



## Besondere Unternehmen in der Region

# Hafen Bonn - Am Zehnhoff-Söns GmbH Die Straße, das Binnenschiff und der Gütertransport



**Alfons Am Zehnhoff-Söns**, einer der Geschäftsführer des Unternehmens.

Der Hafen Bonn ist ein wichtiges Glied in der Logistikkette der Region. 50 Binnenschiffe werden hier wöchentlich entladen. Der Betreiber, die Am Zehnhoff-Söns GmbH International Logistic Services, sorgt zudem für den Gütertransport auf der Straße. Die Herausforderungen auf beiden Verkehrswegen haben allerdings zugenommen. Ein Firmenporträt in Zeiten von Niedrigwasser und Brückensanierungen.

Ein sonniger Tag im Februar, kurz vor 10 Uhr. Der morgendliche Berufsverkehr müsste eigentlich längst abebben, doch auf der Nordbrücke reiht sich in Fahrtrichtung Dreieck Bonn-Nordost Fahrzeug an Fahrzeug, langsam und stockend geht es voran. Die rechte Spur: ein Lkw hinter dem anderen, immer wieder kommt die Kolonne zum Stehen. Der Grund: die um-

fangreichen Sanierungsmaßnahmen auf Bonns nördlicher Autobahnbrücke. Seit Monaten eine Baustelle, wird sich die Situation in den kommenden Jahren nicht entspannen, denn die Brücke muss umfangreich ertüchtigt werden.

Dagegen der Rhein: Alles fließt. Alfons Am Zehnhoff-Söns sollte sich also entspannt zurücklehnen können. Ohne Staus erreichen die Binnenschiffe den Bonner Hafen, ohne unnötige Verzögerungen verlassen sie ihn wieder. Freie Fahrt stromab- und stromaufwärts. Auch wenn er als für den Gütertransport bedeutendste Binnenschiffahrtsstraße Europas gilt: Der Rhein hat, anders als die Autobahnen und Brücken in der Region, noch Kapazitäten.

Ganz entspannt ist der Unternehmer an diesem Morgen dennoch nicht. Das liegt zum einen am Jet-

lag: Alfons Am Zehnhoff-Söns kam am Tag zuvor aus Südostasien zurück, wo er geschäftlich zu tun hatte. Zum anderen bereitet ihm die Verkehrssituation in und rund um Bonn erhebliche Sorgen.

„Was in den nächsten zehn Jahren auf uns zukommt, hat es in sich“, sagt der Geschäftsführer der Am Zehnhoff-Söns GmbH. Das über 100 Jahre alte Traditionsunternehmen, das in dritter Generation von den beiden Brüdern Gregor Söns und Alfons Am Zehnhoff-Söns geführt wird, betreibt den Bonner Hafen in Graurheindorf, in dem Woche für Woche im Durchschnitt 50 Binnenschiffe be- und entladen werden. Manche transportieren Schüttgut – während Am Zehnhoff-Söns spricht, werden draußen gerade 1.800 Tonnen Steinsalz entladen, die für ein Unternehmen in Hürth bestimmt sind –, doch der Schwerpunkt des Bonner Hafens ist der Containertransport per Schiff von und zu den großen Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam („ZARA“-Häfen). Rund 100.000 Container werden jährlich in Bonn umgeschlagen. Um dafür gerüstet zu sein, investierte das Unternehmen in den vergangenen 15 Jahren einen zweistelligen Millionenbetrag, vor allem in eine zweite Verladebrücke, aber auch in neue Software, um die Abläufe noch stärker automatisieren und beschleunigen zu können.

Das Wort „Umschlag“ sagt es schon: Die Container müssen irgendwie vom Hafen zu den Kunden und von diesen zum Hafen gelangen. Auch darauf hat sich Am Zehnhoff-Söns spezialisiert. Das Unternehmen verfügt über eine Lkw-Flotte, die vor allem im Zubringerdienst zwischen Bonner Hafen und den Unternehmen in einem Umkreis von rund 100 Kilometern unterwegs ist.

So richtig rund wird das Geschäft eines internationalen Logistikers aber erst, wenn er seinen Kunden alle Transportmöglichkeiten anbietet, die es gibt. So eröffnete Am Zehnhoff-Söns jüngst eine Niederlassung am Flughafen Köln-Bonn, um Luftfracht anbieten zu können, außerdem sichert sich das Unternehmen für seine Kunden Kapazitäten auf Güterzügen und Seeschiffen. Zudem werden, wenn notwendig, auch direkt Lkw-Verkehre zu den Seehäfen angeboten.

Darüber hinaus engagieren sich die Bonner logistisch im Dreiländereck Deutschland-Luxemburg-Frankreich: Gemeinsam mit einem Trierer Unternehmen bildet Am Zehnhoff-Söns die Betreibergesellschaft des Hafens Trier. Der ist trimodal, hier treffen also Straße, Schiene und Wasserstraße aufeinander. Am Zehnhoff-Söns organisiert Schiffsverkehre auf der Mosel, bietet wöchentliche Ganzzüge zwischen Rotterdam, Antwerpen und Trier an und lässt zahlreiche Lkws fahren. 40 Prozent der umgeschlagenen Güter in Trier sind Massengut, allerdings steigt hier ebenfalls der Containerumschlag.

Womit wir bei den Sorgen des Unternehmers wären.

## Hafen Bonn – Am Zehnhoff-Söns GmbH



Der Hafen Bonn um 1970

**1907** gründete August am Zehnhoff ein Unternehmen für „Spedition, Schifffahrt, Lagerung“ in Bonn. Der Schiffsumschlag fand in der dazugehörigen Handelswerft auf Höhe der heutigen Bonner Beethoven-Halle statt. **1924** wurde die neue Handelswerft in Graurheindorf gegründet. Nach dem Zweiten Weltkrieg baut seine Frau Anna am Zehnhoff das Unternehmen nach erheblichen Zerstörungen wieder auf. 1958 stieg Schwiegersohn Wilhelm Söns ins Unternehmen ein, **1961** wurde dessen Frau Louise Am Zehnhoff-Söns nach dem Tod der Mutter Inhaberin. In den folgenden Jahrzehnten wuchs das Unternehmen, **1984** verlegte es die Verwaltung von der Römerstraße in ein neu erbautes Bürohaus direkt am Bonner Hafen. **2002** übertrug Louise Am Zehnhoff-Söns und ihr Ehemann den Großteil ihrer Geschäftsanteile an ihre Söhne Gregor und Alfons Söns. Zwei Jahre später gründeten Am Zehnhoff-Söns und die Stadtwerke Bonn im Rahmen einer



**Gregor Söns führt mit seinem Bruder Alfons die Geschäfte des Unternehmens.**



„Public Private Partnership“ die Bonner Hafenbetriebe GmbH. Am Zehnhoff-Söns übernahm die Verantwortung für das operative Hafengeschäft. Zur Stärkung des Ost-Asien-Geschäfts zeichnete Am Zehnhoff-Söns **2006** mit JAG Globlistics ein Joint-Venture in China. **2007** feierte das Bonner Familienunternehmen sein 100-jähriges Bestehen. Zur Wahrung der Familientradition änderte Alfons Söns 2011 seinen Namen in Alfons Am Zehnhoff-Söns. **2012** wurde im Rahmen eines Festaktes der Ausbau des Bonner Hafens abgeschlossen. **2015** eröffnete Am Zehnhoff-Söns ein Luftfrachtbüro am Flughafen Köln/Bonn sowie eine Niederlassung in Hamburg und stieg in die Betreibergesellschaft des Hafens in Trier ein.

[www.azs-group.com/de/](http://www.azs-group.com/de/)

### Besondere Unternehmen aus der Region

In unregelmäßigen Abständen stellen wir in „Die Wirtschaft“ besondere Unternehmen mit dem „etwas anderen Produktportfolio“ vor.



Vom Binnenschiff auf die Straße.

## Zu viele Baustellen und Staus, zu wenig Lkw-Fahrer

„Ich sehe erhebliche Probleme auf uns Logistiker zukommen“, sagt Alfons Am Zehnhoff-Söns in seinem Büro im Bonner Hafen. „Die Zahl der Nadelöhre auf den Straßen nimmt rasant zu.“ Schon die Situation auf der Nordbrücke sei kaum hinnehmbar. „Noch mehr Sorgen bereitet mir allerdings die bevorstehende Ertüchtigung des ‚Tausenfüßlers‘“, betont der Unternehmer und meint damit die innerstädtische Trasse der A565, die zwischen Tannenbusch und Enderich auf Stelzen verläuft. „Hier wird es jahrelang zu erheblichen Beeinträchtigungen kommen“, glaubt der Spediteur.

Denn während in NRW zahlreiche Brückenbauwerke akut gefährdet sind und saniert werden, nimmt zugleich der Güterverkehr auf der Straße immer weiter zu. „So wird der Gütertransit auf der Straße bis 2030 um rund 52 Prozent steigen. Die Straße wird damit auch zukünftig eindeutig die Hauptlast der Güterverkehre tragen“, heißt es im „Verkehrsleitbild Rheinland“ der IHK-Initiative Rheinland, der auch die IHK Bonn/Rhein-Sieg angehört.

Am Zehnhoff-Söns ist allerdings überzeugt, dass Lkw allein den zunehmenden Warenstrom gar nicht bewältigen können. „Die Branche steuert auf ein

Kapazitätsproblem zu“, sagt er. Das habe auch mit einem beträchtlichen Fachkräftemangel zu tun. „In Europa fehlen 40.000 Fahrer“, stellt der Unternehmer klar. In seiner eigenen Lkw-Flotte stammen inzwischen fast 40 Prozent der Fahrer aus dem EU-Ausland. Tendenz: steigend. „Wir könnten schon jetzt mehr Lkws einsetzen, wenn wir mehr Fahrer hätten“, sagt Am Zehnhoff-Söns.

## Starke Einbußen durch anhaltendes Niedrigwasser

Wie gut also, dass der Rhein noch Kapazitäten hat und mehr Binnenschiffe aufnehmen kann als bisher. Wenn er genug Wasser hat.

Im vergangenen Jahr hatte der Rhein nicht genug Wasser. „Im Vergleich zu den Vorjahren dauerte die Niedrigwasserphase ungewöhnlich lange an, von Ende Juni bis Anfang Dezember“, heißt es in einer Mitteilung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn von Anfang Februar. An einigen Rheinabschnitten wurden laut GDWS die niedrigsten Wasserstände seit Beginn der Aufzeichnungen gemessen. In den letzten 150 Jahren habe es nur fünf weitere Niedrigwasserphasen mit noch länger andauernden Niedrigwassertagen gegeben.



„An sich kommen wir mit einer Niedrigwasserphase zurecht, wenn diese nicht länger als drei Wochen dauert“, sagt Am Zehnhoff-Söns. „Aber mehrere Monate anhaltendes Niedrigwasser – das hat den Verkehrsträger Binnenschiff enorm beeinträchtigt.“

Die GDWS verzeichnete signifikante Ladungsrückgänge auf dem gesamten Rhein von Basel bis Emmerich und eine reduzierte Anzahl von Güterschiffen auf dem Rhein. Ein Zahlenbeispiel: An der Schleuse Iffezheim am Oberrhein wurden laut GDWS im Vergleich zum Vorjahr 23,6 Prozent weniger Güter transportiert. 2018 waren es 17,2 Millionen Tonnen, 2017 hingegen 22,5 Millionen. Die Anzahl der geschleusten Schiffe habe 2018 bei 25.100 gelegen, im Jahr davor bei etwa 29.100 – ein Rückgang von 13,8 Prozent.

Auch Alfons Am Zehnhoff-Söns hat ein Zahlenbeispiel parat. Er deutet aus dem Fenster auf den Kran, der immer noch Steinsalz entlädt. „1.800 Tonnen“, sagt er, „aber während des Niedrigwassers konnte das gleiche Schiff nur 300 Tonnen transportieren.“ Im Containerbereich sei es ähnlich gewesen.

Zwar gebe es einen sogenannten Kleinwasserzuschlag, doch bedingt durch den Kapazitätsmangel kam es zu einer Verkehrsverlagerung auf die Straße. Davon konnte sein Unternehmen teilweise profitie-

ren, aber natürlich kamen auch andere Spediteure zum Zuge. Die Folge des extremen Niedrigwassers: „Wir sind jahrelang kontinuierlich gewachsen, sogar noch bis zum August 2018“, erzählt Am Zehnhoff-Söns, „doch fürs Gesamtjahr 2018 mussten wir erstmals einen Rückgang der umgeschlagenen Gütermenge gegenüber dem Vorjahr verzeichnen.“ Lag der Umschlag des Unternehmens 2017 bei 230.795 TEU („TEU“ steht für „twenty-foot equivalent unit“, eine international standardisierte Einheit zur Beschreibung der Ladekapazität von Schiffen; 1 TEU entspricht einem 20 Fuß langen ISO-Container), konnten 2018 lediglich 209.317 TEU erzielt werden.

## Tradition und Zukunft: Die vierte Generation läuft sich warm

Dennoch lässt sich Alfons Am Zehnhoff-Söns weder von Niedrigwasser noch von Staus und Baustellen aus dem Konzept bringen. „Natürlich könnten wir gut auf diese Herausforderungen verzichten, aber so ist nun mal die Realität, also nehmen wir die Herausforderungen an“, sagt er mit demselben unternehmerischen Elan, der die Familie seit der Firmengründung 1907 auszeichnet.

Er sieht das Unternehmen mit seinen inzwischen über 300 Beschäftigten, davon 230 am Standort Bonn, gut aufgestellt und für die Zukunft gerüstet. Nach den umfangreichen Erweiterungsmaßnahmen vor knapp zehn Jahren habe man zuletzt kräftig in die Digitalisierung der Geschäftsprozesse investiert. „Das Containergeschäft ist heute in zweiter Linie ein Transport- und in erster Linie ein Informationsgeschäft“, weiß Am Zehnhoff-Söns, „entscheidend für einen schnellen Umschlag ist, dass die relevanten Daten schon bei uns eintreffen, bevor das Schiff oder der Lkw kommt.“

Entscheidend für den Erfolg des 112 Jahre alten Unternehmens ist zudem in regelmäßigen Abständen ein frühzeitig und systematisch angelegter Nachfolgeprozess. Die Brüder Gregor Söns und Alfons Am Zehnhoff-Söns denken zwar noch nicht ans Aufhören. „Trotzdem haben wir in der Familie frühzeitig über unsere Nachfolge gesprochen“, erzählt er. Die Chance, dass die Zügel in Familienhand bleiben, ist groß: Zwei Söhne und damit die vierte Generation sind bereits im Unternehmen aktiv: Alexander Am Zehnhoff-Söns leitet das operative Geschäft im Hafen Trier, sein vier Jahre jüngerer Bruder Andreas hat eine leitende Funktion am Bonner Standort. „Er kümmert sich neben der Öffentlichkeitsarbeit um die stetige Weiterentwicklung der EDV-gestützten Prozessabläufe innerhalb der Unternehmensgruppe“, erläutert Vater Alfons. „Es ist gut und richtig, dass das Unternehmen mit der nächsten Generation die Tradition fortführt, aber dabei auch neue Wege geht!“

Lothar Schmitz,  
freier Journalist, Bonn