ist das wichtigste Industrieunternehmen in der Region. Was planen Sie für die Zukunft am Standort Köln, um Ihre Position im Wettbewerb zu stärken?



Etwa ein Drittel aller in Köln gefertigten Ford Fiesta und Ford Fusion wird auf dem Rhein transportiert

**Dr. Bong:** Optimierte Antriebskonzepte, neue verbrauchsgünstige und umweltschonende Motoren wie beispielsweise der neue EcoBoost-Benzinmotor, den wir im Kölner Motorenwerk bauen werden und den ein Team aus 40 Ingenieuren und Technikern in unseren Forschungs- und Entwicklungszentren in Köln-Merkenich, im britischen Dunton und in Aachen entwickelt hat, werden uns gestärkt in die Zukunft leiten. Diese Nachricht ist gut für unsere 17.500 Kölner Beschäftigten und für die gesamte Region.

**KHZ:** Herr Dr. Bong, haben Sie vielen Dank für das Gespräch.

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

## ■ Tanken bei Vollgas – das Kölner Bunkerboot der NWB

Wer mit einem Binnenschiff auf dem Rhein zwischen Dormagen und Wesseling unterwegs ist, der braucht sich keine Sorgen darüber zu machen, dass ihm der Sprit ausgehen könnte: Die NWB-Bunkerstation Köln versorgt alle im Umkreis fahrenden Binnenschiffe auf Wunsch mit Diesel. Die fahrende Tankstelle, genannt Bunkerboot, dockt an den Liegeplätzen und auch während der Fahrt neben einem Binnenschiff an und versorgt es mit Treibstoff, Wasser und Markenschmierstoffen. Zwischen 10.000 und 20.000 Liter Gasöl werden bei einem solchen Tankvorgang von einem Schiff zum anderen gepumpt. „Das geht auch bei voller Fahrt“, sagt Andreas Gioukdis von der

Bunkerstation. „Allerdings in der Regel nur zu Berg, zu Tal machen wir das nur in Ausnahmen“, erzählt Gioukdis. Bei Talfahrten erreichen die Schiffe bis zu 25 Kilometer pro Stunde. „Da wären wir ja nach einem Tankvorgang schon fast in Düsseldorf“, so Gioukdis scherzhaft. „Den ganzen Weg müssen wir ja auch wieder zurück.“

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■



| Bild: Dünner

## Ganz so einfach ist es heute nicht mehr...

... aber Hülskens teilt gerne das Wasser für Sie.

Die Firmen der Hülskens-Gruppe gehören SEIT ÜBER 100 JAHREN zu den erfolgreichsten und innovativsten Unternehmen der Region. Der Bereich Wasserbau ist dabei einer der wichtigsten Leistungsträger der Unternehmensgruppe. Mit dem Einsatz modernster Techniken und der Entwicklung neuer Verfahren realisiert Hülskens selbst anspruchsvollste Großprojekte im Wasser- und Hafenbau unabhängig von Drittanbietern. Immer termisicher und fachgerecht.

Dükerbau • Rammarbeiten • Spundwandaarbeiten • Nassbaggerarbeiten • Hydrographie • Geschiebemanagement • Ufersanierung • Spezialtechniken

 **HÜLSKENS**  
WASSERBAU

www.huelskens-wasserbau.de

# Ein Fluchtweg für den Rhein

■ **Ausgleichsmaßnahmen des Godorfer Hafenausbaus fertiggestellt**



Die neue Flutmulde für den Rhein entsteht GPS-gesteuert

Rund-um-die-Uhr-Betrieb: Zwei Monate lang wurde für eine Retentionsmaßnahme in der Worringer Aue Tag und Nacht gebaggert. Nach hunderten Arbeitsstunden und zigtausend Kubikmeter an abtransportiertem Erdreich ist im Kölner Norden eine neue Flutmulde für den Rhein entstanden.

An einem sonnigen Samstag Ende April war es soweit: Das Naherholungs- und Naturschutzgebiet in der Worringer Aue wurde seiner Bestimmung übergeben, nachdem eine Reihe von Ausgleichsmaßnahmen erfolgreich abgeschlossen worden sind. Hintergrund der Maßnahmen: Für den Ausbau des Godorfer Hafens musste ein Teil der Fläche in der Sürther Aue einem neuen Hafenbecken weichen. Zum Ausgleich wurden in der Sürther Aue auf einer Fläche von insgesamt 9 Hektar und in der Worringer Aue auf 18 Hektar neue Pflanzen angelegt. „Hier wurden durch Revitalisierung einer Weichholzaue sowie einer neuen

Flutmulde neue Lebensräume für Fische und Amphibien sowie für die Vogelwelt im Naturschutzgebiet geschaffen“, berichtete Rolf Küppers von der HGK am Tag des Baumes in der Worringer Aue. Um dieses natürliche Idyll entstehen zu lassen, haben zuvor Mitarbeiter der AMAND GmbH & Co. KG zwei Monate lang Tag und Nacht gearbeitet. Dabei wurde eine Flutmulde für den Hochwasserschutz hergestellt: „Wir haben in zwei Schichten gearbeitet, nur zwischen zwei und vier Uhr morgens standen die Maschinen für kurze Zeit still“, erzählt Dipl.-Ing. Wilhard Wenzel von AMAND stolz. „Jetzt ist alles fertig, auch die neue Flutmulde. Wenn der Pegel steigt, hat der Rhein jetzt an dieser Stelle praktisch die Möglichkeit zu „flüchten“. Statt die Aue zu überschwemmen, fließt das Wasser also erst in die neue Flutmulde“, so Wenzel weiter. Drei Raupen, vier Bagger und 50 Sattel-LKW wurden während der Maßnahme von AMAND eingesetzt.

Ähnliche Projekte hat die AMAND GmbH & Co. KG bereits in Monheim, Langel und Bodenheim realisiert unter Einsatz allerneuester Technik. Die Bagger verfügen über ein GPS-System, wie es bei Navigationssystemen in Autos eingesetzt wird. Vor Beginn der Arbeiten bekamen die Computer der Bagger den genauen Geländeplan eingespeist. Damit und mit Hilfe des GPS-Systems fanden die Baggerführer die

Aushubstellen und erhielten genaue Angaben über die erforderliche Aushubtiefe, ohne dass vorher jemand das Gelände hätte markieren müssen: „Auf diese Weise können die Baggerführer ganz ohne Absteckung arbeiten“, erzählt Wenzel, „früher mussten wir das Gebiet mit Pflocken abstecken. Das brauchen wir heute nicht mehr.“ Bei dem Bauvorhaben in der Worringer Aue wurden Erdmassen von rund 120.000 Kubikmeter ausgehoben – insgesamt ca. 10.000 LKW-Ladungen voll, die teilweise unter Wasser gehoben werden mussten. Das herausgebagerte Erdreich wurde jedoch nicht bloß entfernt,

sondern direkt wiederverwendet. Wenige Kilometer entfernt fand das Erdreich für den Bau eines Lärmschutzwalls in Widdersdorf eine zweite Heimat – ebenfalls ein Projekt der AMAND GmbH & Co. KG. Der Wall schützt ein angrenzendes Wohngebiet vor dem Lärm der Autos, die dort täglich über die A1 fahren. Das seit 70 Jahren familiengeführte Unternehmen AMAND GmbH & Co. KG hat sich in den letzten Jahren von einem Tief- und Straßenbauunternehmen zu einem innovativen Dienstleister rund um das Thema BAUEN UND UMWELT entwickelt.

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

## ■ Erik Hoogstra: Herr der eisernen Boxen

## — | — KÖLNER — | — KÖPFE

Wer Lust hat, täglich acht Stunden über den Dingen zu schweben, sollte Kranführer werden. Dazu muss man schwindelfrei sein und über räumliches Denkvermögen verfügen. Die Kölner Hafenzeitung sprach mit Erik Hoogstra (39), der den Job schon seit zehn Jahren macht – und nach wie vor Spaß daran hat. Im Hafengebiet von Köln Niehl herrscht hektisches Treiben. Der Laie erkennt in dem sich ständig kreuzenden Verkehr von LKW, Reachstackern, Staplern und Kranfahrzeugen keinen rechten Sinn, doch eines haben alle gemeinsam: Sie transportieren, sortieren oder bearbeiten Container. Am Ufer liegen die Metallboxen aufgereiht wie Backsteine einer Hauswand, bis zu vier sind übereinander gestapelt, bis zu zwölf Meter hoch. Über den Containern erstreckt sich ein Kran wie eine riesige, vierbeinige Metallspinne mit Rädern statt Füßen, deren Körper genau in der Mitte des Gerüsts hängt. Die Spinne fährt auf Schienen über die Containertürme hinweg. Der Greifarm in der Mitte schnellert dabei immer wieder zielgenau auf den Stapel herab und greift einen nach dem anderen der bis zu 35 Tonnen schweren Container als wären es Bauklötze. Erst beim Aufsetzen einer der großen Metallkisten auf der Ladefläche von LKW, Schiffen oder Bahnwaggons wird klar, welche riesigen Massen der elektrische Kran hier scheinbar spielerisch durch die Lüfte trägt. In der Führerkabine des metallischen Ungetüms in 20 Meter Höhe sitzt Erik Hoogstra am Steuerknüppel. Der Arbeitsplatz des gebürtigen Holländers ist eine kleine Kabine mit Rundum-Verglasung – für gute Sicht auf die Ladung – in



Erik Hoogstra | Bild: Mainzer

die gerade mal der Kranführer und nötigenfalls noch ein Reporter von der Kölner Hafenzeitung hineinpasst. Der 39-Jährige arbeitet seit zehn Jahren für die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und bewegt an einem Arbeitstag bis zu 150 Containern. „Am Anfang dachte man schon, oh je, acht Stunden lang in so einem Käfig, aber man gewöhnt sich dran. Mir macht der Beruf Spaß.“ Erik Hoogstra ist gelernter Binnenschiffer. Nach seinem Schulabschluss fing er 1988 als Matrose an, bis er sechs Jahre später mit Kapitänspatent selbst ans Ruder durfte. Als er während einer Verladung in Dormagen ein Café betrat, lernte er dort Roswitha kennen. Für sie sollte er zwei Jahre später das Ruder auf dem Tankschiff gegen den Führerstand eines Krans im Niehler Hafen eintauschen. Heute sind die Beiden bereits neun Jahre verheiratet und leben mit ihren zwei Kindern in Dormagen.

■ ■ ■ Sebastian Mainzer ■

## ■ Leinen los für die KD-Fahrgastschiffe



Neben regelmäßigen Partygästen finden auch immer wieder weltbekannte Persönlichkeiten wie Papst Benedikt der XVI. den Weg auf ein Schiff der Rheinflotte | Bild: Dünner

Promis, Partys und Kultur – die Köln Düsseldorf Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) wartet zur Saison 2009 wieder mit neuen Angeboten auf. Seit 1827 fährt das Unternehmen Gäste auf der meist befahrenen Wasserstraße Europas. Heute verfügt die KD über 14 Ausflugsschiffe, die längst nicht mehr nur zu Reisezwecken eingesetzt werden. „Es hat ein Wandel stattgefunden: Der Trend geht hin zu kombinierten Schiffsausflügen, die über die Schifffahrt hinaus weitere Leistungen beinhalten. Das kann ein gastronomi-

sches Angebot, ein Landarrangement oder auch Entertainment an Bord sein“, sagt Nicole Becker, Pressesprecherin der KD. So zählen beispielsweise nächtliche Partys an Bord fahrender KD-Schiffe inzwischen zum Standardprogramm. „Die Partyfahrten werden sehr gut angenommen. Von Frühling bis in den Winter hinein feiern zumeist freitags über 1.000 Menschen auf einem unserer Party-Schiffe“, erzählt Nicole Becker. Ganz neu im Programm ist diese Saison das schwimmende Oktoberfest: Vom 2. bis zum 4. Oktober wird Schla-

gerstar Patrick Lindner an drei Tagen hintereinander auf der MS RheinEnergie auftreten. Auch der historische Dampfer GOETHE hat mit neuer dieselhydraulischer Antriebseinheit seinen Liniendienst im Mittelrheintal zwischen Koblenz und Rudesheim wieder aufgenommen. Die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG gilt als die erfahrenste Flussschiffahrtlinie der Welt. Als einzige Reederei befährt die KD täglich durchgehend den gesamten Rhein zwischen Köln und Mainz. [www.k-d.com](http://www.k-d.com) ■ ■ ■ Ma | Dü ■

## AMAND GmbH & Co. KG

Wir sind die Spezialisten für:

- Deichbau
- Autobahn- u. Fernstraßenbau
- Bahnbau
- Deponiebau
- Altlastensanierung
- Kabeltrassen- und Kanalbau
- Industrietiefbau
- Erschließungsmaßnahmen
- Baugrubenbau

Wir bauen für Sie nah am Wasser  
- ob Deichbau  
- ob Flutmulden  
- ob Retentionsbecken



Hauptsitz  
AMAND GmbH & Co. KG  
BAUEN UND UMWELT  
Gaußstraße 22  
40235 Düsseldorf  
Telefon 0211/92309-0

[www.amand.de](http://www.amand.de)

Niederlassung Dresden  
AMAND GmbH & Co. KG  
BAUEN UND UMWELT  
Wilsdruffer Straße 12  
01723 Grumbach  
Telefon 035204/955-0

# Dienstleister für Hafenbetriebe

## ■ Hülskens Wasserbau – Spezialisten für Fluss-, Kanal- und Hafengebäude

Hülskens zählt zu den ältesten großen Familienunternehmen in Deutschland. Gegründet Ende des 19. Jahrhunderts, stand von Anfang an der Wasserbau im Vordergrund. Der Ausbau des Rheins und seiner Nebenflüsse, die Verbesserung der Schiffbarkeit, Kanal- und Hafengebäude sowie die Erstellung von Ein- und Auslaufbauwerken bildeten zu dieser Zeit und auch heute noch Schwerpunkte der Unternehmenstätigkeit.

Seit über 100 Jahren plant und realisiert Hülskens für öffentliche und industrielle Kunden komplexe Vorhaben im Wasserbau von der Spundwand bis hin zum Bau großer Hafenbecken,

vom Dükerbau bis zur Rekultivierung stillgelegter Abbaufelder. Als weitere Aufgaben sind Unterhaltung und Pflege von Fließgewässern, Hafen-, Schleusen- und Kanalbau sowie die Hydrographie zu nennen. Das Unternehmen ist in der Lage, alle Leistungen aus einer Hand anzubieten. Eine Vielzahl von technischen Entwicklungen und Patenten gehen auf die Ingenieurkunst des Unternehmens zurück.

Daneben gehören die Beratung und die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit zahlreichen Ingenieurbüros seit jeher zu den Schwerpunkten der Ingenieure in der Planungs- und Entwicklungsabteilung. Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt dabei

in der Vorbereitung von Dükerbauvorhaben. Darüber hinaus werden im technischen Büro von Hülskens natürlich auch Baugruben, Uferwände, Dalben sowie Sonderkonstruktionen des Wasserbaus geplant. Die Fachleute stehen den Kunden im Vorfeld von Baumaßnahmen bei der Planung und Durchführung von Projekten beratend zur Seite. Derzeit zählt Hülskens Wasserbau 105 Mitarbeiter.

Ein umfangreiches Geschäftsgebiet ist auch das Bodenmanagement. Ein sehr sensibler und aufwändiger Prozess, der sehr viel Fingerspitzengefühl und Erfahrung verlangt und zudem extrem genau kont-



Stelzenpontoon beim Einsatz im Hafengebäude

Hülskens-Baggerschiff im Einsatz auf dem Rhein



rolliert wird, um verunreinigte Bodenmassen gegebenenfalls fachgerecht handhaben zu können. Hier hat Hülskens Wasserbau den Vorteil, dass das Unternehmen ohne Probleme flüssige bis halbflüssige Böden verwerten kann. Dies ist für viele Hafenbetriebe von großem Interesse, da die Verwertung oder Entsorgung dieser breiigen bis flüssigen Sedimente nicht einfach ist. Alle Peilarbeiten, die zur Sicherstellung der Wassertiefen im Hafengebiet notwendig sind, kann Hülskens Wasserbau mit eigenem Hightech-Gerät und hochspezialisierten Fachleuten durchführen. Auch die Überwachung von Hafengebäuerungen und die danach folgende Qualitätskontrolle werden so durchgeführt.

Um dieses breite Aufgabenspektrum zu erledigen hat Hülskens Wasserbau in den letzten Jahren stetig in Geräte investiert und

den Fuhrpark modernisiert. Derzeit betreibt Hülskens 13 Hydroklappschiffe, neun Stelzenpontons, sieben Klappschuten, vier Schubboote, acht Seilbagger, sechs Hydraulikbagger mit jeweils ca. 100 t Einsatzgewicht, acht Peil- und Vermessungsboote und weitere kleine Fahrzeuge. Insgesamt verfügt die Gruppe heute über weit mehr als 100 Spezialschiffe und -fahrzeuge. Da modernes Gerät wichtig, aber eben nicht alles ist, investiert das Unternehmen nicht nur in die Weiterbildung, sondern bildet seit letztem Jahr erstmalig zwei Binnenschiffer aus. Seit langem ist der Hülskens Firmenverband auch Hafengebäuer durch seine Tochter Ruhrmann. Diese betreibt am Rhein und im westdeutschen Kanalnetz 7 Hafengebäude, im Wesentlichen für den Umschlag von Massengütern.

■ Dipl.-Ing. Thomas Groß ■



Lager / Umschlag  
nationale und internationale Ladungsverkehre  
Schwergut - Logistik  
Binnenschiffahrtsspedition  
Küstenmotor- und Seeschiffahrtsspedition

Stapelkai (Becken III) ■ 50 735 Köln  
Telefon 0049 - (0)221 - 7 52 09 - 0  
Telefax 0049 - (0)221 - 7 52 09 - 36

Ausbildungsbetrieb für Kaufmann/-frau  
für Spedition und Logistikdienstleistung  
Fachkraft für Lagerlogistik

Internet [www.neska.com](http://www.neska.com) ■ E-Mail [info@k.neska.com](mailto:info@k.neska.com)



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



## intermodal cologne

### CTS Container-Terminal GmbH

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

#### Alle Leistungen rund um den Container:

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