

Optimistisch in die Zukunft

MARKTSITUATION Die Krise ist vorbei, der Containerverkehr meldet deutliche Zuwächse. Auch bei den Depots hat das Geschäft merklich zugelegt. Ein Überblick über die aktuelle Situation.



Nur kurzzeitig hat die Wirtschafts- und Finanzkrise die dynamische Entwicklung der internationalen Warenströme unterbrochen. Inzwischen ist der internationale Handel wieder in Schwung gekommen, das globale Containervolumen wuchs 2010 im Vergleich zum Vorjahr um etwa 13 Prozent. Ein wichtiges Glied in der Kette der Container-Transporte sind die Containerdepots, die vor allem in Bereich der gefährlichen Güter in den letzten Jahren in Deutschland erheblich investiert haben.

Grundsätzlich haben Containerterminals und Containerdepots unterschiedliche Aufgaben. Während das Depot die Container aufnimmt, um sie – falls erforderlich – entsprechend der gesetzlichen Auflagen zu prüfen, zu reinigen, zu reparieren und anschließend zu lagern, ist die wichtigste Aufgabe eines Terminals, die Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Schiff, Schiene und Straße herzustellen. Depots verfügen daher in der Regel über eine relativ große Fläche, Terminals über eher kleine Flächen, die jedoch aufgrund der hohen Umschlagshäufigkeit intensiv genutzt werden. In der Praxis sind die Grenzen fließend, vor allem die klassischen Terminals verfügen oft auch über ausgewiesene Lagerflächen. Doch ganz gleich ob Terminal oder Depot – das Geschäft ist in den vergangenen Jahren kräftig gewachsen, an vielen Standorten wurde investiert und ausgebaut. So investierte Chemielogistiker Talke im Juni

2008 vier Millionen Euro in ein neues Containerterminal am Firmensitz in Hürth mit einer Gesamtfläche von 25.000 Quadratmetern und Lagermöglichkeiten für 800 beladene und 200 leere Container. Die Chemion Logistik GmbH hat in den letzten Jahren in Leverkusen und Dormagen Terminals für die Lagerung und den Umschlag gefährlicher Güter gebaut und verfügt insgesamt an den beiden Standorten über vier Terminals mit einer Lagerfläche von rund 20.000 Quadratmetern mit Kapazitäten von 1.760 TEU. Und das traditionsreiche Familienunternehmen Köppen, das in Duisburg ein klassisches Depot für Tankcontainer mit einer Kapazität von rund 600 Containern, großer Werkstatt und eigener Tankreinigung betreibt, beantwortet die Frage nach dem Firmenwachstum mit dem



Viele Unternehmen wie etwa Chemion haben in den letzten Jahren in den Ausbau investiert.

Hinweis auf die Entwicklung des Duisburger Hafens: „Wir wachsen parallel zu den Kapazitäten des Duisburger Hafens“, erklärt Geschäftsführer Jochen E. Köppen. Dort wuchs der Containerumschlag von 2005 bis 2010 um mehr als 60 Prozent.

An der Kapazitätsgrenze

Dabei sind die Depots im Binnenland in der Regel nicht die erste Wahl für die internationalen Operators als Betreiber von Tankcontainern. „Deutsche Depots sind in der Regel allein schon wegen der höheren Löhne zu teuer. Wir nutzen daher meist Depots in der Nähe von Seehäfen wie zum Beispiel Rotterdam“, erklärt Susanne Frangen, Sales Manager im Düsseldorfer Verkaufsbüro des Leasingunternehmens Eurotainer.

Aber: Aufgrund des Wachstums der internationalen Warenströme arbeiten viele Häfen längst an der Kapazitätsgrenze, der Lagerraum ist knapp. Gerade kleinere Unternehmen haben oft das Nachsehen, da die Ladungen internationaler Konzerne von den Häfen bevorzugt behandelt werden. „Daher sind Standorte im Binnenland, gerade wenn sie wie bei uns an den Chempark-Standorten über die Binnenschifffahrt angebunden sind, in den letzten Jahren immer attraktiver geworden“, erklärt Ralf Thiesen, Leiter Marketing und Vertrieb beim Logistikdienstleister Chemion. Und Unternehmen der chemischen Industrie wie Bayer und Lanxess oder Transportunternehmen wie Kühne und Nagel bevor-

FOTOS: CHEMION, D. ZIEGNER



Viele Depotbetreiber verdienen ihr Geld überwiegend mit zusätzlichen Services.

ÜBERSICHT DER DEPOTS (AUSWAHL)

STR Tank-Container-Reinigung	01987	Schwarzheide	www.bertschi.com
Hafen Halle GmbH	06118	Halle	www.hafen-halle.de
cotac europe GmbH	06258	Schkopau	www.cotac-group.com
cotac europe GmbH	20537	Hamburg	www.cotac-group.com
tws truck wash GmbH & Co.KG	21107	Hamburg	www.tws-truckwash.eu
HCCR	21129	Hamburg	www.hccr.de
Wilhelm Ernst GmbH	21149	Hamburg	www.ernstlogistik.de
HTR Hamburger Tankreinigung u. Containerwartung	22113	Hamburg	www.tankclean.de
Dörpener Umschlaggesellschaft DUK	26892	Dörpen	www.duk-dorpen.de
Cuxport GmbH	27472	Cuxhaven	www.cuxport.de
Roland Umschlaggesellschaft mbh & Co. KG	28197	Bremen	www.roland-umschlag.de
Geiser Tank- und Silofahrzeug-Innenreinigung	34281	Gudensberg	www.tankreinigung-geiser.de
Magdeburger Hafen GmbH	39126	Magdeburg	www.magdeburg-hafen-gvz.eu
DCH Düsseldorfer Container Hafen GmbH	40221	Düsseldorf	www.container-terminal.de/dch
LTR Langenfelder Tankreinigung	40764	Langenfeld	www.tankclean.de
Chemion Logistik GmbH Terminal A940	41538	Dormagen	www.chemion.de
cotac europe GmbH	41540	Dormagen	www.cotac-group.com
Spedition Bäumle GmbH	41541	Dormagen	www.Spedition-Baeumle.de
Klaeser Int. Fachspedition & Fahrzeugbau GmbH	45699	Herten	www.klaeser.de
Rhein-Ruhr Terminal	47059	Duisburg	www.neska-intermodal.eu
Köppen Tankcontainerservice	47138	Duisburg	www.koepfen-du.de
BTR-Logistik GmbH	49453	Rehden	www.btr-logistik.de
Alfred Talke GmbH & Co. KG	50354	Hürth	www.talke.com
Kube + Kubenz	50354	Hürth	www.kubekubenz.com
Top Tank Cleaning GmbH & Co	50997	Köln	www.hamco.de
Chemion Logistik GmbH Gebäude X 6	51368	Leverkusen	www.chemion.de
F. I. T. Frankfurt Intermodal Terminal	65926	Frankfurt	www.contargo.net
Contargo Ludwigshafen	67065	Ludwigshafen	www.contargo.net
Gruber	67069	Ludwigshafen	www.tanklogistik.de
KT L - Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH	67069	Ludwigshafen	www.ktl-lu.com
LTR Tankreinigung Ludwigshafen	67069	Ludwigshafen	www.tankclean.de
Kobler Transport	67112	Mutterstadt	www.kobler-tankwagenreinigung.de
Peter Hempf	67547	Worms	www.hempf.de
Rhenania Worms AG	67547	Worms	www.rhenania-worms.de
Wincanton	68148	Mannheim	www.wincanton.eu
cotac europe GmbH	68219	Mannheim	www.cotac-group.com
Spedition Bäumle GmbH	79730	Murg	www.Spedition-Baeumle.de

zugen ohnehin Depots in der Nähe des Firmensitzes, um bei Bedarf schnell über die Container verfügen zu können. Selbst wenn die Reparaturkosten dort höher sind, wird das durch die Ersparnis von Zeit und Transportkosten meist ausgeglichen. Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist es kein Wunder, dass viele Betreiber von Terminals und Depots optimistisch in die Zukunft blicken. „Das Geschäft läuft gut, die Krise hatten wir bereits im letzten Jahr überwunden. Unsere Kapazitäten sind weitestgehend ausgelastet“, so Ralf Thiesen. Auch beim Familienunternehmen Köppen erwartet man eine positive Entwicklung für die nächsten Jahre. „Wir rechnen mit einem jährlichen Umsatzwachstum zwischen fünf und zehn Prozent“, erklärt der Familienunternehmer Köppen.

Die Qualitätsstandards der Betreiber sind in den letzten Jahren stark gestiegen.

Allerdings: Trotz steigender Kapazitäten und Umsätze sind die Depotbetreiber nicht auf Rosen gebettet, denn die Konkurrenz ist ebenso groß wie der dadurch resultierende Druck auf die Preise. Eine klassische Dienstleistung der deutschen Depots wie das Refurbishment, also die komplette Überholung von Tankcontainern, wird inzwischen aus Kostengründen kaum noch in Deutschland durchgeführt, sondern in Asien in Auftrag gegeben. Deutsche Depots bekommen allenfalls Aufträge für Spezialumbauten wie zum Beispiel den Einbau von Heizungen in Container. Hinzu kommt: Die Depotbetreiber verdienen ihr Geld überwiegend mit Leistungen wie Reparatur, Reinigung und Prüfung von Containern, die Lagerung von leeren Containern gilt in der Branche als „Dienst am Kunden“ und wird in der Regel nicht bezahlt.

„Als Dienstleister investieren wir in eine vage Zukunft und schlechte Vertragsverhältnisse“, resümiert Depotbetreiber Köppen die Tücken des Geschäftes. Denn: Zwischen den Depotbetreibern und ihren Kunden – bei Köppen sind dies vor allem die Operateure als Betreiber der Container und die Spediteure – gibt es keine langfristigen Verträge und damit wenig Planungssicherheit. Einzige Ausnahme: Container, die nur für den Transport eines Pro-

duktes eingesetzt werden, die sogenannten dedicated-warehouse-Geschäfte, die allerdings meist nur einen Bruchteil des Umsatzes ausmachen. Zudem schreiben chemische Unternehmen ihre Transportanfragen für ein Jahr aus, doch die Grundlage sind die Mengen der Vergangenheit, eine Mengengarantie gibt es nicht.

Auf der anderen Seite stehen stark schwankende Transportkosten, so dass etwa die Seereedereien nur auf der Grundlage von Dreimonatspreisen arbeiten. „Es ist ein Geschäft mit zahlreichen Diskontinuitäten und als Dienstleister können wir eigentlich nur bei voller Auslastung unserer Kapazitäten Geld verdienen“, resümiert Köppen. Ein schneereicher Winter wie der letzte, in dem die nordrhein-westfälische Landesregierung teilweise sogar Fahrverbote für Lastkraftwagen aussprach, bringt die Unternehmen daher in erhebliche Schwierigkeiten.

Auf den wachsenden Druck haben die deutschen Depot- und Terminalbetreiber in den vergangenen Jahren mit einer Aus-



Audits und Zertifizierungen sind Standard.

weitung ihres Angebotes reagiert. Während Binnenhafen-Terminals immer mehr Depotaufgaben übernehmen, bietet Köppen zusätzlich Transportleistungen an und organisiert mit 28 LKW den Vor- und Nachlauf zu den Verkehrsträgern Bahn, Binnenschifffahrt und Seeverkehr von und nach Antwerpen, Rotterdam und in die Wirtschaftsregionen Europas. Und: Die Qualitätsstandards der Betreiber sind in den letzten Jahren stark gestiegen. „Wir entwickeln uns in diesem Bereich parallel zur Chemie und übernehmen immer Standards im Sicherheitsmanagement und bei der Qualitätssicherung“, erklärt Köppen. Zertifizierungen, regelmäßige Audits und die Einhaltung der SQAS-Regeln der CEFIC für die Containerreinigung zählen bei den meisten Depots längst zum Standard. Die Kunden begrüßen diese Entwicklung. „Die Branche hat sich in den letzten Jahren sehr intensiv mit Fragen der Qualität

ÜBERSICHT DER DEPOTS (AUSWAHL)

Ludwig Höckestaller Spedition	83549	Eiselfing	www.hoeckestaller.com
PTR GmbH	85599	Parsdorf	www.ptr-reinigung.de
Translog GmbH Transport u. Logistik	97424	Schweinfurt	www.translog-gmbh.com
Belgien			
cotac Belgium NV	2030	Antwerpen	www.cotac-group.com
Antwerp Tank Cleaning NV C. Van Loon & Zoon	2030	Antwerpen	www.vanloon.be
HTC Colombus	2030	Antwerpen	www.htct.com
VLS-Group Belgium NV	2040	Antwerpen	www.vls-group.com
Katoen Natie	2060	Antwerpen	www.katoennatie.com
Van Moer Group	2070	Zwijndrecht	www.vanmoergroup.com
HTC Herenthout	2270	Herenthout	www.htct.com
Simons Bulk Storage	2440	Geel	www.gesimons.nl
HTC Seneffe	7170	Manage	www.htct.com
Truck- en Tankcleaning Tack	8380	Zeebrugge	www.tackgroup.be
Itact NV, Port 1111	9130	Kallo	www.itact.be
Tankterminal	9160	Lokeren	www.tankterminal.be
Mervielde	9940	Ertvelde	www.mervielde.be
Niederlande			
Stubbe BV	2809 PC	Gouda	www.stubbelogistiek.nl
Danteco Industries	3068 AW	Rotterdam	www.danteco.com
Abicon	3089 KB	Rotterdam	www.tankcontainers.info
VLS-Group Pernis BV	3196 KH	Rotterdam	www.vls-group.com
cotac Nederland BV	3197 KJ	Rotterdam	www.cotac-group.com
Den Hartogh	3197 KA	Rotterdam	www.denhartogh.com
Nijman/Zeetank	3200 AB	Spijkensisse	www.nijman-zeetank.nl
De Rijke	3208 AA	Spijkensisse	www.derijke.com
Den Hartogh	3316 GK	Dordrecht	www.denhartogh.com
Verbrugge International	4538 BH	Terneuzen	www.verbrugge.nl
Van Opdorp	4551 LA	Sas van Gent	www.vanopdorp.com
Frans de Wit int. b.v.	4782 PM	Moerdijk	www.fransdewit.nl
ITC Holland Transport	5342 LW	Oss	www.itcholland.com
Österreich			
Schildecker Transport GmbH	3435	Zwentendorf/Donau	www.schildecker.at
EHG Ennshafen	4470	Enns	www.ennshafen.at
Schweiz			
Bäumle Transport	4002	Basel	www.baemle-transport.ch
Swissterminal	4019	Basel	www.swissterminal.com
Swissterminal	4127	Birsfelden	www.swissterminal.com
Giezendanner AG	4852	Rothrist	www.giezendanner-rothrist.ch

auseinandergesetzt und ist insgesamt professioneller geworden. Das ist sehr erfreulich“, erklärt Michael Kubenz, geschäftsführender Gesellschafter der Gefahrgut-Spedition Kube & Kubenz, die europaweit rund 800 Tankcontainer im Einsatz hat und dabei mit zehn verschiedenen Depots zusammenarbeitet. Und Thiesen resümiert: „Das Geschäft ist erwachsen geworden.“

Auch beim Internationalen Tankcontainerverband ITCO hat die Branche an Gewicht gewonnen: Als Nachfolger von Reginald Lee wurde im vergangenen Jahr Willy van Loon zum Präsidenten gewählt, Betreiber eines Containerdepots in Antwerpen.

Dagmar Ziegner

Fachjournalistin, Schwerpunkt Logistik