

NEUES UMSCHLAG-TERMINAL IN KÖLN



Im Norden von Köln ist ein neues Güterverkehrszentrum entstanden. Das KV-Terminal Köln-Nord, das die Häfen und Güterverkehr Köln AG mit Förderung durch die Bundesrepublik Deutschland errichtet hat, dient dem Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelaufliegern vom Lkw auf die Bahn und umgekehrt. Am Montag, 22. Juni, wurde die neue Anlage offiziell in Betrieb genommen.

„Ich freue mich, dass wir mit dieser wichtigen Investition in die Verkehrsinfrastruktur künftig einen erheblichen Beitrag dazu leisten können, Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern. Das entlastet die Straßen, hält die Region mobil und stärkt den Wirtschaftsstandort Köln“, betont HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Die nun eröffnete erste Baustufe umfasst fünf Gleise mit einer Nutzlänge von rund 300 Metern, vier Abstellspuren und einen Containerkran. Aktuell können hier rund 42.000 Ladeeinheiten (67.000 TEU Standardcontainer) pro Jahr umgeschlagen werden. Die zweite Baustufe, die bis Ende 2017 realisiert werden soll, sieht eine Verlängerung der Gleise auf 700 Meter und einen zweiten Kran vor. Die Kapazität wird dadurch auf 93.750 Ladeeinheiten (150.000 TEU) erhöht.

Die erste Baustufe wurde mit Bundesmitteln in Höhe von rund 17 Millionen Euro gefördert, insgesamt wurden hier ca. 22 Millionen Euro investiert.

Das Terminal Köln-Nord liegt verkehrsgünstig in der Nähe der Autobahn-Anschlussstelle Köln-Niehl (A1/A57) und ist Teil des Industrieparks Nord, der auf dem Gelände einer ehemaligen Raffinerie entsteht. Auf einer Fläche von 150.000 Quadratmetern kann die Anlage künftig je nach Bedarf bis zu einer Umschlagkapazität von 250.000 Ladeeinheiten pro Jahr (400.000 TEU) ausgebaut werden. „Das modulare Konzept ermöglicht es, die weiteren Ausbaustufen entsprechend der Verkehrsentwicklung zu realisieren“, unterstreicht Leonhardt.

Als erster Kunde der HGK wickelt die CargoBeamer AG im Terminal Nord innovative Zugverkehre von Köln nach Melzo bei Mailand ab. Die dabei zum Einsatz kommende Technik ermöglicht erstmals den Transport nicht kranbarer vier Meter hoher Lkw-Sattelaufleger im Alpentransit auf der Gotthard-Achse. Weitere Verbindungen zu Zielen in Deutschland, Italien, der Schweiz und BeNeLux sind in Planung.

Kerndaten zum KV-Terminal Köln-Nord

Adresse: Franz-Greiß-Straße, 50735 Köln

Größe des Terminals (gesamt): 152.000 m²

Bimodales Terminal für den Umschlag im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße. Abhängig vom Mengenaufkommen sind zwei Module mit insgesamt fünf Baustufen geplant.

- Die erste Baustufe von Modul A umfasst fünf Gleise mit ca. 300 m kranbarer Nutzlänge, vier Abstellspuren für Ladeeinheiten (LE) sowie einen Containerkran. Die Umschlagkapazität beträgt zunächst ca. 42.000 LE (67.000 TEU Standardcontainer) pro Jahr.
- In der zweiten Baustufe (Modul A2) erfolgt bis Ende 2017 der Ausbau der Gleise auf 700 m Nutzlänge; ein zweiter Kran wird zugesetzt. Kapazität: 93.750 LE (150.000 TEU) pro Jahr.
- In der dritten Baustufe wird die Anlage um einen dritten Containerkran erweitert. Die Umschlagkapazität steigt auf 137.500 LE (220.000 TEU) pro Jahr.
- Die vierte und fünfte Baustufe ist abhängig von der weiteren Marktentwicklung und umfasst den Bau des Moduls B mit weiteren vier Umschlag-

gleisen, drei Abstellspuren und drei Containerkränen. Maximale Gesamtkapazität: 250.000 LE pro Jahr.

Aktuelle Kennzahlen

Größe des Terminals (Modul A1): 34.100 m²

Ingate-Schalter 1

Bürocontaineranlage Nutzfläche: 173 m²

Anzahl der Gleise: 5

kranbare Gleislänge: 300 m

Abstellspuren für Ladeeinheiten: 4

Anzahl der Kräne: 1

Tragfähigkeit des Krans: 41 Tonnen

Spurweite des Krans: 43 m

Hubhöhe des Krans: 12,80 m (1 über 3 High-Cube Container)

Anzahl Abstellplätze in TEU : 488

davon für Gefahrgut: 32

Sattelaufleger 23 außerhalb der Umschlagfläche

In Modul A2 stehen (ab Ende 2017) 116.000 m² Fläche, 700 m kranbare Gleislänge, zwei Kräne sowie 980 TEU Abstellplätze (davon 104 für Gefahrgut) zur Verfügung.

Zum Unternehmen: Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist eine Tochtergesellschaft unter dem Dach des Stadtwerke Köln Konzerns. Mit einer eigenen Lok- und Waggonwerkstatt, 250 Kilometern eigener Gleisanlagen und 66 Gleisanschlüssen gehört die HGK zu den bedeutenden deutschen Eisenbahn-unternehmen. Über die Beteiligung am Logistikdienstleister RheinCargo ist die HGK einer der größten Binnenhafenbe-

treiber Europas und das größte deutsche Privatunternehmen im Schienengüterverkehr.

Foto: HGK

VERLÄSSLICHE BEDINGUNGEN



Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Rheinachse sind verlässlichere Rahmenbedingungen des Bundes zur Finanzierung und Planung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Dazu gehören ausreichende finanzielle Mittel für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, die Schaffung von Planungskapazitäten und die Sicherung von regionalen Ansprechpartnern im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Diese Forderung erhoben die Verkehrsminister Winfried Hermann (Baden-Württemberg), Roger Lewentz (Rheinland-Pfalz) und Tarek Al-Wazir (Hessen) bei der diesjährigen „Länderkonferenz Rhein“ in Mannheim.

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Michael Groschek, der an der Veranstaltung nicht teilnehmen konnte, unterstrich die Forderung seiner drei Ministerkollegen. Er lud zur nächsten „Länderkonferenz Rhein“ nach NRW ein.

Unter dem Motto „Verkehrsachse mit Zukunft“ diskutierten Experten aus der Hafen- und Logistikbranche im Mannheimer Konferenzzentrum Rosengarten vor Teilnehmern aus der Politik und Fachpublikum über die Bedeutung und Zukunft des Rheinkorridors für die Transport- und Logistikket-

ten. Die Rhein-anlieger-Länder haben angesichts des prognostizierten Anstiegs des Transportaufkommens ein großes Interesse an einer zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Rheinkorridors. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015, der ganz oben auf der Agenda der Verkehrspolitik der aktuellen Legislaturperiode steht, werden auch für die Rheinnachse die Verkehrsprojekte bis zum Jahr 2030 bestimmt.

Gemeinsam mit Bayern hatten sich die Rhein-Länder im Jahr 2013 auf die sogenannte „Düsseldorfer Liste“ verständigt. Sie enthält 36 Schlüsselprojekte, die auf die verstärkte Nutzung der Binnenschiffverkehrswege und die schnelle Erreichbarkeit der Umschlagszentren an den Binnenhäfen ausgelegt sind. Angesichts des weiter steigenden Transportaufkommens müssen diese bei der Infrastrukturplanung des Bundes und der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bevorzugt berücksichtigt werden, so die Rhein-Anrainerländer.

„Der Ausbau der Infrastruktur muss schneller vorankommen und deren Erhalt gesichert werden. Überlastete Straßennetze werden das weiter steigende Transportaufkommen im Güterverkehr zukünftig nicht mehr aufnehmen können“, betonten die Vertreter der Anliegerländer. Zudem sei im Rheintal die Belastung durch den Bahnlärm bereits jetzt so hoch, dass auch die Schiene kaum noch Kapazitäten biete. Auf den Wasserstraßen gebe es hingegen noch freie Kapazitäten, die es mit intelligenten Konzepten zu nutzen gelte. Dies sei auch ökologisch der sinnvollste Weg, so der einhellige Tenor.

RHEINISCHE FACHHOCHSCHULE KÖLN ÜBERNIMMT DIE HOCHSCHULE NEUSS

Die Geschäftsführung der RFH und der Insolvenzverwalter Michael Bremen informierten Freitag, 19. Juni, Studenten, Mitarbeiter und Dozenten der Hochschule Neuss über den Investorenprozess: Käufer ist die Rheinische Fachhochschule in Köln.

Insolvenzverwalter Michael Bremen (BREMEN HOUBEN Rechtsanwälte) aus Düsseldorf teilte mit, dass die Hochschule Neuss mit Wirkung vom Samstag, 20. Juni 2015, von der Rheinischen Fachhochschule Köln gGmbH (RFH) übernommen wird. Die Übernahme beinhaltet, dass die 254 Studierenden ihre nach wie vor hochschulrechtlich akkreditierten Studiengänge wie geplant bis zum Abschluss fortsetzen können. 27 Studierenden, die für das kommende Wintersemester 2015/2016 bereits Studienverträge unterschrieben haben, können ihr Studium planmäßig aufnehmen. Die 30 Mitarbeiter der Hochschule einschließlich der an der Hochschule Neuss als Gesellschafter nicht beteiligten Dozenten werden übernommen. Die weitere Tätigkeit der Gesellschafter und Mitglieder des Hochschulpräsidiums Prof. Dr. Jockel und Prof. Dr. Mohsen hängt von deren Verhandlungen mit der Rheinischen Fachhochschule ab. Der Standort der Hochschule Neuss bleibt erhalten.

Insolvenzverwalter Michael Bremen begrüßt, dass mit der Rheinischen Fachhochschule Köln ein starker strategischer Partner für die Hochschule Neuss gefunden werden konnten. Die Rheinische Fachhochschule Köln ist eine der ältesten und mit knapp 6.000 Studierenden größten privaten Fachhochschule Deutschlands. Sie bietet Bachelor- und Masterstudiengänge in Vollzeit und berufsbegleitend an und verfügt über Fachbereiche wie Ingenieurwissenschaften, Elektrotechnik, Wirtschaftsingenieurwesen, Medienwissenschaften, Betriebswirtschaft und Recht inkl. Wirtschaftsinformatik, und Wirtschaftspsychologie sowie Medizin, Ökonomie und Gesundheitswesen. Sie unterhält die entsprechenden technischen Einrichtungen, in denen die erforderlichen praxisbezogenen Ausbildungsabschnitte der jeweiligen Studiengänge absolviert werden können. Die Rheinische Fachhochschule verfolgt mit ihrem Einstieg bei der Hochschule Neuss ihren Wachstumsprozess durch Integration von Studiengängen in ihr praxis- und berufsorientiertes Ausbildungsangebot.

SCHWERLASTTRANSPORT GANZ LEICHT



Was ist, wenn ein Schwerlasttransport durch die Straßen Krefelds fährt und kaum einer kriegt es mit. Während sich die meisten Bürger am Freitag Abend vor Pfingsten langsam in das lange Wochenende fallen ließen, leisteten die Fachleute von Felbermayr noch einmal konzentrierte Proffiarbeit.

Von ihrer Umschlagsstelle am Hafenkopf bewegten sie einen 7,50 Meter mal 6,50 Meter großen und 20 Meter langen sowie 25.000 Kilo schweren Stahlbehälter zu einem Hafenunternehmen. Und das beinahe in Rekordtempo.

Wenn im Fernsehen Schwertransporter gezeigt werden spielen sich immer wieder die gleichen Szenen ab: Schreiende Männer im grellen Licht der Blinklichter, die langsame Fahrt Millimeter für Millimeter, an deren Ende dann doch ein oder zwei Zentimeter für die Durchfahrt fehlen. Ampelanlagen die in letzter Sekunde weichen müssen, verzweifelte Planer, fassungslose Zuschauer.

Wer auch das im Krefelder Süden erwartete, wurde am Freitag Abend vor Pfingsten tief enttäuscht. Sicher und schneller als die nebenher

laufenden Begleiter folgte der Tieflader seiner Route. Vorweg ein Polizeifahrzeug, dessen Besatzung die Straße sperrte, während ein Mitarbeiter der Firma Felbermayr störende Verkehrszeichen abmontierte und nach wenigen Minuten, kaum dass der Koloss zügig vorbei gerollt war, wieder in die Erde steckte. Dann ein weiteres Blaulicht-Fahrzeug. Nur zwei, drei Minuten und der Spuk war beendet, kaum das er begonnen hatte. Selbst die begleitenden Polizeibeamten zeigten sich beeindruckt. Von den Zuschauern ganz zu schweigen.



Niederlassungsleiter Jürgen Schüring argumentiert: Den reibungslosen und deshalb wenig dramatischen Ablauf führt er zum Teil auf akribische Planung, hohe Professionalität sowie die große Erfahrung seiner Mitarbeiter zurück. Vor allem aber bedankt er sich bei den hochprofessionellen Partnern entlang des Weges. Bei der Stadt Krefeld ebenso wie der Polizei und natürlich den Ansprechpartnern beim Hafenkunden und last but not least den Schwerlastspezialisten des beteiligten Kranunternehmens. Dessen Mitarbeiter hoben den Koloss zunächst vom Transporter und bewegten ihn dann innerbetrieblich nochmals wobei auch diese Schwerlastlogistiker ihr Logistik- und Krankonzept ausgespielten.

„Und dann muss auch keiner schreien oder unnötig Alarm machen“, winkt der erfahrene Logistiker ab. Und wendet sich schon dem nächsten Projekt zu. Von dem die Krefelder wahrscheinlich wieder nichts mitbekommen werden.

DEN RESPEKT DER MITARBEITER GEWINNEN



Tobias Haberland hat sich vor dreieinhalb Jahren entschlossen in das elterliche Familienunternehmen einzutreten. Kein leichter Schritt, wie er berichtet.

Schaut man in die einschlägige Wirtschaftspresse scheint eine der größten Herausforderungen für traditionelle Mittelständler die Unternehmensnachfolge zu sein. Wie sieht das ein junger Mensch, der sich entschlossen hat, im Unternehmen der Familie aktiv zu werden? Und: Was ist das Geheimnis, einen solchen Übergang erfolgreich zu gestalten? Auf Spurensuche im Neusser Hafen: Hier ist Tobias Haberland vor dreieinhalb Jahren in das mehr als hundertjährige Familienunternehmen M. Zietzschmann GmbH & Co. KG eingetreten.

„Als geschäftsführender Gesellschafter bin ich ein bisschen Mädchen für alles“, lacht der 32-Jährige. Und präzisiert dann direkt: „Im Prinzip bin ich hauptsächlich für die Organisation des Unternehmens verantwortlich. Dazu gehören das Personalmanagement, das Thema Genehmigungen und Investitionsentscheidungen – vieles selbstverständlich mit meinem Vater gemeinsam. Außerdem kümmere ich mich um verschiedene rechtliche Dinge, die beurteilt werden müssen.“

Besonders stolz ist er auf sein „erstes Baby“, das erfolgreiche Projektmanagement für den Neubau des Schüttgut-Terminals. Vor knapp zwei Jahren eröffnete der Komplex an der Heerdterbuschstraße. Haberland hatte unter anderem Architekt, Handwerker und Sachverständige koordiniert, Marktanalysen erstellt und vieles mehr.

Die Fachleute hätten ihn schnell als Ansprechpartner akzeptiert – ebenso wie die rund 30 Mitarbeiter des Unternehmens als Mitgeschäftsführer. „Ich habe allerdings das Glück, dass ich schon als Schüler regelmäßig in den Ferien im elterlichen Betrieb mein Taschengeld aufgebessert habe. Dadurch kenne ich die Alteingesessenen – und sie kannten mich“, verrät er ein Erfolgsgeheimnis. „Wer sich schon als Junge die Finger dreckig gemacht und Einsatz gezeigt hat, wird schneller akzeptiert als wenn man einfach sagt ich bin der Chef. Man braucht diesen Rückhalt der Mannschaft, sonst passiert gar nichts. Aber diesen muss man sich durch Leistung selber erarbeiten und jeden Tag neu verdienen. Das kommt nicht zugeflogen.“

Als Junge hatte er noch nicht das Ziel, einmal in das Unternehmen einzutreten. Auch der Vater habe die Berufswahl seiner Söhne nicht beeinflusst. „Ich denke, insgeheim hat er es sich gewünscht, dass einer von uns diese Wahl trifft. Aber es wäre nicht gut gewesen, Druck aufzubauen.“

Entsprechend studierte Haberland zunächst BWL in Konstanz und Saarbrücken, absolvierte zusätzlich einen Master in Sydney. Er trat sogar in ein Trainee-Programm bei einer Frankfurter Privatbank ein. Als er jedoch nach einem Jahr das Angebot erhielt, eine feste Stelle anzutreten, zögerte er. „Ich merkte, dass ich an der Wirtschaft teilhaben wollte, selbst gestalten, etwas leisten statt andere zu beurteilen. Und da hatte ich das unendlich große Glück, dass unsere Familie ein Unternehmen besitzt und betreibt.“

Noch dazu in der Logistik, die wie keine andere Branche extrem abwechslungsreich sei, wie er schwärmt: „Kein Tag ist wie der andere, ich kann sehr viel lernen und auch Perspektiven verwirklichen. Ich komme mit ganz vielen Leuten zusammen, die wirklich etwas tun und leisten.“ Und: Im Gegensatz zu einem Angestellten, so seine Bilanz, fließe der Erfolg direkt in das eigene Unternehmen. „Aber Unternehmertum und unternehmerisches Denken versuchen wir jedem bei Zietzschmann nahe zu bringen.“

Der Vater habe sich über den unerwarteten Anruf schon gefreut. „Glaube ich“, meint Haberland und lacht erneut. „Ich denke, ich habe ihn schon damit überrascht.“

Und die Reaktion bei den Mitarbeitern? „Bei denen, die ich schon kannte, glaube ich schon, dass es sie gefreut hat. Die anderen haben erst einmal abgewartet. Da war eine völlig normale und gesunde Neutralität vorhanden. Diese Mitarbeiter muss ich nach und nach mit Leistung überzeugen. Und ich hoffe, dass sie das was ich bisher getan habe, auch gutheißen.“

Derzeit beschäftigt sich der Jungunternehmer damit, noch mehr Interessenten für das Schüttgut-Terminal zu gewinnen. Ihm ist es gelungen, Genehmigungen für den Umschlag und die Lagerung nicht nur von Düngemitteln, Mineralien und Baustoffen sondern auch von Wertstoffen sowie Grundstoffen für die Chemieproduktion zu erhalten. Was ebenso viel Zeit wie Nerven und Geld gekostet hat. Aber es hat sich gelohnt. „Wir können zum Beispiel Streusalz, Düngemittel, Chemieprodukte für die Wasseraufbereitung oder Mineralien für die Glasindustrie handeln. Es gibt kaum etwas an Schüttgütern, was wir nicht umschlagen und lagern können.“ Und natürlich auch den An- und Abtransport über wahlweise Straße, Schiene oder Wasserstraße organisieren. Mit den entsprechenden Verlagerungseffekten weg von der Straße hin auf Schiff oder Bahn.

„Das alles ist uns Mitte letzten Monats gestattet worden und wir gehen jetzt in den Betrieb. Aber ich denke, dadurch sind wir für die Zukunft noch ein bisschen besser aufgestellt“, freut er sich ein weiteres Kapitel in der Unternehmensgeschichte geschrieben zu haben.

Klassisch

M. Zietzschmann GmbH & Co. KG ist ein unabhängiges Familienunternehmen mit Sitz im Binnenhafen Neuss-Düsseldorf. Neben dem Betreiben von eigenen Lager- und Umschlagsbetrieben beschäftigen sich die Mitarbeiter mit Spedition im klassischen Sinne, nämlich Ware rechtzeitig, kosteneffizient und so ökologisch wie möglich von A nach B zu bringen. Hierzu bedienen sie sich aller gängigen Transportmittel.

1000 BEZAHLBARE WOHNUNGEN BIS 2020



Die Neusser Bauverein AG startet ein ambitioniertes Projekt bis zum Jahr 2020 insgesamt eintausend bezahlbare Wohnungen neu zu schaffen. Der Vorstandsvorsitzender Frank Lubig erklärt warum das Unternehmen diesen Kraftakt unternimmt.

Hafenzeitung: Herr Lubig, wie spricht man ihr neues Projekt eigentlich aus?

Lubig: 1000 20 20

Und was bedeutet das?

Das ist unser Name für das bereits angelaufene Programm, in Neuss bis zum Jahr 2020 eintausend bezahlbare Wohnungen neu schaffen.

Warum dieser Namen?

Wir wollten es einfach auf den Punkt bringen. Sehen Sie, wir sind der größte Anbieter für bezahlbaren Wohnraum in Neuss mit einem Bestand von aktuell rund 7000 Wohnungen. Und wir wissen, dass ein großer Druck auf dem Wohnungsmarkt liegt. Denn wir haben viele Interessenten, die bei uns vorsprechen und nach einer bezahlbaren Wohnung fragen.

Als Antwort auf diese Nachfrage, in Erfüllung des Auftrages aus unserer Satzung und in Anbetracht unserer Verantwortung als großes Wohnungsbaunternehmen haben wir deshalb eine Zielvorstellung entwickelt. Und daraus eine strategische Entscheidung getroffen, wie wir dem begegnen können.

1000 bezahlbare Wohnungen – ist das nicht ein bisschen hoch gegriffen?

Nein, auf keinen Fall. Wir haben natürlich ständig Projekte, die sich in verschiedenen Phasen befinden. Rund 600 Wohneinheiten sind derzeit in der konkreten Umsetzung und Planung. Wir haben Sachen akquiriert, bei anderen Sachen bereiten wir den Kauf vor. Alles in allem sind das über 1000 Einheiten, die wir konkret bearbeiten. Und von daher kam auch der Name. Das ist keine Werbeslogan, kein Blick in die Glaskugel, sondern eine konkrete Zahl die fundamental hinterlegt ist mit konkreten Projekten.

Das sind große Ziele

Ja, das ist ein großes Volumen, wir werden rund 250 Mio. Euro investieren. Aber wir haben die letzten acht Jahren über 1000 Einheiten bezahlbaren Wohnraum realisiert und sind damit unserer Satzung gerecht geworden. Und die heißt eben ganz konkret Sicherung der Neusser Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum. Und wir sehen auch in den nächsten Jahren als unser Ziel an, dieses zu erreichen. Deshalb sehe ich 1000 20 20 sicherlich auch als ganz klares Signal nach außen. Wir stehen zu unserer Aufgabe und unserem kommunalen Auftrag. Wir sind der städtebauliche Sozialpartner der Stadt. Natürlich ist so ein Programm auch eine große Verantwortung, es handelt sich um ein großes Volumen auch im Vergleich mit anderen Wohnungsbaugesellschaften. Aber so sehen wir uns: Wir sind prägend, auch was die Investitionsbereitschaft und den Gestaltungswillen angeht.

2000 Wohnungen in etwas mehr als zehn Jahren, haben sie nicht Angst zu schnell zu viel zu wachsen?

Nein, wir sind gut aufgestellt. Ein ganz wichtiger Schwerpunkt unserer täglichen Arbeit ist und bleibt die Hausbewirtschaftung; Vermietung, Betreuung und Verwaltung. In den vergangenen Jahren haben wir die drei Organisationen kundenfreundlicher und serviceorientierter gestaltet. Und von daher sind wir auch hier personell sehr gut ausgestattet. Ger-

ade was das Thema der Bewirtschaftung angeht. In unserer Branche ist Bauen das eine. Aber die Wohnungen müssen ja auch kaufmännisch ebenso wie sozial bewirtschaftet werden. Gerade zweites ist uns als Sozialpartner der Stadt ganz ganz wichtig. Entsprechend haben wir zusammen mit unseren Sozialpartnern in den letzten Jahren sehr gute Erfahrungen gemacht. Und wir werden mit ihnen auch weiterhin eng zusammen arbeiten.

Die Mieter müssen sich also keine Gedanken machen, dass für die Finanzierung von 100 20 20 an der Pflege der Grünanlagen und dem Unterhalt der Wohnungen gespart wird?

Nein. Wir haben ja unsere Instandhaltungsabteilungen und nach wie vor den großen Bereich der Serviceabteilungen. Mit eigenen Gärtnern, Heizungsmonteuren sowie Bau- und Malerabteilung. Unser Service zählt 40 Mitarbeiter weil wir der Überzeugung sind, dass wir unsere selbst gesteckten Ansprüche in der Qualität eben nur mit eigenen Spezialisten erfüllen können.