



KÖLN  
LEVERKUSEN  
OBERBERG  
RHEIN-BERG  
RHEIN-ERFT

DEZEMBER 2007 | JANUAR 2008

### Systemausfall

Informationstechnologie ist toll – wenn sie funktioniert. Wie Betriebe neue IT erfolgreich einführen

### NEO ΞEKINHMA

Erfolgreicher Neuanfang. Wie griechische Unternehmen mehr Ausbildungsplätze schaffen

### Einstein GmbH

IHK-Initiativen: Wie aus Forschung, Wissen und ökonomischem Geschick Innovationen entstehen

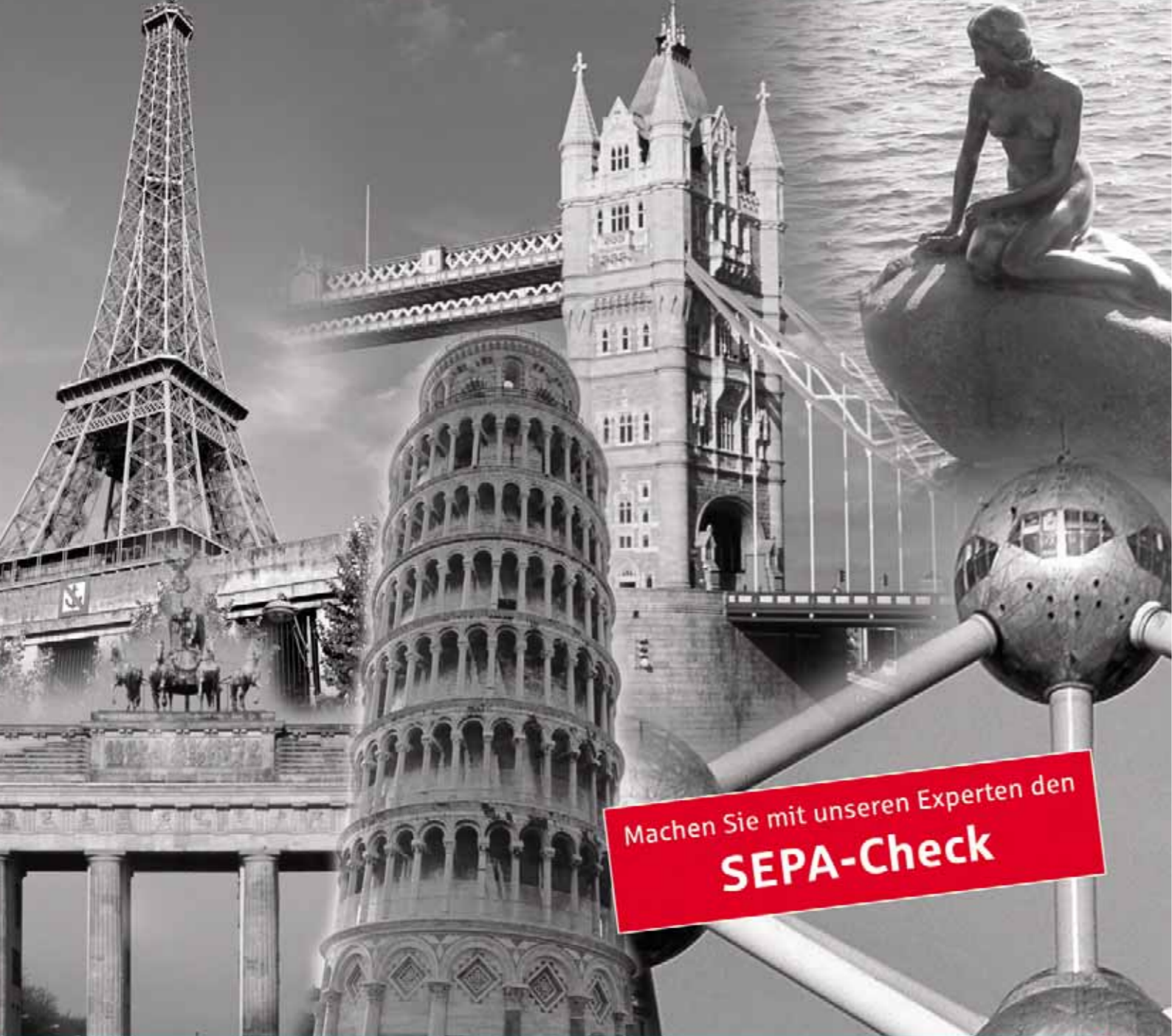
### Schöner kaufen

Wie Köln noch mehr Shoppingtouristen gewinnen will



Logistikregion Köln

## Heute hier, morgen da



Machen Sie mit unseren Experten den  
**SEPA-Check**

## Wir erledigen Ihren Zahlungsverkehr. In Deutschland und Europa.

Ihr Finanzpartner Nr. 1 für Europa.  
Heute schon mit 7 Mrd. Transaktionen pro Jahr.



Als innovativer Finanzpartner wickeln wir schon heute Ihren Zahlungsverkehr in Deutschland und Europa über Ihr Konto bei der Sparkasse ab. Mit dem neuen einheitlichen europäischen Zahlungsverkehrsraum SEPA eröffnen sich für Sie ab 2008 neue Perspektiven. Sprechen Sie mit uns, denn auch für Europa gilt: **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**



26 Titel



40 Wissenswirtschaft



6 IT-Projekte

### Logistikregion Köln

Es geht zu wie in einem Bienenstock. In Köln, um Köln und um Köln herum machen sich tagtäglich Tausende Güter auf die Reise. Schwimmend, rollend, fliegend und durch Pipelines rauschend zeugen sie von einem Logistikstandort, der international gut mithalten kann.

### Betrieb und Praxis

- 4 Meldungen
- ▶ 6 IT-Projekte in Unternehmen  
Die Technik allein reicht nicht aus
- ▶ 10 Neo Xekinima  
Nach dem „Neuanfang“ geht's weiter – Ausbildung in griechischen Unternehmen
- 12 Informationen für die betriebliche Praxis
- 12 Recht
- 15 Internet
- 17 Steuer
- 18 Energie und Umwelt

### Politik und Standort

- 20 Meldungen
- 24 DIHK  
Neues aus Berlin und Brüssel
- ▶ 26 Titel  
Logistikregion Köln
- 33 Kommentar  
Dr. Ulrich Soénius: Stärken stärken – Logistikbranche unterstützen
- 37 Hafen Godorf  
Eine unendliche Geschichte – mit Happy End

- ▶ 39 Shopping-Tourismus  
Gute Geschäfte im Schatten des Doms
- ▶ 40 IHK-Initiativen  
Kölner Wissenschaftsrunde und BioTecRheinErfT e.V.

### Kopf und Zahl

- 42 Firmenporträt  
TMD Friction Holding GmbH
- 44 Unternehmensmeldungen
- 47 Personalien
- 48 Kurz notiert
- 51 Ausbildungsbetrieb des Monats  
HK Autoteile GmbH
- 52 Traditionsfirma des Monats  
Opfermann Arzneimittel GmbH
- 53 Existenzgründer des Monats  
Kontrapunkt – Anne Kammen

### Öffentliche Bekanntmachungen

- 61 Wirtschaftssatzung der IHK Köln  
Geschäftsjahr 2008
- 62 Termine der Fortbildungsprüfungen  
2008 der IHK Köln

- 64 Prüfungstermine der Industrie- und Handelskammern
- 65 Beisitzer der Eignungsstelle
- 65 Gewerbliche Wirtschaft
- 65 Verbraucherzentrale
- 65 Handelsrichter ernannt

### Hin und weg

- 66 Made in...Brühl: Dom-Wendeschlüssel  
Sicherheit für Mona Lisa und Otto Normalverbraucher
- 67 Terminkalender
- 70 Unternehmensindex
- 71 Impressum
- 72 Restaurant-Tipp  
Feilenhof: Neues Leben in der alten Fabrik
- 73 Vorschau
- 74 Kultur-Tipp  
Kunstwettbewerb  
Unternehmerbiografie  
Kulturangebot für Unternehmen

[www.ihk-koeln.de](http://www.ihk-koeln.de)  
Ab Erscheinen der Printausgabe gibt es „IHKplus“ auch als Onlineversion im Internet.

Umschlagbahnhof Köln Eifelort



Logistikregion Köln

# Schnelle Wege zu globalen Märkten

Die Kölner Region ist eine Verkehrsdrehscheibe mit internationaler Dimension. Straße, Schiene, Wasser, Luft und Pipelines, Lastwagen, Flugzeuge, Schiffe und Züge: Verkehrsträger und Verkehrswege treffen hier aufeinander, Güter werden auf- und umgeladen, verpackt, versandt, verschifft. Von hier aus stoßen mehrere tausend Unternehmen die Tore zu den Weltmärkten auf. Der Logistik-Markt ist bundesweit ein Boomsektor, und die Region rund um den Rhein ist vorne mit dabei. Allerdings: Um künftig in der ersten Logistik-Liga mitspielen, muss einiges getan werden. Angefangen bei der Infrastruktur bis hin zur Ausbildung künftiger Logistik-Experten.



Schadenssumme: 50 Millionen Euro. Und das Tag für Tag. – Als im November die Lokführergewerkschaft mit Streiks Teile des Güterverkehr still legte, hielt die Wirtschaft erschrocken den Atem an. Denn ein empfindliches System wurde nachhaltig gestört. Ein System, in dem die einzelnen Teile wie Zahnräder ineinander greifen, um Unternehmen mit Rohstoffen und Verbraucher mit den gewünschten Waren zu versorgen: die Logistik des Güterverkehrs.

## Viele Glieder für eine Kette

Die globalen Produktions- und Vertriebswege von Öl, Autos, Bananen oder Schokoladennikoläusen sind planerische Meisterstücke. Kakao aus Ghana, Zucker aus Kuba, Milchpulver aus den Niederlanden, zu Schokolade zusammengerührt in Frankreich, verkauft in Deutschland – und das alles möglichst reibungslos, ohne Engpässe, ohne Wartezeiten. Oder Autoteile: Wann muss welches Stück zur Weiterverarbeitung wo sein? Wo soll per Schiff und wo per Zug oder LKW »

Köln-Eifelort ist Deutschlands größter Umschlagbahnhof für Container. Hier wird ein Fünftel des deutschen Kombiverkehrs abgewickelt.



Blick von der Brücke Jungbluthgasse auf die Autobahn 1, direkt nördlich des Autobahnkreuzes Köln-West.

» transportiert werden? – Jede Logistikkette besteht aus vielen einzelnen Gliedern und wird durch das Vernetzen verschiedener Verkehrsträger täglich neu geknüpft. Will sich dann eine Transporteinheit nicht so recht bewegen – egal ob Züge, Schiffe, Flugzeuge oder Lastwagen, egal ob durch Streik, Stau oder Unwetter, dann gerät das gesamte System ins Stocken.

Wie schnell das gehen kann, weiß auch die Gewerkschaft der Lokführer ganz genau. Wenn Züge still stehen und die Logistikkette auseinandergerissen wird, dann quellen die Lager mit nicht abtransportierter Ware über. Betroffen sind zunächst Wirtschaftszweige, die von einem schnellen Transport auf den Gleisen abhängig sind: Fahrzeug- und Maschinenbau, Metallverarbeitung, Versandhandel oder auch die Ernährungswirtschaft. Denn gerade in diesen Zweigen wird just-in-time produziert, für großangelegte Lagerhaltung ist weder Platz noch Geld da. Auch die Chemieindustrie in der Kölner Region transportiert große Teile ihrer Güter über die Schiene. Ausweichen auf Binnenschiffe, Lastwagen oder Tankzüge privater Bahnbetreiber war und ist nur begrenzt möglich, nicht zuletzt, da die privaten Spediteure und Transporteure derzeit wegen der positiven wirtschaftlichen Entwicklung eh schon gut ausgelastet sind. Die zusätzlichen Ladungen bei großen Ausfällen eines Transportmittels auf andere zu verteilen, ist schwierig. Recht gelassen blieben allerdings die Ford Werke GmbH: Anders als andere Autobauer transportiert das Kölner Werk nur rund ein Drittel seiner Neuwagen per Bahn ab. Ein Drittel geht per Schiff auf die Reise, ein Drittel per

Lkw. Der Transportengpass hielt und hält sich für die Kölner Autobauer deshalb in Grenzen.

### Boom eines starken Wirtschaftssektors

Der GDL-Streik rückte eine Branche in den Fokus, die sich zum drittgrößten Wirtschaftssektor Deutschlands entwickelt hat. Jahresumsatz der Logistiker: rund 180 Milliarden Euro. Tendenz: stark steigend. Der wachsende Welthandel, die derzeit gute Konjunktur in Deutschland, die zunehmende Forderung nach just-in-time-Prozessen zur Reduzierung der Lagerhaltung – all das lässt die Logistikbranche boomen. 2,7 Millionen Beschäftigte sollen laut Bundesverkehrsministerium deutschlandweit bereits damit befasst sein, Güterflüsse zu planen und in Schwung zu halten. 2,7 Millionen Menschen, die dafür sorgen, dass die notwendigen Rohstoffe ihren Weg vom Lieferanten bis ins Eingangslager der produzierenden Unternehmen finden, im Betrieb selber die richtigen Materialien und Ersatzteile zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind, die Waren vom Vertriebslager zu den Kunden kommen und am Ende Abfälle, Leergut und Recycling-Material wieder abgeholt und zu den Verwertungsstellen gebracht werden.

Als Verkehrsdrehscheibe und wachsender Logistik-Standort vorne mit dabei: die Großregion Köln-Bonn mit Schwerpunkten in Köln, Leverkusen und dem Rhein-Erft-Kreis. Im Zentrum Europas gelegen, knüpft die Region die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft zu leistungsfähigen Systemen zusammen.

### Verkehrsdrehscheibe mit internationaler Dimension

Hochspezialisierte Logistikdienstleister, produzierende Unternehmen und große Handelskonzerne nutzen die logistische Infrastruktur, um hier Produkte herzustellen, zu veredeln, zu bündeln, zu kommissionieren und zu verteilen. Wie viele Mitarbeiter der Logistikbranche in der Region zugeordnet werden, schwankt je nach Auffassung, was alles zur „Logistik“ gehört. Werden Logistiksoftware entwickelnde IT-Firmen oder Baudienstleister für Logistik-Immobilien wie die Wesselinger Vollack GmbH & Co. KG hinzu gerechnet, dann arbeiten in Köln rund 35.000 Menschen in der Logistik. Rechnet man nur die reinen Transporteure mit ein, sind es rund 20.000. Im Rhein-Erft-Kreis kommen noch einmal knapp 10.000 Logistikarbeitsplätze hinzu.

### Tore zu den Weltmärkten

Die Stadt am Rhein hat mit „Köln Eifelort“ den größten deutschen Umschlagbahnhof für den sogenannten kombinierten Güterverkehr. Nur knapp 20 Kilometer von Dom und Rhein entfernt öffnet der Köln Bonn Airport als zweitgrößter deutscher Frachtflughafen mit 24-Stunden-Service den Unternehmen die Tore zu den Welt-

märkten. Binnenhäfen und Wasserstraßen mit Zugang zu den führenden Seehäfen ergänzen den Logistik-Mix ebenso wie Eisenbahnknotenpunkte und ein Autobahnnetz mit elf Autobahnen, die in alle Himmelsrichtungen verbinden. Köln ist zentral. „Im Umkreis von 500 Kilometern warten 120 Millionen Kunden auf Güter aller Art“, beschreibt Katrin Rüffer, Geschäftsführerin der Standortmarketinggesellschaft Cologne Bonn Business die Lage. Cologne Bonn Business (CBB) hat die Logistik als eine der wettbewerbsfähigen Wirtschaftsbereiche der Region definiert, die es zu vermarkten und für die regionale Profilierung zu nutzen gilt. In einer Info-Broschüre für Logistik-Interessenten zählt CBB die regionalen Stärken der Branche auf, und im Sommer gab es unter CBB-Federführung einen Stand der Logistikregion auf der Münchener Messe transport logistic. Auch 2008 wird diese regionale Schwerpunktbereich im Fokus der internationalen Vermarktungsaktivitäten von CBB stehen.

### Globale Konzerne und mittelständische Experten

Die wirtschaftsgeografisch vorteilhafte Lage und den breiten Mix der Verkehrsinfrastruktur ergänzen Hochschulen, Forschungseinrichtungen und ausbildende Unternehmen, die für die notwendigen Spezialisten und das Know-how rund um Planung, Steuerung und Kontrolle der Warenflüsse sorgen. An der Europäischen Fachhochschule (EUFH) in Brühl werden

in einem dualen Studiengang künftige Logistikmanager ausgebildet, die Kölner Universität schult die Studierenden am Institut für Verkehrswissenschaften und bietet spezielle Seminare für Supply Chain Management sowie für Unternehmensführung und Logistik an. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt forscht und entwickelt rund um Flughafenwesen und Luftverkehr und arbeitet in enger Abstimmung mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) an Sicherheitsstandards für den Luftverkehr.

Gut 4.800 Unternehmen zählt die regionale Logistikbranche bereits. Darunter globale Konzerne wie TNT, FedEx, Germanwings, UPS und Deutsche Post World Net. Das logistische Rückgrat bilden eine Vielzahl spezialisierter mittelständischer Dienstleister. Firmen wie die Kölner Flitzer GmbH machen bereits per Namen darauf aufmerksam, dass ihre Stärker die regionalen Transportwege sind. Andere Experten – wie die Alfred Talke GmbH & Co KG aus Hürth, die Leverkusener Chemion Logistik GmbH, die Curt Richter GmbH aus Köln-Mülheim oder die Peter Huppertz-Group in Köln-Niehl – sind ihren Anfängen als reine Spediteure längst entwachsen und haben sich – wie viele andere Logistiker – auf die Unternehmen im Chemiegürtel zwischen Leverkusen und dem Rhein-Erft-Kreis fokussiert.

Wo früher Transporte per LKW von A nach B das Tagesgeschäft waren, ergänzen heute Spezial-Equipment und besonders »

„Heute ist es nie getan mit dem Transport von A nach B. Es kommt auf die Links-und-rechts-und-vorne-und-hinten-und-drumherum-Dienstleistungen an.“

Dr. Anja Huppertz,  
Huppertz Group





Zwei große Logistik-Umschlagplätze: Flughafen Köln/Bonn und Hafen Köln-Niehl

» qualifiziertes Personal vom IT-Experten bis hin zu Gefahrgutfahrern das Angebot. Die Mittelständler übernehmen Tank- und Silotransporte ebenso wie Lagerhaltung, Weiterverarbeitung, Tankreinigungen und Werkstattdienste bis hin zur Entsorgung. Die KCG Knapsack Cargo GmbH, ebenfalls Logistiker für die Chemiebranche, betreibt im Chemiapark Hürth-Knapsack gar ein öffentliches Containerterminal für Kombinierten Ladungsverkehr.

„Anders als mit ständiger Prozessverbesserung und ständiger Überprüfung des eigenen Angebotes

geht es in der Logistikbranche auch gar nicht mehr“, sagt Huppertz-Geschäftsführerin Dr. Anja Huppertz: „Heute ist es nie getan mit dem Transport von A nach B oder mit dem Einlagern von Waren in eine Halle. Es kommt auf die Links-und-rechts-und-vorne-und-hinten-und-drumherum-Dienstleistungen an.“ Trotz aller speziellen Drumherum-Dienstleistungen: Immer noch hat Huppertz, 1897 als Fuhrunternehmen gegründet, rund 100 Lastwagen im Fuhrpark. Und die fahren immer noch von A nach B.

### Schwimmende Transportriesen

Rund um Köln sind aber nicht nur Lastwagen privater Unternehmen im Einsatz. Auch Schiffe, Flugzeuge und Pipelines gehören den Logistikfirmen. Die Bonamare Binnenschiffahrtsgesellschaft mbH ist eines der wenigen Unternehmen, deren Schiffe noch unter deutscher Flagge fahren. Die Firma koordiniert ihre fünf schwimmenden Transportriesen von Köln-Lindenthal aus und schickt damit auf allen Wasserstraßen Europas Güter auf den Weg. Ob Kohle oder Container, ob Rhein, Mosel oder Neckar: „Die Auslastung ist sehr gut“, stellt Geschäftsführer Dr. Kurt Schrömgens fest. Für den erfahrenen Logistiker, der seit 1972 bei Bonamare steuert, brachte der Lokführer-Streik Arbeit rund um die Uhr. Bis zu 24 Stunden statt der üblichen 14 waren seine Kapitäne auf den Brücken der Motorgüterschiffe „Böhmerwald“, „Bayerischer Wald“ oder auch der „Frankenwald“ im Einsatz. Und konnten doch bei Weitem nicht alle zusätzlichen Transportanfragen erfüllen.

*„Die Auslastung ist sehr gut – und während des Lokführer-Streiks waren unsere Kapitäne bis zu 24 Stunden auf den Brücken der Schiffe, um die zusätzlichen Transportanfragen zu erfüllen.“*

Dr. Kurt Schrömgens, geschäftsführender Gesellschafter (l.), und Roland Scheurle, Prokurist, Bonamare Binnenschiffahrts GmbH, Köln



### Wo Bananen landen und Maschinenteile abheben

Über mangelnde Nachfrage beim Gütertransport kann auch der Flughafen Köln Bonn nicht klagen. Mit rund 698.000 Tonnen Güterumschlag ist er bestens im Geschäft und landete 2006 auf dem zweiten Platz der deutschen Frachtflughäfen. „Im Frachtflug werden von Köln/Bonn aus über 70 nationale und internationale Ziele angefliegen, darunter asiatische Boomregionen wie Hongkong oder Shanghai“, zählt Flughafen-Pressesprecher Walter Römer auf. Ein großes Plus für den Güterverkehr: die Genehmigung von Nachtflügen. Damit können rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr, Güter in die Luft gebracht werden.

Der Flughafen verfügt über eine Start- und Landebahn, auf der ein Space Shuttle ebenso landen kann wie modernste Großraumflugzeuge. Alle gängigen Flugzeugtypen können im Frachtbereich abgefertigt werden, direkte Autobahnanschlüsse in alle Richtungen sorgen für die nahtlose Verknüpfung der Verkehrsträger „Flugzeug“ und „Lastwagen“.

Tag und Nacht geht es am Flughafen zu wie im Bienenstock. UPS hat in Köln-Wahn sein europäisches Air Hub, den zentralen Umschlagplatz für die Luftfracht-Aktivitäten des Konzerns, gebaut. 110.000 Pakete laufen hier durch – pro Stunde! Das weltweit größte Express-Frachtunternehmen FedEx will am Flughafen sein neues Drehkreuz für Zentral- und Osteuropa einrichten. Mit der Eröffnung 2010 wird Köln Bonn dann zur größten Drehscheibe von FedEx in Deutschland. 450 neue Jobs werden geschaffen, 60 Flüge wollen wöchentlich abgewickelt werden. Mit logistischen Investitionen will der Flughafen seine Zukunft in diesem Bereich sichern: 22 Millionen Euro fließen in den Bau eines Cargo- und Speditionszentrums im Frachtbereich.

Im Übrigen ebenfalls ein dickes Plus: das Wetter in der Rheinschiene. Kaum zu glauben, aber das Klima der als Regental verschrienen Kölner Bucht ist logistisch betrachtet ein Vorteil: Es gibt kaum Ausfälle durch Nebel, Schnee oder gar Eis.

Die Erfolgswelle schwappt über Ach ja, der Rhein. Schon zu Römerzeiten machte er Köln zu einem bedeutenden Handelszentrum. Und im Mittelalter verdienten sich die Kölner eine goldene Nase durch eifrigen Gebrauch ihres Stapelrechts: Alle Waren, die auf Rheinschiffen an Köln vorbei wollten, mussten hier erst einmal am Ufer gestapelt und zum Verkauf

angeboten werden. Zu günstigen Preisen, versteht sich.

Auch ohne Stapelrecht kommt Köln heute beim Warenverkehr per Rhein auf seine Kosten: Knapp 80 Prozent der deutschen Binnenschiffahrt wird über den Rhein abgewickelt. Und insgesamt haben die Schiffe in Nordrhein-Westfalen bereits gut ein Viertel aller Gütertransporte übernommen. NRW ist damit Binnenschiffahrtsland Nummer 1 in der Bundesrepublik. Einige Waren – wie beispielsweise Kohle – werden vor Fahrtantritt zwar noch lose, als Schüttgut, direkt in die schiffseigenen Behälter geschaufelt. Die meisten Güter jedoch reisen wohl verpackt in Containern. Die lassen sich schlicht besser stapeln und hin und her verladen. Über eine Million der großen Kisten schipperten 2006 bereits den »



#### Links zum Thema

Informationen rund um die Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen, speziell in der Region Köln bieten die Internetseiten  
[www.logistik.nrw.de](http://www.logistik.nrw.de)  
[www.logistik-rhein-erft.de](http://www.logistik-rhein-erft.de)  
[www.cologne-bonn-business.de](http://www.cologne-bonn-business.de)



Mehr als 300.000 Lastwagen fahren jährlich das Güterverkehrszentrum Köln-Eifeltor an.

» Rhein hinauf und hinunter. Und der Containerverkehr boomt. Weltweit wächst er deutlich schneller als der Handel. 2005 lag das globale Containeraufkommen bei 85 Millionen Containern. 2008 sollen es bereits 104 Millionen Container werden.

„Nach allen Prognosen wird die Container-Welle mit weiterhin hohen Wachstumsraten und großen Mengen unaufhaltsam auch in die Kölner Region schwappen“, so Dr. Hermann H. Hollmann, Vizepräsident und Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Köln. Hollmann, Mitglied der Geschäftsführung der Ford-Werke GmbH, plädiert deshalb mit vielen anderen Wirtschaftsunternehmen für einen Ausbau der Hafenkapazitäten, um die Logistik des Güterum-

*„Von Köln-Gremberghoven aus starten innerhalb unseres europäischen Firmennetzes rund 100 Lastwagen.“*

*Der Standort bietet mit der Anbindung an die Autobahnen einfach einen großen Vorteil“*

Franz W. Köntngen, Geschäftsführer, Emons Spedition GmbH, Köln

schlags zu sichern. Derzeit werden in den vier von der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) betriebenen Häfen – Köln-Niehl I und Köln-Niehl II, Köln-Godorf und Köln-Deutz – knapp 11 Millionen Tonnen Fracht jährlich umgeschlagen. Weitere Häfen betreiben die Bayer AG und die Ford-Werke GmbH – einen in Leverkusen, einen in Niehl.

Vor allem Köln-Niehl I ist Tag und Nacht rotierende Drehscheibe zwischen den Verkehrsträgern und Verbindungsglied für den Weitertransport. Von Niehl geht es weiter zu den deutschen und internationalen Tiefseehäfen und von dort über die Ozeane quer über den Globus. Tägliche Shuttlezüge und ein Container-Express Köln-Rotterdam rücken Belgien, Luxemburg und die Niederlande näher. Direkte Schienenverbindungen führen ebenso nach Italien, Österreich, Polen und in die Schweiz. Insgesamt 19 Krananlagen, eine so genannte Ro/Ro-Anlage – ein Roll on/Roll off-Bereich für die direkte Auffahrt von fabrikfrischen Autos auf die Schiffe – und zwei Trockenumschlaganlagen sind in den Häfen im Einsatz. Schiff, Schiene und Straße werden verknüpft. „Trimodale Umschlagmöglichkeiten“ nennt sich das, was die HGK hier als zweitgrößter Binnenhafenstandort Deutschlands leistet.

#### Knotenpunkt im Kombi-Netz

Lauter Knoten. Verkehrsknotenpunkt Flughafen. Verkehrsknotenpunkte in den Häfen. Und hier noch ein Knotenpunkt, ein riesiger: 870.000 Quadratmeter ist er groß. Er hat einen eigenen Autobahnanschluss und ist jedes Jahr das Ziel von mehr als 300.000 Lastwa-

gen – das Güterverkehrszentrum Eifeltor. Ein Fünftel des deutschen Kombiverkehrs, bei dem die Transportbehälter der Waren vom Ziel bis zum Ende ihrer Reise zwischen Zug, Lastwagen oder Schiff wechseln, wird auf dem Gelände von Köln-Eifeltor abgewickelt.

Mitten auf dem Gelände liegt Deutschlands größter Umschlagbahnhof für Container und andere Behälter, die auf Schiene und Straße reisen: Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS), eine Bahntochter, hat hier sechs Schienenportalkräne und zwei mobile Umschlaggeräte im Einsatz. Täglich können 850 Lastwagenladungen auf die Schiene gesetzt werden. Auf neun Bahngleisen werden an sechs Tagen in der Woche mehr

als 40 ankommende und abfahrende Züge abgefertigt. Bis zu 1.300 Container täglich greifen die Stahlarme der Kräne, wuchten sie von Zügen auf die Sattelaufleger der Lkw-Zugmaschinen oder vom Laster auf die Güterzüge – und weiter geht die Reise im kombinierten Frachtverkehr.

Wie eine Spinne ihr Netz verknüpft Köln-Eifeltor Verkehrsträger und Dienstleistungen zu einem gut funktionierenden Ganzen. Die Deutsche Post hat im Güterverkehrszentrum Eifeltor ein eigenes Frachtzentrum, von hier tritt auch der Haribo-Goldbär millionenfach seine Reise in die Verkaufsräume an. Logistikagenturen wie Prologis, weltweit führender Anbieter von Logistikimmobilien, bieten auf dem Gelände ihre Dienste an. »

#### IHK+ Meinung

##### Stärken stärken – Logistikbranche unterstützen

Dr. Ulrich S. Soénius, Geschäftsführer der IHK Köln für Standortpolitik, Verkehr, Unternehmensförderung



Die Region Köln/Bonn ist eine starke Logistikregion inmitten Europas – und eine der wesentlichen Stärken des Standorts ist ihre Vielfalt. Kein Verkehrsweg, der nicht bedient wird: Straße, Schiene, Luft, Wasser und Rohrleitung – in allem steht die Region gut da. Nur konsequent ist es da, dass Cologne Bonn Business das Logistikpotenzial der Region weltweit bewirbt. Damit ist allen geholfen, den Logistikunternehmen in den Städten und den Kreisen ebenso wie denjenigen, die zur weiteren Stärkung der Branche seit Jahren für den Ausbau der Infrastruktur eintreten. Eine wettbewerbsfähige Logistikbranche wird zum ständigen Jobmotor, sie schafft Arbeitsplätze, die von „hoch qualifiziert“ bis „angelernt“ reichen und somit das gesamte Spektrum dessen abdecken, was die Angebotsseite des regionalen Arbeitsmarktes braucht. Um stark zu bleiben, braucht die Logistikbranche auch weiterhin Unterstützung und Förderung. Sei es bei einer selbstverständlich zu erwartenden Verlängerung der Nachtflugregelung beim Flughafen, sei es bei der Unterstützung des Ausbaus des Godorfer Hafens, sei es bei der dringend erforderlichen Entschärfung der Probleme im Schienennetz. Dazu gehört in der Region die Entzerrung von gemeinsam genutzten Schienen durch Personen- und Güterverkehr; dazu gehört, endlich die südliche Ausfahrt beim

Güterverkehrszentrum Eifeltor zu bauen; dazu gehört die Renovierung der Südbrücke als wichtiges Verbindungsstück über den Rhein. Kommt der Großmarkt nach Marsdorf, so muss die beste Verkehrsanbindung auf jeden Fall mit im Ranzen sein. Vor allem aber gilt es, die Logistikbranche vor unsinnigen Diskussionen zu schützen. Anscheinend glauben immer noch viele Verbraucher, die sich so gerne beim Supermarkt über das breite Angebot freuen und die jedem Elektronikschnäppchen hinterher jagen, dass die Produkte zur Erfüllung all ihrer Wünsche um die Ecke produziert werden. Hier hilft wohl nur, ständig darauf hinzuweisen, dass der Ansatz „Ich möchte, dass alle Waren jederzeit an jedem Ort verfügbar sind, aber ich möchte keine Frachtflüge, keine ratternden Eisenbahnen in Nähe meiner Wohnung und keine Logistikflächen“ nicht funktioniert. Moderne Industriegesellschaften kommen ohne entsprechende Logistikflächen nicht aus. Daher Schluss mit ermüdenden Diskussionen um Pipelinebau, Hafenerweiterung, Fluglärm oder Großmarktverlagerung. Verkehrspolitik ist Angebotspolitik – wenn die Region weiter vorne sein will, dann muss sie sich weiterhin gut aufstellen und genügend Flächen für die Branche anbieten. Darin liegt die Chance – jetzt heißt es zupacken!

**SOFORTZUSCHNITT  
VON BLECHEN,  
ROHREN, PROFILLEN,  
PLATTEN AUS  
STAHL, EDELSTAHL,  
ALU, MESSING,  
KUPFER UND  
KUNSTSTOFF.  
SCHRAUBEN UND  
ZUBEHÖR AUCH  
EINZELN.**

**METALLE  
UND KUNSTSTOFFE.  
MABGENAU, SOFORT.  
ZUM KILOPREIS!**



**ProKilo®**  
Metall- und Kunststoffmarkt

Köln · Ackerstraße 144 · 51065 Köln-Mülheim  
Engelskirchen · Ehreshoven 9 · 51766 Engelskirchen  
Frechen · Kölner Straße 114 · 50226 Frechen  
Düsseldorf · Ronsdorfer Straße 74 · 40233 Düsseldorf  
Bitburg · Dieselstraße 2 · 54634 Bitburg

Hotline: 01805 77 65 45 | Onlineshop: [www.prokilo.de](http://www.prokilo.de)



„In der Kölner Region werden die Logistikflächen für weiteres Wachstum knapp. Bereits jetzt schon sind vor allem moderne Flächen über 5.000 Quadratmetern Mangelware.“

Jens Hoppe, Kölner Niederlassungsleiter der Atisreal GmbH (Immobilienberatung)

#### » Zu klein: Deutschlands größter Umschlagbahnhof

Riesig groß und doch zu klein. Das Güterverkehrszentrum Eifeltor stößt an seine Kapazitätsgrenzen. Im neuen Industriepark Köln Nord, an der Autobahnanschlussstelle Köln-Niehl, soll deshalb in den kommenden Jahren ein weiteres Terminal für den Kombinierten Ladeverkehr entstehen. Geplant wird das Terminal von der HGK, die es als Investor auch realisieren möchte. Die HGK rechnet damit, dass Ende dieses Jahres der Planfeststellungsbeschluss seitens der Bezirksregierung steht. Anfang 2010 soll das erste Modul dann auf dem ehemaligen Esso-Raffineriegelände den Betrieb starten. Geplant sind drei Kranbrücken und fünf Gleise, die zunächst 433 Ladeeinheiten täglich abfertigen sollen. Weiteres Wachstum ist bereits einkalkuliert.

„Der Markt sucht Kapazitäten“, beschreibt Ludwig Peter, Bereichsleiter Häfen und Umschlag bei der HGK, kurz und knapp das derzeitige Logistikwachstum. Der Projektleiter für das geplante neue Terminal schätzt wie andere Experten auch, dass sich bis 2015 der Güterumschlag im kombinierten Ladungsverkehr innerhalb der Region mehr als verdoppeln wird: Von derzeit rund einer Million Twenty-foot Equivalent Units (TEU) – mit der die Größe eines herkömmlichen, rund 15 bis 20 Tonnen Fracht fassenden, 20-Fuß-Containers beschrieben wird – auf 2,95 Millionen TEU.

#### Flexible Schienen

Der Knotenpunkte nicht genug. Denn auch im Schienenverkehr hat Köln noch einiges zu bieten. Neben den Schienenverbindungen von und zu den Häfen und zum Güterverkehrszentrum Eifeltor spielt die

Zugbildungsanlage Köln-Gremberg eine gewichtige Rolle beim Frachtverkehr. Die Bahntochter Railion Deutschland AG betreibt in Gremberg einen ihrer größten Rangierbahnhöfe. „Güterzüge aus NRW und ganz Europa kommen hier an, werden Wagen für Wagen auseinandergenommen und zu neuen Zügen für verschiedene Bestimmungsorte zusammengestellt“, erklärt Uwe Möller, Leiter des zuständigen Cargo-Zentrums Köln und damit auch für Gremberg verantwortlich. Wenn die GDL nicht streikt, dann werden auf den 107 befahrbaren Gleisen in Köln-Gremberg täglich rund 150 Züge mit 3.500 bis 4.500 Wagen neu sortiert und an ihre Bestimmungsorte quer durch die europäischen Länder geschickt.

#### Achtspurig in alle Himmelsrichtungen

Eher berüchtigt denn als logistische Glanzleistung berühmt ist der Kölner Autobahnring. Trotz aller Engpässe, Baustellen und Staus: Die elf Autobahnen rund um Köln haben als Verkehrswege internationale Bedeutung. Dementsprechend wurden sie von der EU in die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN\_V) eingebettet und gehören damit zu den Strecken, deren Aus- und Aufbau die Vernetzung des Binnenmarktes fördern soll. Wenn man denn wollte, so könnte man innerhalb des Kölner Stadtgebietes 173 Kilometer auf Autobahnen zurücklegen. Europäisch betrachtet reichen diese sogenannten „Transversalen“ vom Atlantik bis Polen, verknüpfen sich im Großraum Köln und führen lückenlos ins südliche Europa ebenso wie nach Skandinavien, in die Beneluxstaaten oder Osteuropa.

Über die Straßen wird immer noch der Löwenanteil des Güterverkehrs abgewickelt; 2,9 Milliarden Tonnen waren das 2006 in Deutschland.

Logistiker wie die FK-Logistik Friedrich Kenfenheuer GmbH aus Bergisch Gladbach schicken täglich ihre Lastwagen sternenförmig aus der Region heraus. Bei Kenfenheuer sind es vor allem die Benelux-Länder und der westdeutsche Raum, die aus der Kölner Region heraus beliefert werden. Oder die Emons Spedition GmbH: 2005 hat das Unternehmen einen neue Niederlassung in Köln-Gremberghoven in Betrieb genommen und startet von dort innerhalb des europäischen Netzes des Unternehmens rund 100 Lkws. Von Köln und den eigenen Gesellschaften in Italien und in der Schweiz aus fahren die Emons-Laster quer durch Europa – im Osten bis nach Minsk, St. Petersburg oder auch ins russische Smolensk. „Köln-Gremberghoven bietet mit der Anbindung an die Autobahnen einfach einen großen Vorteil“, lobt Emons-Geschäftsführer

Franz W. Köntngen den Standort. Zudem hat das zusammenwachsende Europa die Kölner Region immer zentraler werden lassen: Schlägt man um die Domstadt Köln einen Kreis von 500 Kilometern, den ein Lastwagen im Schnitt pro Tag fahren kann, so sind mit 120 Millionen Menschen bereits 40 Prozent der gesamten EU-Bevölkerung erreichbar.

#### Mehr als nur Rohre

Oft sieht man sie nicht, aber beständig rauscht und plätschert es unter- und manchmal oberirdisch durch sie hindurch: Pipelines. Mehr als die Hälfte aller Produkte und Rohstoffe der regionalen Chemiebranche in und um Köln werden durch diese Rohre zu ihren Zielen geschickt. Eine Pipeline ist mehr als nur ein Rohr. Sie ist Transportmittel, Transportbehälter und Transportweg in einem.

Da der Hafen Godorf, umschlagstärkster der vier Kölner Häfen, besonders auf die Anforderungen der chemischen Industrie ausgerichtet ist, verbindet ihn ein

dichtes Rohrnetz mit den Chemieunternehmen im Süden Kölns. Rohstoffe, Vor- und Zwischenprodukte gelangen so von den Schiffen direkt zur Weiterverarbeitung in die Betriebe. Untereinander verknüpft ein weiteres Pipelinennetz die Betriebe miteinander. Täglich werden mehrere Tausend Tonnen Vor-, Zwischen- und Endprodukte über die Rohrleitungen von Betrieb zu Betrieb gepumpt.

#### Technik für Logistik

Zunehmend macht sich die Logistikbranche modernste Technologie zu eigen. So kleben auf vielen Gütern bereits kleinste Sender, mit deren Hilfe per Satellit oder RFID (Radio Frequency Identification) die Wege der Ware verfolgt werden. Die Kölner REWE Gruppe setzt RFID seit 2005 ein, um die Warenströme effizienter zu gestalten.

Da es in den globalen Lieferketten vor allem dort zu Engpässen kommt, wo die Glieder der Ketten miteinander verknüpft werden müssen; wo also die Verkehrssträ- »

#### IHK Information

Ohne eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur läuft gar nichts – im wahrsten Wortsinn. Die IHK Köln setzt sich deshalb in besonderem Maße für infrastrukturelle Projekte ein. In der Kölner Region waren das in den vergangenen Jahren vor allem der Ausbau des Autobahnringes, für den die IHK Köln die Initiative „Ausbau jetzt!“ startete, das lange Jahre währende Drängen auf den Ausbau des Godorfer Hafens, Forderungen rund um die Verbesserung des Schienenverkehrs oder auch die Förderung der Binnenschifffahrt durch Mittel wie die Seehafenkonferenz, die erst kürzlich in Köln stattfand. Mit Blick auf den Flughafen hat die IHK Köln aktuell dafür plädiert, die Nachtflugregelung über 2015 hinaus großzügig zu gestalten, da der Nachtflugbetrieb im Bereich der Expressfracht ein Standortvorteil des Flughafens und damit ein wirtschaftlicher Vorteil für die gesamte Region ist. Bei den Autobahnen fordert die IHK Köln vor allem den zügigen Ausbau des Autobahnkreuzes Leverkusen an der Schnittstelle von A1 und A3 und den sechsstreifigen Ausbau der Flughafenautobahn.

Neben den allgemeinen Aufgaben rund um die Infrastruktur geben die Verkehrsexperten der

IHK Köln Auskunft zu aktuellen Fragen des Transportes und des Straßenverkehrsgewerbes, zur Selbstständigkeit im Kraftverkehrsgewerbe, im Verkehr mit Omnibussen oder mit Taxen und Mietwagen – Bereichen, in denen die IHK Köln zudem Fachkundeprüfungen und Gefahrgutfahrschulungen durchführt.

Die Suche nach geeigneten Flächen unterstützt die IHK Köln durch ihren Standortatlas, der auch auf den Internetseiten der IHK Köln abrufbar ist. Und über aktuelle Projekte informiert der Verkehrsnewsletter der IHK Köln, der kostenfrei abonniert werden kann.

Ihre Ansprechpartner rund um den Verkehrs- und Logistikstandort Köln sind im Geschäftsbereich Standortpolitik, Verkehr und Wissensmanagement:



Clemens Lueg  
Tel. 0221 1640-402  
E-Mail: clemens.lueg@koeln.ihk.de



Henrike Warlitzer  
Tel. 0221 1640-403  
E-Mail: henrike.warlitzer@koeln.ihk.de



# Wir spielen gerne den Babysitter für Ihre Akten!

Innovative Akten- und Daten-Einlagerung

Individuelle Archivierungslösungen

Zertifizierte Prozessabläufe

Protokollierte Qualitätssicherung



REISSWOLF®



REISSWOLF Köln

Akten- und Datenvernichtung GmbH

Telefon 0221 / 6 38 92 - 50  
Telefax 0221 / 6 38 92 - 99  
info@reisswolf-koeln.de  
www.reisswolf-koeln.de

**Haas**  
Die Vielfalt des Bauens

HAAS-BAUKONZEPTE  
FÜR GEWERBE, INDUSTRIE

HAAS Fertigungsbau GmbH  
84326 Falkenberg • Industriestraße 8  
Tel. 0 87 27/18-0 • Fax 1 85 93  
16547 Birkenwerder • Havelstraße 25-32  
Tel. 0 33 03/5 27-0 • Fax 50 14 35

www.haas-fertigungsbau.de

**business on.de**  
Das regionale Wirtschaftsportal

Interviews  
Business-Portraits  
uvm...  
Fachwissen

www.business-on.de

**Start-Kapital**  
10 mal  
**50.000 €**

**Sonderkonditionen**  
www.imavgmbh.de

**Wir finanzieren Ihre**

- Existenzgründung
- Existenzsicherung
- Eigenkapital Finanzierung

**Informationen:**  
Unternehmensberater,  
Fred Altroggen  
Rechtsanwalt, Harald Wittkop  
Steuerberater, Gerhard Scholz

**IMAV GmbH**  
Siegburger Str. 3 · 40591 Düsseldorf  
Telefon 0211 - 710 646 10  
Telefax 0211 - 710 646 19

www.imavgmbh.de

» ger wechseln, wird mit Konzepten wie „Supply Chain Management“, „Category Management (CM)“ und Technologien wie beispielsweise EDI (Electronic Data Interchange) daran gearbeitet, die Verknüpfungen zu verbessern und Logistik effizienter zu gestalten.

### Stöhnen auf hohem Niveau

Trotzdem stöhnt die Branche. Sie stöhnt angesichts von Streiks und Staus, die durch schlechte Verkehrsinfrastruktur verursacht werden. Sie stöhnt angesichts von Kosten durch neue Bestimmungen, Auflagen und Gesetze. So gelten seit April von der EU beschlossene neue Lenk- und Ruhezeiten für die Kraftfahrer von Transportunternehmen. Für die Betriebe führen die Veränderungen zu drastischen Kostensteigerungen, die durch höhere Lohn- und Spesenleistungen verursacht werden. Denn die Auflagen des Gesetzgebers können oft nur mit zusätzlichem Fahrpersonal eingehalten werden. Aber auch bei diesem Stichwort geht ein Stöhnen durch die Branche. Denn Fahrer sind schlicht kaum zu finden, der Arbeitsmarkt ist in der Logistikbranche leer gefegt. 15.000 bis 20.000 Brummilenker fehlen, schätzt das Kölner Institut der Deutschen Wirtschaft. Ein Anlass für die IHK Köln, in der Logistikbranche verstärkt auf Ausbildungsmöglichkeiten hinzuweisen.

Zu noch mehr Seufzern geben die massiv steigenden Preise für Kraftstoff und steigende Mautgebühren im internationalen Transport Anlass. All das belastet die Liquidität der Speditions- und Transportunternehmen.

Es ist jedoch ein Stöhnen auf hohem Niveau. Ein Stöhnen angesichts von viel Arbeit, die immer mehr wird. Denn auch für die kommenden Jahre erwarten so ziemlich alle Experten weiter ansteigende Verkehrsmengen im nationalen und internationalen Güterverkehr. So prognostiziert der European Transport Report für Deutschland bis zum Jahr 2020 einen Zuwachs der Verkehrsleistung um rund 38 Prozent. Jeder dritte Betrieb, so eine Umfrage, plant bereits den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge.

In der Kölner Region wird spätestens dann die Infrastruktur aus allen Nähten platzen. Ob die geforderten mehr und größeren Umschlagplätze rechtzeitig in Betrieb gehen, damit die Region im Logistiksektor national und international vorne mit dabei ist, ist derzeit noch fraglich. Zudem werden die Flächen für weiteres Wachstum knapp. Jens Hoppe, Kölner Niederlassungsleiter des global agierenden Immobilienberatungsunternehmens Atisreal GmbH, sieht, dass die steigende Nachfrage nach Logistikflächen kein passendes Angebot mehr findet. „Bereits jetzt schon sind vor allem moderne Logistikflächen über 5.000 Quadratmeter Mangelware“, stellt Hoppe fest.

### Investitionen in vorhandene Stärken

Und deshalb investiert die Region Köln. Sie investiert in den sechs- und achtspurigen Ausbau des Autobahnringes. Sie investiert in den Hafen Godorf (s. Kasten). Sie hat ein umfassendes Netz von Gefahrgutstrecken ausgewiesen und in Köln-Nord soll ein weiteres Terminal für den kombinierten Güterverkehr entstehen.

„Das alles ist dringend nötig, denn sich über das vorhandene Potenzial einfach nur zu freuen, wäre der völlig falsche Weg“, warnt Clemens Lueg, Verkehrsexperte der Industrie- und Handelskammer zu Köln. „Damit Köln als starker Logistikstandort weiter existieren kann, brauchen wir Godorf, Köln-Nord, den Ausbau von Köln-Eifeltor und Gremberghoven. Wir brauchen die Sicherung des Frachtfluges am Flughafen und besonders die schnelle, intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander.“ Der Standortwettbewerb, so der Verkehrsexperte der IHK Köln, wird sich in erheblichem Maße durch Zahl und Schnelligkeit der Umschlaganlagen und Verknüpfungspunkte entscheiden. „Mit den geplanten Projekten steht die Region gut da“, so Lueg. „Aber die Projekte müssen verwirklicht werden – und das schnell.“

Text: Sabina Janssen | Fotos: Jürgen H. Krause

### Hafen Godorf

## Eine unendliche Geschichte – mit Happy End

Endlich stehen die Ampeln auf grün: Der Hafen Godorf darf ausgebaut werden – die Bagger rollen an. Ein jahrelanges Tauziehen geht zu Ende. Nicht nur die Stadt Köln, sondern die gesamte Wirtschaftsregion wird profitieren.

„Die zwanzigjährige Diskussion geht nun zu Ende und die Zeit des Handelns ist gekommen!“ Mit diesen Worten reagierte Dr. Herbert Ferger, Hauptgeschäftsführer der IHK Köln, Ende August erleichtert auf die Mehrheitsentscheidung des Kölner Stadtrats, den Hafen Godorf auszubauen. Wenige Wochen später ordnete die Bezirksregierung Köln die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 30. August 2006 zur Hafenerweiterung an. Und im Oktober begann die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) mit ersten Maßnahmen.

Damit wird jetzt eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte der Region endlich in Angriff genommen. „Die Zahlen sprechen für sich“, unterstreicht Ferger die Notwendigkeit: „Als wir die Diskussion 1988 begannen, wurden im Hafen Niehl gerade 100.000 Containereinheiten umgeschlagen. Heute ist es bereits das Fünf-

fache.“ Und ein Ende des Booms ist nicht abzusehen. „Die Container-Welle kommt – und nach allen Prognosen kommt sie mit hohen Wachstumsraten und großen Mengen unaufhaltsam auf uns zu“, sagte Dr. Hermann H. Hollmann, Vizepräsident und Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Köln, Anfang 2007 beim Seehafentag der IHKs Köln, Krefeld und Duisburg in Köln. Die teilnehmenden Experten waren sich einig: Binnenhäfen sind ein unverzichtbares Glied in der globalen Logistikkette, und sie erfüllen immer mehr Funktionen auch für die großen Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam, die an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Allein in Nordrhein-Westfalen werden 25 Prozent des gesamten Güteraufkommens über Binnenschiffe abgewickelt. „Unverzichtbar sind sie insbesondere für Massentransporte, die die industriellen Zentren versorgen“, heißt es in einem Positionspapier der drei IHKs. »



„Nach allen Prognosen wird die Container-Welle mit weiterhin hohen Wachstumsraten und großen Mengen unaufhaltsam auch in die Kölner Region schwappen.“

Dr. Hermann Hollmann, Vizepräsident der IHK Köln



### Schlüsselfertigbau Hallenbau

Giesers. Vielseitigkeit ist unser Programm!

Unter [www.giesers.de](http://www.giesers.de) haben wir für Sie sehenswerte Hallen und Objekte in höchst unterschiedlicher Art, Gestalt und Nutzung zusammengestellt. Nutzen Sie unsere Online-Kalkulation für eine erste Kostenabschätzung Ihres Bauvorhabens. Nehmen Sie Maß!



Giesers Stahlbau GmbH  
Isarstraße 16 · 46395 Bocholt  
Telefon 0 28 71/28 28 00  
Telefax 0 28 71/28 28 28  
E-Mail [info@giesers.de](mailto:info@giesers.de)  
[www.giesers.de](http://www.giesers.de)

## Dakota

Textildruck und Warenhandel  
Inh. Thomas Mosner



- beste Markenqualität
- schnelle Lieferung
- Produktion in Köln
- 5 - 50.000 Stück
- Lagerware
- Computer-Stickerei
- Pack- und Etikettierservice

Preisbeispiele

10.000 T-Shirts  
180 g weiß  
1-f. Druck  
**1,39 €**  
pro Stück  
inkl. aller Drucknebenkosten

1000 T-Shirts  
180 g schwarz  
2-f. Druck  
**1,99 €**  
pro Stück  
inkl. aller Drucknebenkosten

T-Shirt mit Ihrem Logo ab 1,39 €