

duisportmagazin

1

Ein Magazin der Duisburger Hafen AG 1/2014



duisport empfängt chinesischen Staatspräsidenten

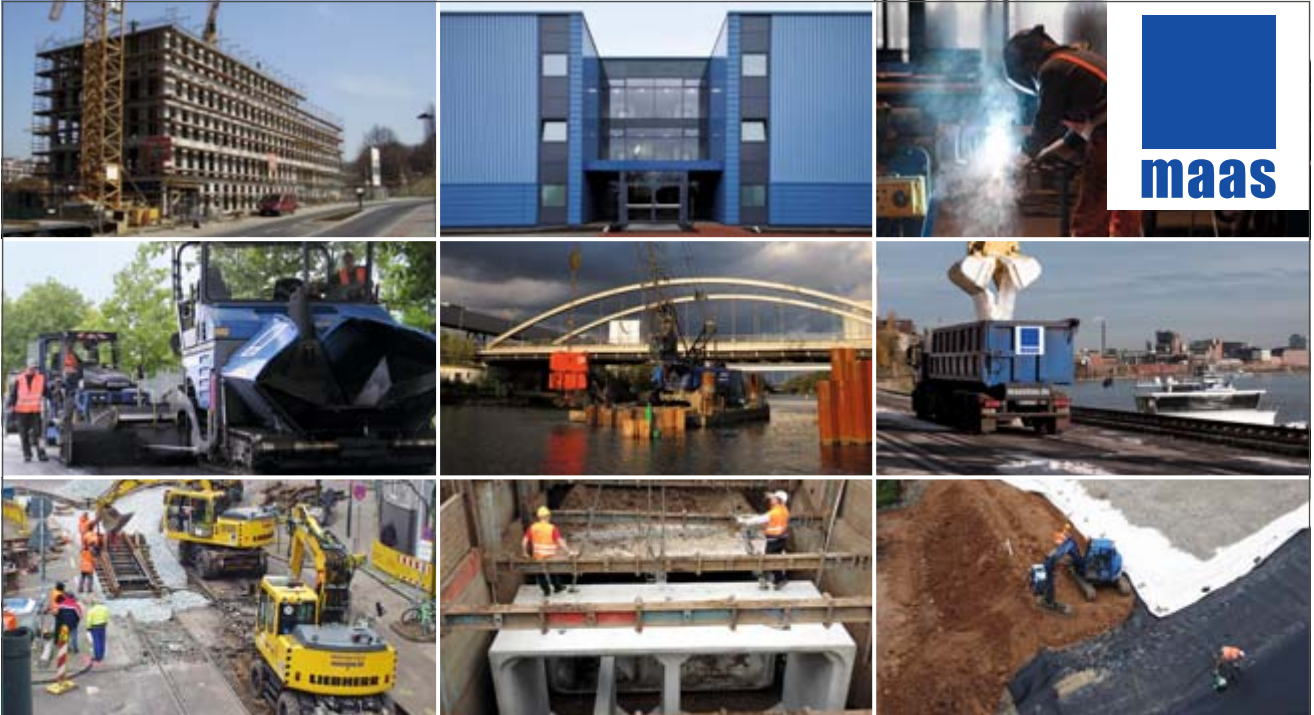
Maritime Ladungsströme

Effiziente Terminalinfrastruktur

Fußball-Hafenwelt in Duisburg

duisport





Wir sind mehr als ein Bauunternehmen. Unsere Unternehmensgruppe ist seit über 110 Jahren ein starker Partner, nachhaltig und innovativ.

MAAS führt Ihre Baumaßnahmen und Industriedienstleistungen konventionell aus und setzt besondere Maßstäbe für Ihre schlüsselfertigen und funktionalen Projektaufgaben: Aus Beton, Stein oder Stahl, ganzheitliche Lösungen über Schiene oder Straße, zu Wasser oder zu Land, unter oder über der Erde. Ihre Herausforderung nehmen wir gerne an. Neue Wege für neue Ideen - „nehmen Sie MAAS“.

Unternehmensgruppe Maas

Rheinlandstr. 1-3 · 47445 Moers · Telefon: 02841 940-0 · info@maasbau.de

- Tief- und Spezialtiefbau
- Wasserbau
- Hoch- und Schlüsselfertigbau
- Gleisbau
- Stahlbau und Schweißtechnik
- Industrieservice
- Baumaschinen
- Bergbau

maasbau.de

HAEGER & SCHMIDT INTERNATIONAL

- ✓ Binnenschifffahrt
- ✓ Fluss-See-Schifffahrt
- ✓ Projektlogistik
- ✓ Umschlag & Lagerlogistik

Haeger & Schmidt International GmbH
 Vinckeweg 22. 47119 Duisburg
 Tel. +49 203 8003-0
 haegerundschmidt.de

H&S Container Line GmbH
 Vinckeweg 22. 47119 Duisburg
 Tel. +49 203 8003-0
 hs-containerline.com

H&S Container Line

- ✓ Umweltfreundliche Containertransporte auf Wasserstraße und Schiene
- ✓ Terminal Operations in Andernach & Kehl
- ✓ Lokale Gestellungen per LKW
- ✓ Stuffing & Stripping / Depotverwaltung
- ✓ Individuelle multimodale Lösungen

HAFEN

- 4 Chinesischer Staatspräsident Xi Jinping besucht Duisburger Hafen
- 8 Vernetzung der logport-Familie wird forciert
- 10 Immer stärker auf der Schiene unterwegs
- 13 Neue Kunden für die Kohleninsel

NETZWERK

- 14 Messen und Tagungen 2014
- 16 Hafen live am Tag der Logistik
- 17 jobcenter Duisburg verlässlicher Partner der Logistikbranche

IM FOKUS

- 20 Seehafenprognose 2030
- 25 Neue Autobahnschilder vermitteln Stärken des Standortes Duisburg
- 26 Forschungsprojekt SefLog abgeschlossen
- 28 Minister Groschek eröffnet erstes Schiffermahl

PORTRÄT

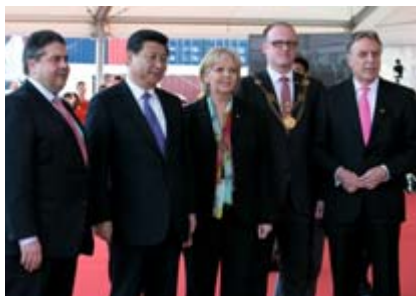
- 30 Duisburg Kombi-Terminal wächst dynamisch
- 32 Österreichs Logistikkreuzung Ennshafen
- 34 Die Box für trockene Transporte

KUL-TOUR

- 36 Museum DKM feiert fünften Geburtstag

SERVICE

- 38 Schiffs- und Bahnliste
- 42 duisport – der Hafen
- 43 Hafenplan



4 Chinesischer Staatsbesuch

Präsident Xi Jinping im Duisburger Hafen

Ende März begrüßte die duisport-Gruppe den chinesischen Präsidenten Xi Jinping auf dem Logistikareal logport I. Gemeinsam mit Vizekanzler Sigmar Gabriel und NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft nahm Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, den hochrangigen Besuch persönlich in Empfang. Im Mittelpunkt stand die Einfahrt des „Yuxinou“-Zuges, der die Städte Chongqing in Zentralchina und Duisburg in nur 16 Tagen miteinander verbindet.



6 Maritime Landungsströme

Westhäfen erobern Wachstumsmärkte

Qualitätsprobleme in den Nordhäfen sowie die bevorstehende Absenkung der Schwefelgrenzwerte ab 2015 für den Schiffsbetrieb in Nord- und Ostsee führen auf Dauer zu einer wichtigen Neuorientierung maritimer Ladungsströme Osteuropas zu den Westhäfen. Als größter europäischer Hinterland-Hub spielt duisport dabei künftig eine bedeutende Rolle.



18 Infrastruktur effizienter nutzen

duisport meidet Flächenverbrauch durch Terminalneubauten

Das Rhein-Ruhrgebiet wird mehr und mehr mit der Flächenknappheit zur Ansiedlung von Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen konfrontiert. Auch am Standort Duisburg werden die Flächen knapp. duisport setzt nun auf die intensivere Nutzung vorhandener Infrastruktur und nimmt die Steuerung der Verkehrsströme zu den eigenen Anlagen mit einem innovativen Verkehrslenkungs-konzept selbst in die Hand.



22 Fußball im Hafen

EuroPorts Cup kommt nach Duisburg

Neben dem zum dritten Mal in Folge stattfindenden duisport FußballCup, kommt auch der EuroPorts Cup in diesem Jahr nach Duisburg. Dank beider Großereignisse steht der Fußball-Hafenwelt damit ein Sommer voller Spiel und Spannung vor der Tür.

IMPRESSUM

41. Jahrgang – Heft 1/2014
 Erscheinungsweise: viermal im Jahr, jeweils zum Quartalsende

Herausgeber:
 Duisburger Hafen AG
 Alte Ruhrorter Straße 42–52
 47119 Duisburg
 www.duisport.de
 mail@duisport.de

Redaktion und Anzeigen:
 Julia Crefeld (jc)
 Tel: +49 203 803-4381
 Fax: +49 203 803-225
 julia.crefeld@duisport.de

Autoren dieser Ausgabe:
 Julian Böcker (jb), Hans-Wilhelm Dünner (dü),
 Johannes Franke (jfr), Tim-Oliver Frische (tof),
 Andreas Fröning (frön), Axel Granzow (gra),
 Katrin Hugenberg (hug), Linda Wosnitza (lw)

Design: Visuell Marketing – visuell-marketing.com

Satz: media:grafixx, Mülheim an der Ruhr

Druck: druckservice duisburg medienfabrik GmbH & Co. KG, Duisburg

Titelbild: Begrüßung Staatspräsident Xi
 Foto: Georg Lukas

Mit Namen oder Initialen gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.



Foto: Frank Reinhold

Chinesischer Staatspräsident Xi Jinping besucht Duisburger Hafen

(jb) Etwa 250 Ehrengäste begleiteten den Staatsbesuch des chinesischen Präsidenten Xi Jinping am 29. März 2014 auf dem Logistikareal logport im Duisburger Hafen. Gemeinsam mit Vizekanzler Sigmar Gabriel und NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft nahm Erich Staake, der Vorsitzende des Vorstands der Duisburger Hafen AG, den Präsidenten in Empfang. Im Mittelpunkt stand die Einfahrt des Yuxinou-Zuges, der die Städte Chongqing in Zentralchina und Duisburg in nur 16 Tagen miteinander verbindet. Der hochrangige Besuch unterstreicht die Bedeutung des Industrie- und Logistikstandorts NRW.

Im Rahmen seiner fünftägigen Europareise hat der chinesische Staatspräsident neben Brüssel, Paris und Berlin am 29. März auch den Duisburger Hafen besucht. Der Duisburger logport war der einzige Unternehmensbesuch des chinesischen Staatspräsidenten während seiner Reise. Er unterstreicht die Bedeutung der deutsch-chinesischen Handelsbeziehungen und die besondere Rolle des größten Binnenhafens der Welt für den Handel mit China. Im Mittelpunkt des Besuchs in Duisburg stand die Ankunft des Yuxinou-Zugs, der zwischen Chongqing in Zentralchina und Duisburg verkehrt. „Durch diese Zugverbindung rücken China und

Deutschland näher zusammen“, betont Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. „Der Yuxinou-Zug ist Beweis dafür, dass jede noch so große Entfernung überwindbar ist, wenn man Verbindungen herstellt, die Nutzen für beide Seiten bringen“.

Die regelmäßig verkehrende Güterzugverbindung zwischen Chongqing, der größten Stadt der Welt, und dem weltgrößten Binnenhafen hat bereits im vergangenen Jahr für viel Aufmerksamkeit gesorgt. Im Beisein von chinesischen Medienvertretern und des Staatsfernsehens wurde am 10. September 2013 die Ankunft des Yuxinou-Zuges mit einem großen Empfang gefeiert. Die dadurch entstandene medi-

ale Aufmerksamkeit führte nun dazu, dass sich der Staatspräsident der Volksrepublik China Xi Jinping, auf seiner Europareise selbst ein Bild vom Zielpunkt des Zuges im Duisburger Hafen gemacht hat. Begleitet wurde Xi Jinping bei seinem Besuch auf logport von Vizekanzler Sigmar Gabriel und NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft.

Neue Seidenstraße

Für die chinesische Regierung steht der Yuxinou-Zug symbolisch für die „Neue Seidenstraße“. Der chinesische Handelsminister Gao, der aus Anlass des Besuchs eine kurze Festrede hielt, betonte die gute Zusammenarbeit zwischen China und Deutschland: „Der Duisburger Hafen



Foto: Rolf Köppen



spielt als Start- und Endpunkt dieses Zuges eine unersetzliche Rolle im Warenverkehr zwischen Deutschland und China. Wir werden diese Verbindung mit unseren deutschen Partnern weiter ausbauen.“

Auch Ministerpräsidentin Kraft lobte das grenzübergreifende Schienenprojekt und warb für einen Ausbau der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen NRW und China: „Diese Verbindung ist mehr als ein Logistikprojekt. Es ist ein starkes Symbol mit einem historischen Hintergrund. Die „Neue Seidenstraße“ ist ein eindrucksvolles Beispiel für die Dynamik der Handelsbeziehungen zwischen unseren beiden Ländern“.

Der Yuxinou-Zug, der eine Strecke von über 10.000 Kilometer zurücklegt, war im Sommer 2011 als erster Zug zwischen China und Deutschland mit einem Rundlauf pro Woche gestartet. Inzwischen hat sich die Zahl der Abfahrten auf bis zu drei pro Woche erhöht – mit weiterhin positiver Wachstumsperspektive. Zahlreiche Unternehmen aus der Elektro-, Computer- und Hightech-Industrie, beispielsweise der US-Hersteller Hewlett Packard (HP), der taiwanische Zulieferer für elektronische Geräte Foxconn oder der ebenfalls taiwanische Computerhersteller Acer, aber auch Automobilhersteller und -zulieferer sowie Maschinenbau-Unternehmen haben in der „Lichterstadt“ Chongqing am Yangtsekiang ihre Produktionsstätten.

Chongqing ist mit mehr als 30 Millionen Einwohnern eines der am schnellsten wachsenden Ballungsgebiete der Welt. Die Ankunft mitten in Deutschland und die Möglichkeit, Waren von hier aus weiter zu verteilen, macht den Containerzug für die in China ansässigen Produktionsfirmen sehr attraktiv. Gleichzeitig ermöglicht er deutschen Unternehmen ihre Waren auf dem Landweg nach China zu transportieren. Die Zugverbindung bietet somit unheimliche Möglichkeiten in

Bezug auf den kulturellen und wirtschaftlichen Austausch zwischen China und Europa.

Zugverbindung als attraktive Alternative zum Seetransport

Die Laufzeit des Güterzugs beträgt nur 16 Tage und ist damit doppelt so schnell wie der Transport auf dem Seeweg. Gleichzeitig ist der Transport per Schiene nur etwa halb so teuer wie die Luftfracht. „Eine direkte transkontinentale Zugverbindung nach China stellt eine interessante Angebotsergänzung zum Seetransport dar. Ich bin daher zuversichtlich, dass die Frequenz der Zugverbindung künftig noch stärker ausgebaut wird“, erklärt Staake.

Der Duisburger Hafen ist der einzige Hafen in Europa, der mehrere transkontinentale Zugverbindungen nach China anbietet. So existiert neben der direkten Verbindung zwischen Chongqing und Duisburg auch eine regelmäßige Zugverbindung von Shanghai/Peking nach Duisburg. „Durch diese transkontinentalen Verbindungen rückt der Hafen noch mehr in den Blickpunkt globaler Lieferketten. Gleichzeitig stärken sie Duisburg als führenden Logistikstandort. Mit Chongqing und Duisburg sind zwei der bedeutendsten

Logistikdrehscheiben Chinas und Zentraleuropas miteinander auf dem Landweg verbunden. Dass der chinesische Staatspräsident für seine Europareise diesen Start- und Zielpunkt des Zuges ausgewählt hat, unterstreicht, welche Bedeutung China dem Wirtschafts- und Logistikstandort NRW beimisst“, so Staake.

Entwickelt wurde die 10.300 Kilometer lange transeurasische Verbindung durch China, Kasachstan, Russland, Weißrussland, Polen und Deutschland von DB Schenker Rail und Trans Eurasia Logistics, einem 2008 gegründeten Joint Venture der DB AG und der russischen Eisenbahnen RZD, als Alternative zur viel befahrenen und 2.000 Kilometer längeren Nordroute über die transsibirische Eisenbahn. Auch der Hersteller HP, der mit dem Zug von Chongqing aus hochwertige Elektronik und Computertechnik nach Duisburg transportieren lässt, war eingebunden. Die Vorteile liegen auf der Hand: So dauert allein das Überführen der Container von Chongqing zu einem chinesischen Seehafen etwa drei Tage. Ein Zeitraum, in dem der Zug Richtung Duisburg bereits die Hälfte seines Laufweges durch China hinter sich hat. Die Ladekapazität pro Zug beträgt 41 bis 50 Vierzig-Fuß-Container. Auch für die Sicherheit ist gesorgt: Jeder einzelne Container wird während der gesamten Transportdauer durchgängig per GPS-System überwacht.

„China ist für Duisburg zu einem strategischen Markt geworden. Der Yuxinou-Zug ist mehr als ein Zugsystem, er ist ein Symbol für eine neue Qualität in der Handelspartnerschaft unserer Länder“, so Erich Staake.



Maritime Ladungsströme suchen sich neue Wege

Westhäfen erobern Wachstumsmärkte im Osten und Südosten Europas



Foto: Rolf Köppen

(dü) Traditionell werden die Wachstumsmärkte Osteuropas in erheblichem Umfang über die Seehäfen in Nordsee und Baltikum bedient. Neben Vor- und Nachläufen per Bahn oder Lkw ist dies meist noch mit einem weiteren Feederschifftransport verbunden, bis der interkontinentale Hauptlauf per Seeschiff erreicht wird. Qualitätsprobleme in den Nordhäfen sowie die bevorstehende Absenkung der Schwefelgrenzwerte ab 2015 für den Schiffsbetrieb in Nord- und Ostsee führen zu einer neuen Orientierung maritimer Ladungsströme Osteuropas zu den Westhäfen. Duisport als größter europäischer Hinterland-Hub spielt dabei eine bedeutende Rolle.

Noch vor wenigen Jahren waren Bahntransporte nach Russland, Kasachstan oder ins ferne China mit Begriffen wie bürokratische Hemmnisse an den Grenzen, unsichere Transportstrecken und unkalkulierbare Zuglaufzeiten verbunden. Mittlerweile sind drei wöchentliche Zugrelationen zwischen Duisburg und Moskau sowie drei Zugverbindungen ins chinesische Chongqing, der weltgröß-

ten Stadt, selbstverständlich. Der formale Aufwand an den Grenzen ist geregelt und die Transportsicherheit wird mit satellitengestützten Überwachungssystemen und schnell verfügbaren Sicherheitskräften entlang der Bahnstrecken gewährleistet, so dass Zuglaufzeiten von 17 bis 20 Tagen zwischen Duisburg und chinesischen Stationen heute garantiert sind.

Dass die Sicherheit solcher Containertransporte jederzeit gegeben ist, zeigt die Wertigkeit der beförderten Güter: Neben hochwertigen Fahrzeug- und Maschinenteilen, die von West nach Ost auf die Reise gehen, sind es in Gegenrichtung meist teure Elektro- und Elektronikzeugnisse, welche die Zeit- und Kostenvorteile gegenüber dem Luftfracht- oder Seetransport nutzen, um ihre Märkte zügig zu erreichen.

„Gerade das Beispiel der Chinaverkehre zeigt deutlich, dass technische und logistische Innovationen die Attraktivität der Eisenbahn im kontinentalen und interkontinentalen Güteraustausch

steigern helfen und die Akzeptanz dieses Verkehrsträgers bei der verladenden Wirtschaft stetig erhöhen“, ist Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, überzeugt: „Deshalb investieren wir ständig in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und tragen so im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr aktiv zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bei“. Heute werden wöchentlich 360 Ganzzüge an den Duisburger Terminals zu Binnen- und Küstenterminals in ganz Europa bis hin nach Asien abgefertigt. „Die nirgendwo anders in Europa bestehende Wahlmöglichkeit, einzelne oder mehrere Container oder Wechselbrücken jede Woche an 80 verschiedene Destinationen zu versenden, wirkt wie ein Magnet – sowohl für weitere Ansiedlungen von Industrie- und Handelsunternehmen als auch für internationale Logistikdienstleister, die diese Verbindungen für ihre länderübergreifenden Transportketten nutzen“, so Staake.

„Die zunehmende Erschließung der osteuropäischen Wachstumsmärkte mit

Direktzugverbindungen ab Duisburg hat in den vergangenen Monaten zu einer neuen Orientierung maritimer Ladungsströme über den Hub Duisburg geführt“, berichtet Heiko Rumfeld, Geschäftsführer der duisport-Tochter duisport agency. So bedient Metrans seit 2013 dreimal wöchentlich die Relation Duisburg-Prag. Der polnische Kombi-Operator PCC verbindet sein Terminal in Kutno über Frankfurt/Oder zweimal wöchentlich mit Duisburg. Österreich ist mit drei Zugsystemen an Duisburg angebunden: Kombiverkehr fährt nach Wels, Hupac und IFB bedienen jeweils Wien.

„Die täglichen Anschlüsse zu den Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge per Bahn und Schiff ab Duisburg sind für zahlreiche Kunden Anlass, früher über die Nordhäfen geroutete Seeverkehre, nun über Duisburg und die Westhäfen zu erreichen“, freut sich Rumfeld. Die Gründe dafür sind vielfältig: Neben Qualitätsproblemen auf traditionellen Transportrouten spielen günstigere Umschlagskosten und eine hohe Abfahrtdichte in den Westhäfen eine entscheidende Rolle.

Aber auch die hafeninterne Abfertigungsqualität wird immer wieder als Grund genannt. So erfolgt der Weitertransport der aus Duisburg einkommenden Container im Antwerpener Hafen zu den endgültigen Verladeterminals per Wasser-Taxi mit Binnenschiffen nach festem Fahrplan. In den Nordhäfen leiden dagegen die häufig per Lkw abgewickelten Terminalzustellverkehre bereits seit längerem unter erheblichen Stauproblemen, die sich durch die zunehmende Abfertigung größerer Containerschiffe noch verstärkt haben. „Bereits seit längerer Zeit werden daher in Duisburg die Zustellverkehre zwischen den Terminals möglichst per Bahn abgewickelt. Zwischen logport I und II werden auch Binnenschiffe genutzt“, berichtet Rumfeld. Auch große Kombi-Operater wie Hupac

und IFB nutzen die Duisburger Terminals, um ihre Seehafenverkehre mit Hinterland-Destinationen in Süd- und Osteuropa zu konsolidieren. So bringt IFB mit Ganzzügen Container aus Zeebrügge und Antwerpen nach Duisburg, um hier neue Direktzüge nach Italien, Wien und in die Türkei zu bilden. „Die geographische Lage der Türkei mit ihrer Brückenfunktion zwischen Europa, den mittleren Osten, Asien und Afrika bietet ideale Voraussetzungen für die Entwicklung eines bedeutenden internationalen Logistik-Hubs. Das rapide Wachstum von multimodalen Kombiverbindungen in den vergangenen Jahren ab Duis-

port. Begonnen wird mit drei wöchentlichen Blockzügen, die das Anfang 2013 in Betrieb genommene Samskip Multimodal Rail Terminal in Duisburg-Hohenbudberg mit dem italienischen Hafen Triest verbindet, von dort geht es weiter per Schiff zu den großen türkischen Seehäfen. Samskip Multimodal Chief Operating Officer Diederick Blom rechnet mit einer Ausweitung der Bedienungsfrequenz auf fünf wöchentliche Verbindungen in naher Zukunft: „Der neue GreenBridge Service verbindet die Türkei über Duisburg nicht nur mit dem multimodalen Netzwerk von Samskip, sondern auch mit allen anderen in Duisburg



Foto: Samskip

Der neue GreenBridge Service verbindet die Türkei über Duisburg mit Bahn und Schiffsanbindungen zu den Seehäfen und Binnenterminals.

burg in die Türkei bestätigt dies“, stellt duisport-Chef Erich Staake fest.

Jüngstes Beispiel ist die Mitte Januar 2014 gestartete GreenBridge Multimodal C.V., ein multimodaler Gemeinschaftsdienst zwischen Europa und der Türkei der Samskip Multimodal B.V. und der türkischen Intercombi (ICL) Trans-

reichbaren Bahn- und Schiffsanbindungen zu den Seehäfen und Binnenterminals.“ Gegenüber dem alternativen Straßentransport habe der neue Dienst substanzielle Vorteile wie schnellere Transitzeiten, die Vermeidung von Wartezeiten an Grenzen und bei Verkehrsstaus bei deutlich geringeren CO₂-Emissionen.

neska
INTERMODAL

Das starke Netzwerk für Ihre
Containerlogistik.

www.neska-intermodal.eu

info@neska-intermodal.eu

WEAREIMPERIAL



Foto: Frank Reinhold

Immer stärker auf der Schiene unterwegs

(gran) Der Duisburger Hafen setzt immer stärker auf den Schienengüterverkehr. Dazu baut duisport agency das Netzwerk im Kombinierten Verkehr weiter aus. Neue Relationen kommen hinzu, alte werden optimiert.

Beim Duisburger Hafen stehen alle Signale auf Wachstum: „Neben der Aufstockung unserer Umschlagkapazitäten auf fünf Millionen TEU bis 2015 setzen wir gleichzeitig auch auf den Ausbau unseres Angebots im intermodalen Schienengüterverkehr“, sagt Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG. Denn schließlich werden damit auch die nötigen Umschlagmengen nach Duisburg gezogen. Heute verbinden bereits 15 Eisenbahn-Operateure duisport mit wöchentlich 360 Verbindungen mit mehr als 80 Zielen in Europa bis nach Moskau und sogar darüber hinaus nach China.

Als einer der Schwerpunkte des Ausbaus des Schienenangebots gilt die Anbindung an die Westhäfen. Seit Anfang Februar 2014 besteht eine weitere direkte Zugverbindung zwischen Duisburg und Antwerpen, und zwar zum Hochseeterminal Antwerp Gateway. Die neue Relation ermöglicht eine schnellere und effizientere Frachtabfertigung in beide Richtun-

gen. Die Erweiterung der Verbindung gilt auch als Erfolg der gerade erst erneuerten Hafenkooperation zwischen Duisburg und Antwerpen.

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Hafen Rotterdam, wie der Inbetriebnahme der Seehafenterminals auf der Maasvlakte II, wurden bereits Bahnkapazitäten zwischen Duisburg und Rotterdam massiv erhöht. Weiterhin bestehen nun Anbindungsmöglichkeiten per Bahn Richtung Mittel- und Oberrhein.

Um die Drehscheibe Duisburg weiter zu stärken, wird außerdem laufend das Angebot um neue nationale und internationale Verbindungen ab Duisburg verbessert – wie zum Beispiel nach Moskau. Trans Eurasia Logistics (TEL), als Joint Venture der Russischen Eisenbahnen (RZD) und DB Mobility Logistics AG gegründet, hat beispielsweise die Zahl der Abfahrten nach Moskau weiter erhöht. Seit Anfang Februar wird außerdem eine neue Verbindung ab logport I nach Kutno in Polen angeboten. Von dort aus bestehen Anschlüsse an alle großen polnischen Wirtschaftszentren bis hin nach Malaszewicze, dem Logistikzentrum an der russischen Grenze, von wo aus Anschlüsse in das russische Bahnnetz möglich sind.

Bahnoperateur ist der private Kombiverkehrsanbieter PCC Intermodal.

Durch neue intermodale Verbindungen über Constanza und Triest wurden die Möglichkeiten zwischen Duisburg und der Türkei nahezu verdoppelt. Anbindungsmöglichkeiten bestehen nun zu allen großen türkischen Wirtschaftszentren, wie Istanbul, Izmir und auch Mersin. Über Mersin werden bereits Verkehre bis in den Iran, Irak und nach Afghanistan abgewickelt.

Ganz neu im Fahrplan steht auch eine Direktzugverbindung nach Kiel. „Dies ist eine weitere Ergänzung für unseren stark besetzten Korridor nach Skandinavien“, sagt Rumpf. Allein Samskip van Dieren schickt bereits fünf Züge täglich in Richtung Schweden auf die Reise. Weitere Züge von Kombiverkehr laufen über die deutschen Ostseehäfen. Aus einer Probefahrt zu Deutschlands Tiefwasserhafen Jade Weser Port in Wilhelmshaven soll noch in diesem Jahr eine regelmäßige Verbindung werden. „Wir stehen mit einem Zugangebot bereit“, sagt Rumpf.

Neue Kunden für die Kohleninsel



Foto: Rolf Köppen

(tof) Der Containerumschlag brummt. 2015 will duisport Kapazitäten am Standort für fünf Mio. TEU vorhalten. Aus dem einstigen Umschlagplatz für Massengut ist eine internationale Containerdrehscheibe geworden. Soweit seit Jahren bekannt und gelernt. Aber was macht eigentlich der Kohleumschlag, genauer die im Duisburger Hafen gelegene Kohleninsel?

Nach dem Rückzug der RBH Logistics, eine 100-prozentige Tochter der DB Schenker Rail Deutschland, im Sommer 2013 „war die Kohleninsel tot“, findet Volker Schmitz, Geschäftsführer der duisport agency, drastische Worte. Grund des RHB-Rückzuges war der Verlust des Steag-Auftrages.

„Der Vertrag zwischen der Steag und der RBH lief zum 31. Dezember 2012 aus“, erinnert sich Schmitz. „Das heißt, die letzten Mengen fuhr RBH im Januar 2013. Und dann gab es nichts mehr auf der Kohleninsel“, beschreibt er. Die Konsequenz: Es brauchte eine Wiederbelebung. Akquisitionsgespräche waren der logische nächste Schritt für Schmitz. Und die waren erfolgreich. So erfolgreich, dass Ende September 2013 die ersten Kohleverladungen stattfinden konnten. Schmitz ist heute zuversichtlich, mit den

neu gewonnen „großen Kunden sicher mehrere Millionen Tonnen Importkohle in diesem Jahr umschlagen zu können“.

Mittlerweile ist das erste Halbjahr vollendet. Mit dem in dieser Zeit realisierten Kohleumschlag ist Schmitz „mehr als zufrieden“. Das Aufkommen liegt „bei bis zu neun Ganzzügen pro Tag“, die entlang der Ruhr und des Rheins verkehren. Das sei schon ein „sehr hohes Niveau“, meint Schmitz. Auf dem Binnenschiff käme die Kohle aus Rotterdam, Ijmuiden, Amsterdam und Antwerpen rein. Zu 95 Prozent gehe sie auf Schiene und zu fünf Prozent auf dem Wasserweg wieder raus. Ziel ist es, „die Kohleninsel langfristig am Markt zu etablieren“.

Und dafür liegen die Vorzüge der Kohleninsel für Schmitz auf der Hand: 200.000 m² operationelle Fläche mit einem beidseitigen Wasseranschluss, einer modernen Schieneninfrastruktur mit vier zuglangen Gleisen, einer Krananlage sowie einer automatischen Wiederbeladungsanlage für Kohle. „Damit bietet die Kohleninsel alle technischen Einrichtungen für jede Kombination zur Lagerung, zum Mischen und zum Direktumschlag von Importkohle“, hebt Schmitz hervor.

Zwei große Mischbetten à 30.000 Tonnen sind wohl die beiden augenscheinlichsten Elemente der Kohleninsel, die Umschlagkapazität liegt bei 8.000 Tonnen Kohle pro Tag. Gearbeitet wird im Drei-Schicht-Betrieb, 24 Stunden am Tag. „Wir arbeiten tatsächlich sieben Tage in der Woche“, untermauert Schmitz. Die gute Auslastung stimme Schmitz denn auch „sehr optimistisch, dass es auf der Kohleninsel gut weitergeht“.

Rund 25 Beschäftigte arbeiten hier vor Ort. duisport übernahm seinerzeit die RBH-Belegschaft komplett. „Das war ganz wichtig“, erinnert Schmitz, „weil dadurch das gesamte Umschlag-Know-how am Standort erhalten geblieben ist.“ Schmitz stellt zudem fest, dass der Trend, nicht mehr den gebrochenen Verkehr zu nutzen, sondern den Ganzbahnweg ab ARA-Häfen als Allheilmittel zu preisen, eben nicht die Lösung aller Probleme sei. „An unseren täglichen Umschlagzahlen ist zu erkennen: Der Weg über Duisburg, der gebrochene Verkehr, ist für Importkohle unverändert interessant und unverzichtbar.“



Foto: Foto Fink

Messen und Tagungen 2014 der Logistikbranche

(dü) Auch 2014 gibt es wieder ein breitgefächertes Angebot von interessanten Messen und Konferenzen zum Thema Logistik in Europa. Nachfolgend sind einige Veranstaltungen beschrieben, die zugleich einen Einblick in die gegenwärtig behandelten Themenschwerpunkte der Logistikbranche geben.

1. bis 4. April: SITL Europe (Sermaine Internationale du Transport et de la Logistique) in Paris

Die SITL ist einer der führenden europäischen Marktplätze für Transport und Logistik. Sie bietet nationalen und internationalen Fachleuten sowie Entscheidungsträgern der Branche die Möglichkeit, sich einen Überblick über die aktuellen Produkte und Dienstleistungen zu verschaffen. Die SITL hat auch das International Transport & Logistics Forum sowie die Logistics Innovation Awards im Programm verankert und findet zeitgleich mit der internationalen Fachmesse für Radio Frequency Identification RFID statt. www.sitl.eu

5. bis 6. Mai: 4. Internationaler Hafenkongress Karlsruhe

Die Karlsruher Messe- und Kongress GmbH, der Rheinhafen Karlsruhe und deren Partner begrüßen zum vierten Male mehr als 250 Fachbesucher zum Hafenkongress Karlsruhe, darunter hoch-

rangige Vertreter europäischer See- und Binnenhäfen, international tätiger Logistikunternehmen, der Transportwirtschaft und Politik, um mehr über die neuesten Entwicklungen bei Green Ports und Green Logistics zu erfahren und verschiedene Best Practice Beispiele zu diskutieren. Die Tagung beginnt am 5. Mai mittags mit einer Besichtigung des Lkw-Werkes und der Logistikanlagen der Daimler AG, Wörth sowie des Containerterminals der Contargo Wörth-Karlsruhe GmbH Co. KG im Hafen Wörth. Das ganztägige Konferenzprogramm mit begleitender Fachausstellung am 6. Mai findet im Rheinhafen Karlsruhe auf dem Konferenzschiff MS KARLSRUHE statt. www.hafenkongress.de

12. bis 14. Mai: Breakbulk Europe 2014, Antwerp Expo, Antwerpen

Breakbulk Europe ist ein führendes Ausstellungs- & Fortbildungsforum, das sich speziell den Bedürfnissen und Interessen von Experten und Profis aus den Bereichen der traditionellen Breakbulk/Massenstückgut-Logistik und der Projektladungs-Logistik widmet. Die international besetzte Konferenz in Antwerpen versammelt regelmäßig ein fachkundiges Publikum und bietet ein ideales Forum zur Diskussion aktueller Trends und Neuigkeiten im Stückgut- und Projektladungs-geschäft.

Gleichzeitig präsentierten sich Verlager, Hafendienstleister und Reeder auf einer Begleitausstellung einer hochklassigen, internationalen Besucherstruktur mit sehr guten Besucherzahlen. www.breakbulk.com

19. bis 23. Mai: CeMAT 2014 auf der Messe Hannover

Die Weltleitmesse der Intralogistik wird vom 19. bis zum 23. Mai in Hannover ausgerichtet. Die CeMAT, die alle drei Jahre ausgerichtet wird, besuchten im Jahr 2011 mehr als 1 000 Aussteller aus 39 Ländern sowie rund 53.500 Fachbesucher aus aller Welt. Jeder zweite Aussteller sowie jeder dritte Besucher kamen aus dem Ausland. Während der Messetage läuft ein vielfältiges und spannendes Forumsangebot, das gemeinsam mit ausgewählten Partnern aus der Logistik organisiert wird und den Besuchern interessante Vorträge und spannende Diskussionen rund um die Intralogistik bietet. Am 21. Mai läuft ganztägig das CeMAT Hafenforum in Zusammenarbeit mit dem Branchenmagazin „Schiffahrt Hafen Bahn und Technik“. Unter dem Titel „Wachstumsmarkt Osteuropa – Herausforderung für Green Logistics der See- und Binnenhäfen“ diskutiert die Hafen- und Logistikwirtschaft aktuelle Herausforderungen aus der Neustrukturierung der europäischen

Ladungsströme zu Lande und auf See. Schirmherr der Veranstaltung ist der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies, der das Forum auch persönlich eröffnet. www.cemat.de

22. bis 24. Oktober:

31. Deutscher Logistik-Kongress, Hotel InterContinental, Berlin

Der Deutsche Logistik-Kongress, veranstaltet von der Bundesvereinigung Logistik (BVL), ist mit mehr als 3.200 Teilnehmern die wichtigste jährlich ausgerichtete Logistikveranstaltung Europas. Er hat sich zum zentralen Treffpunkt der Wirtschaft in Deutschland entwickelt. Jedes Jahr kommen aber auch mehr ausländische Gäste, um vom Wissensaustausch und den konzentrierten Kommunikationsmöglichkeiten zu profitieren. Auf keiner anderen Veranstaltung in Deutschland ist „der Logistikmarkt“ so greifbar wie auf dem Deutschen Logistik-Kongress in Berlin. Seit 1985 wird er von einer Fachausstellung begleitet. Die Zahl der Stände verzehnfachte sich in dieser Zeit von 20 auf zuletzt rund 200. Hinzu kommt eine Vielzahl von Meetings und Unternehmenstreffs. www.bvl.de/dlk

11. bis 13. November: Intermodal Europe 2014, Ahoy Rotterdam, in Rotterdam

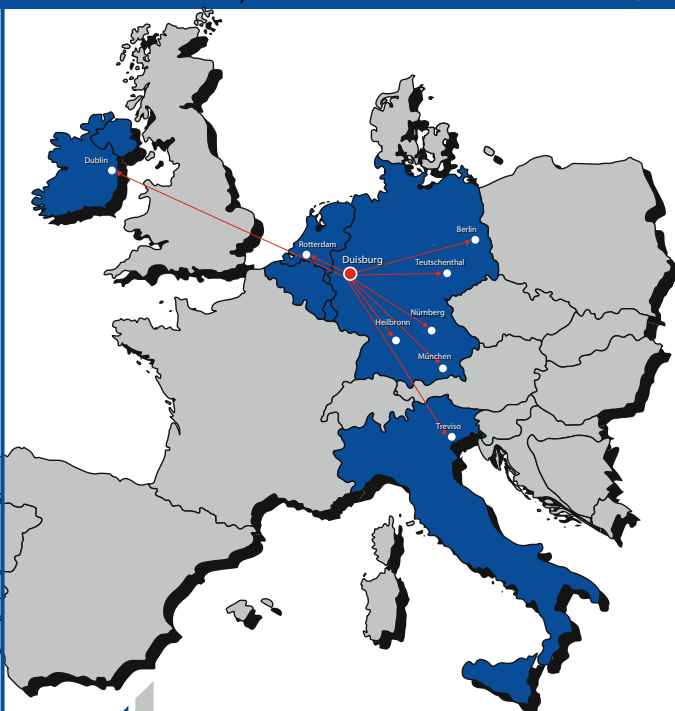
Die Intermodal Europe ist die Fachmesse und Konferenz für Containertransport und -logistik auf Straße, Schiene, Wasserstraße und auf See. Auf dieser Messe treffen sich die wichtigsten Lieferanten und Dienstleister der internationalen Transport- und Containerindustrie. Im Fokus der 150 Aussteller stehen innova-

tive Produkte und Dienstleistungen, 40 Konferenzen und Workshops bieten den mehr als 5.000 Fachbesuchern praxisorientierte Informationen zu aktuellen Themen und neuesten Entwicklungen der Branche. Sie ist die perfekte Plattform für Aussteller und Besucher, um bestehende Verbindungen zu vertiefen und neue zu akquirieren. www.intermodal-events.com



Foto: Foto Fink

remineral Rohstoffverwertung & Entsorgung GmbH & Co. KG
Umweltfreundliche Ver- und Entsorgung für Abfall- und Energiewirtschaft



Unsere Schwerpunkte sind:

- Aufbereitung und Behandlung mineralischer Abfälle von Industrie, Kommune und Energiewirtschaft
- Betrieb von Hafenumschlag- und Lager für Import-Steinkohle
- Ver- und Entsorgung für konventionelle Kraftwerke, Müllverbrennungsanlagen, Klärschlammbehandlungsanlagen
- Ver- und Entsorgung für Biomassekraftwerke



Entsorgung ist Vertrauenssache, wir wollen, dass es so bleibt.

Rufen Sie uns an ... wir sind für Sie da.



remineral
 Rohstoffverwertung & Entsorgung GmbH & Co. KG
 Fon: +49 (0) 203 60977-0
info@remineral.de
www.remineral.de

Hafen live am Tag der Logistik



Der Tag der Logistik bietet ausgiebige Möglichkeiten einen Blick hinter die Kulissen zu werfen.

(frön) Logistik ist spannend, Logistik ist wichtig und vor allem ist Logistik vielfältig. Das hat auch Martina Furtak erfahren dürfen. Schon als Auszubildende der Duisburger Hafen AG begleitete sie Besucher über das vielseitige Hafengelände und durfte Ihnen einen Blick in die geschäftige Arbeitswelt eröffnen. In diesem Jahr steht sie vor einer neuen Aufgabe: Als Mitarbeiterin der Unternehmenskommunikation ist sie zum ersten Mal für den „Tag der Logistik“ verantwortlich.

Seit 2008 lädt die Bundesvereinigung Logistik (BVL) jeweils am dritten Donnerstag im April zu dem deutschlandweiten Aktionstag ein. Der Tag, dieses Mal wegen des Gründonnerstags allerdings vorgezogen auf den 10. April, findet inzwischen auch international immer mehr Aufmerksamkeit. Im vergangenen Jahr kamen rund 36.000 Besucher zu den knapp 400 Veranstaltungen, um logistische Lösungen und Leistungen selbst zu erleben. Und das natürlich auch im Duisburger Hafen.

Das Konzept ist dabei ebenso einfach wie überzeugend: Unternehmen, Organisationen und Bildungseinrichtungen ermöglichen einer breiten Öffentlichkeit Einblicke hinter die Kulissen, erklären Zusammenhänge und geben Informationen zu den logistischen Abläufen und Tätigkeiten.

Auf diese Weise bietet der „Tag der Logistik“ Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung, Organisationen und Bildungseinrichtungen die Möglichkeit, sich öffentlich zu präsentieren und ihre Logistikprozesse vorzustellen. Besucher können unter anderem bei Betriebsführungen, Vorträgen, Planspielen oder Ausstellungen Einblicke in unterschiedliche logistische Arbeitsbereiche bekommen.

Auch für junge Menschen, die vor der Berufs- und Studienwahl stehen, lohnt es sich, sich über berufliche Chancen in der Logistik zu informieren.

Durch die Führungen über das Hafengelände lernte auch Martina Furtak die beeindruckende Bandbreite der Dienstleistungen und Möglichkeiten der Duisburger Hafengruppe kennen und schätzen. „Das sind Dimensionen, die vielen Bürgern gar nicht bekannt sind. Die vielfältigen Aufgaben und die Bedeutung, die eine logistische Drehscheibe wie duisport für die Stadt, die Region und das ganze Land hat, sind wirklich beeindruckend.“

Erfahrungen, Erkenntnisse und Einblicke, die sie gerne teilen möchte. Für den „Tag der Logistik“ setzt sie deshalb auf die beliebten und bewährten Hafenführungen. Jeweils morgens und mittags darf je eine Gruppe mit einem Reisebus bequem den Hafen unter Führung von Erich Schau-

der er- und befahren. Schauder hat die rasante Entwicklung des Hafens miterlebt, da er gut 30 Jahre lang bei der Duisburger Hafen AG als Bauingenieur tätig war. Seit ca. vier Jahren ist er in der passiven Altersteilzeit und hat nun die Hafenführungen für Besuchergruppen übernommen. Ein bekanntes und beliebtes Angebot: Die ersten Anmeldungen für den Tag der Logistik liegen bereits seit Dezember auf Martina Furtaks Schreibtisch.

Ein auf jeden Fall lohnender Besuch, versichert sie. „Ich finde, dass man gerade hier hautnah erleben kann, wie Logistik funktioniert und wie der Arbeitsalltag im Hafen abläuft.“

Und nicht zuletzt möchte sie ein bisschen von der Faszination vermitteln, die sie nahezu jeden Tag im Hafen erlebt. Anmeldungen für die Veranstaltung „Hafen live – auf den Wegen des weltgrößten Binnenhafens“ sind unter www.tag-der-logistik.de möglich.



Foto: jobcenter Duisburg

jobcenter Duisburg verlässlicher Partner der Logistikbranche

Ein Beispiel für eine erfolgreiche Qualifizierung, Teilnehmer der Weiterbildung Fachkraft Hafen, Lager, Logistik bei der Hafenakademie Rhein-Ruhr GmbH, Essen.

(hug) „Wir stehen in engem Kontakt zu den hier ansässigen Arbeitgebern und sind in der Lage, flexibel auf die Bedürfnisse des Arbeitsmarktes zu reagieren“, so Norbert Maul, Geschäftsführer des jobcenter Duisburg. Der Unternehmensservice (UNS) bietet Arbeitgebern ein aufeinander abgestimmtes Paket an Integrationsleistungen an. Dies hat sich bei den Arbeitgebern herumgesprochen, so dass die Dienstleistungen des Unternehmensservice des jobcenter Duisburg zunehmend bei der Personalgewinnung in Anspruch genommen werden. „Das liegt auch daran, dass wir nicht ausschließlich mit dem Computer „matchen“, sondern die Bewerber, die wir vorschlagen, in gezielten Filterprozessen auch persönlich kennenlernen. Wir sind bei der Stellenbesetzung behilflich, bleiben aber darüber hinaus mit dem Arbeitgeber im Gespräch. So lassen sich notwendige Fördermöglichkeiten oder Qualifizierungen auf kurzem Wege miteinander abstimmen“, so Sabine Degener, für den UNS zuständige Bereichsleiterin im jobcenter.

Ein gutes Beispiel für die Dienstleistung des UNS ist die Personalgewinnung von Triebfahrzeugführern. Hier gab es dringenden Personalbedarf verschiedener Logistiker. Der UNS suchte daraufhin in Frage kommende Mitarbeiter aus, führte gemeinsam mit der NIAG Bewerbungsgespräche durch und qualifizierte dann

bedarfsgerecht. Im Anschluss an die bestandene Weiterbildung wurden alle Teilnehmer eingestellt – u. a. profitierte hier auch die duisport rail GmbH.

Dass der UNS mittlerweile auch überregionale Anerkennung findet, zeigt die erfolgreiche Stellenbesetzung bei Amazon in Rheinberg. Das jobcenter Duisburg hat hier im Jahr 2013 – ähnlich erfolgreich wie in den Vorjahren – 470 Menschen in Arbeit gebracht. „Es handelt sich um Stellen für Verpacker, Kommissionierer, Staplerfahrer, aber auch für Lkw-Fahrer, die wir vermitteln konnten. Nicht jeder unserer Kunden ist gut qualifiziert, da setzen wir mit geziel-

ten Weiterbildungen an. Unser Ziel ist es, den Arbeitgebern motivierte und zum Unternehmen passende Arbeitskräfte zu vermitteln. So erreichen wir eine dauerhafte Integration. Das zahlt sich für alle Seiten aus“, so Sabine Degener weiter. Um der gestiegenen Nachfrage nach Fachkräften im Logistikbereich gerecht zu werden, stellt die Förderung von Qualifizierungen in diesem Segment einen Schwerpunkt der Bildungszielplanung des jobcenter Duisburg dar. So finanziert das jobcenter im Jahr 2014 u. a. Weiterbildungen für Helfer im Bereich Lager und Logistik, bildet Fachkräfte für Lagerlogistik sowie Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen aus.

LANDO

heavy-lift-east.com

duisport nutzt bestehende Infrastruktur effizienter

Flächenverbrauch durch Terminalneubauten vermeiden



Foto: duisport

(dü) Flächen zur Ansiedlung von Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen sind grundsätzlich ein knappes Gut. Dies gilt mehr und mehr auch für das Rhein-Ruhrgebiet. Für zahlreiche Industriebereichen, die nach dem Strukturwandel von Montanindustrie und Kohlenförderung zur Verfügung standen, gibt es inzwischen alternative Nutzungskonzepte. Auch am Standort Duisburg, wo mit logport I, II und III Neuansiedlungsprojekte mit Modellcharakter entstanden sind, werden die Flächen knapp. duisport setzt auf die intensivere Nutzung vorhandener Infrastruktur und nimmt die Steuerung der Verkehrsströme zu den eigenen Anlagen mit einem innovativen Verkehrslenkungskonzept selbst in die Hand.

Die duisport-Gruppe erweitert ihre Terminalkapazitäten auf den linksrheinisch gelegenen Containerterminals in logport I und logport III. Verbunden mit der Erweiterung von derzeit sechs auf insgesamt zehn Containerbrücken ist auch der Ausbau der Bahninfrastruktur. Hinzu kommt eine Ausdehnung der Umschlag- und Depotfläche um 13 Hektar. „Durch den gezielten Aus- und Neubau der Terminalkapazitäten schaffen wir die Bedingungen für weiteres Wachstum. Schon im Januar 2015 werden wir

Kapazitäten für den Umschlag von fünf Millionen Standardcontainern aufweisen“, erklärt Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG.

Neue Kräne und Flächen für logport I + III

Die erste Kapazitätserweiterung auf logport I wurde Ende Februar 2014 mit der Inbetriebnahme des neuen trimodalen Portalkrans mit einer Spannweite von 140 Metern auf dem D3T Terminal vollzogen. Der Kran ist der zweite dieser Größe auf dem D3T und zählt zu den größten Portalkränen in einem Binnenhafen. Im Herbst 2014 folgt ein dritter Bahnkran für das benachbarte trimodale Containerterminal DIT. Parallel erfolgen ein Ausbau der Bahninfrastruktur sowie eine Erweiterung der Umschlag- und Depotfläche um zehn Hektar. „Rund 50.000 Quadratmeter, die bisher für den Automobilumschlag genutzt wurden, werden dabei für künftigen Containerumschlag umgewidmet. Die notwendige Gleisinfrastruktur ist hier bereits hergestellt worden“, erläutert Staake.

Am bimodalen Terminal logport III in Duisburg-Hohenbudberg werden zwei Bahnkräne neu installiert. Der erste soll im April und der zweite im Herbst 2014 in Betrieb gehen. Hierzu wird auch die

derzeitige Terminalfläche um drei Hektar erweitert. „Mit sieben Umschlag-, zwei Rangiergleisen und zwei Portalkränen wird die Umschlagkapazität auf logport III verdoppelt. Damit können wir unsere Position als größter Containerumschlagplatz in Zentraleuropa weiter ausbauen“, so Staake.

Hub-Funktion als Triebfeder des Wachstums

Triebfeder des enormen Wachstums des Duisburger Hafens in den vergangenen 15 Jahren ist die ideale Kombination von Produktions-, Handels- und Logistikunternehmen an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet, wie logport I, II und III, und deren Verknüpfung zum bedeutendsten europäischen Hinterland-Hub mit stetig wachsenden trimodalen Kombiverkehrsverbindungen zu See- und Binnenterminals in ganz Europa und Asien. Heute werden wöchentlich 360 Ganzzüge an den Duisburger Terminals zu 80 verschiedenen Destinationen abgefertigt. „Diese an keinem anderen Standort in Europa verfügbare Wahlmöglichkeit zum Versand von einzelnen Containern, Trailern oder größeren Zug- oder Schiffspartien ist ein wesentlicher Grund für die Ansiedlung zahlreicher Unternehmen in den vergangenen Jahren“, weiß Erich Staake. In der Folge sei bereits seit



einigen Jahren erkennbar, dass Duisport stärker als die Seehäfen wächst.

Durch diese Mengensteigerungen hat jedoch auch der Lkw-Verkehr in der Region zugenommen, der durch einen nicht immer bedarfsgerechten Ausbau der regionalen Autobahn- und Straßeninfrastruktur nicht vollständig aufgefangen werden kann. „Um die enormen Möglichkeiten des Logistikstandortes Duisburg auch künftig nutzen zu können, gilt es den Lkw-Verkehr auf ein absolut notwendiges Maß zu reduzieren und gleichzeitig durch eine effiziente Steuerung der Verkehrsströme eine optimale Auslastung der Terminalkapazitäten und der Infrastruktur zu gewährleisten“, so Lars Nennhaus, Manager Port Development bei Duisport.

„Die Entlastung des regionalen Straßennetzes von Terminalzustellverkehren wird jedoch langfristig nicht ausreichen, immer wieder auftretende Stausituationen im Straßenverkehr zu vermeiden. Neben negativen Auswirkungen auf

die Akzeptanz von Logistikprojekten in der Öffentlichkeit sind Störungen des Verkehrsflusses auch ein negativer wirtschaftlicher Faktor für die Logistikbranche und ein effizientes Terminalmanagement“, weiß Lars Nennhaus.

Um Lösungsansätze für diese Probleme zu entwickeln, wurde eine Forschungs-kooperation zwischen Siemens und Duisport gestartet. Siemens steuerte insbesondere seine Kompetenz im Bereich Verkehrsleitsysteme bei und Duisport unterstützte das Projekt mit praktischen Erfahrungen aus dem Betrieb des Logistikzentrums logport I und den dazugehörigen Verkehrsdaten.

Am Anfang mussten unzählige Fakten ermittelt werden. Die Zahlen für den Schienen- und Schiffsverkehr lagen bei Duisport durch die Abrechnung vor. Die Lkw-Transporte wurden durch Befragung der ansässigen Unternehmen beziehungsweise durch Verkehrszählungen ermittelt. Bei der Befragung der Ansiedler wurde gleichzeitig deren Prognose

für die Jahre 2015 und 2020 ermittelt, um einen Ausblick in die Zukunft zu erhalten. Gleichzeitig wurden die Logistik- und Transportunternehmen auch nach den größten Problemen für den Zu- und Ablaufverkehr auf dem logport-Gelände sowie deren künftiger Entwicklung befragt.

Simulationsmodell zeigt potenzielle Engstellen auf

Mithilfe der so erhobenen Daten hat Siemens zur Untersuchung der zukünftigen Verkehrssituation auf logport I ein Simulationsmodell erstellt. Aus diesem lassen sich potenzielle Engstellen im Straßenverkehr ermitteln.

Die gewonnenen Erkenntnisse sollen jetzt für erste konkrete Maßnahmen ausgeplant werden. Ziel ist die verkehrsträgerübergreifende, zentrale Steuerung eines Logistikareals. Dies wurde bisher noch nicht umgesetzt“, hebt Nennhaus hervor. „Das hätte Modellcharakter für andere Flächen mit logistischen und logistiknahen Aktivitäten.“

Ihre erste Adresse in Sachen Bildung: www.its-bildung.de



START: 22.03.2014 FORTBILDUNGEN
(z. B. geprüfte Verkehrsfachwirte, Wirtschaftsfachwirte u. a.)

START: 24.05.2014 BERUFSBEGLEITEND ZUM BERUFSABSCHLUSS
(z. B. aus den Bereichen Spedition, Lagerlogistik, Büro u.a.)

ANMELDUNG UNTER 0203 2986703-0



HAUPTSITZ • Bismarckstr. 142 • 47057 Duisburg
SCHULUNGSCENTER • Duissernplatz 15 • 47051 Duisburg
Tel. 0203 2986703-0 • Fax 0203 2986703-14 • contact@its-bildung.de

Seehafenprognose benachteiligt Nordrhein-Westfalen



Foto: Rolf Köppen

(gran) Eine verzerrte Datenbasis der Seehafenprognose könnte nach Auffassung der Niederrheinischen IHK zu Duisburg zu einer Schiefelage in der Bundesverkehrswegeplanung führen. Dieser Einschätzung haben sich jetzt die rot-grüne Landesregierung von Nordrhein-Westfalen (NRW) und auch Teile der Opposition, wie die FDP und die Piraten angeschlossen.

Tenor der Kritik: Die Entwicklung des Güterverkehrs in Rotterdam und Antwerpen wird in der Seehafenprognose im Vergleich zu der in den norddeutschen Seehäfen, insbesondere von Hamburg, unrealistisch bewertet. Die Folge: Dadurch könnten Verkehrsprojekte in NRW gefährdet werden, wie beispielsweise der Eiserne Rhein, die geplante Schienenstrecke für den Güterverkehr von Antwerpen in das Ruhrgebiet. Denn die Daten der Seehafenprognose des Bundesverkehrswegeplans dienen als Basis für Entscheidungen über solche Zukunftsprojekte und auch für Gutachten zur Förderung von Containerterminals, der Ausweisung neuer Hafen- und Logistikareale oder zur Instandhaltung von Autobahnen.

„Das Land NRW muss daher dafür sorgen, dass solche Prognosen mit denen

der Nachbarländer Niederlande und Belgien abgestimmt werden“, fordert Ocke Hamann, Geschäftsführer und Logistikexperte der Niederrheinischen IHK zu Duisburg. Denn diese gingen von deutlich höheren Wachstumsraten in ihren Seehäfen aus. Das Güterverkehrsaufkommen der Westhäfen sei aber entscheidend für die Entwicklung von NRW. Denn ein Großteil werde über Umschlagzentren wie den Duisburger Hafen in der Region und darüber hinaus verteilt.

Realistische Umschlagprognosen notwendig

Hamann moniert vor allem, dass sich die Wachstumsprognose umgekehrt hat. Während Rotterdam und auch Antwerpen in der Vergangenheit schneller als Hamburg gewachsen sind, ist dies in der Prognose bis 2030 nun genau umgekehrt. „Dieser deutliche Unterschied ist doch sehr fragwürdig“, meint Hamann. „Es drängt sich daher der Verdacht auf, dass hier mit zweierlei Maß gemessen wird und auch die aktuelle Marktentwicklung außen vorbleibt.“ So wird in der Wachstumsprognose für Hamburg beispielsweise auch bereits die Vertiefung der Elbe berücksichtigt ist, obwohl die noch längst nicht beschlossen ist. Der bereits begonnene Ausbau der Maasvlakte in Rotterdam wurde laut Bundesverkehrs-

ministerium zwar berücksichtigt, offen ist aber in welcher Weise.

„Insbesondere in Zeiten knapper Haushaltsmittel für den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sind alle Beteiligten aufgerufen, der Politik realistische und belastbare Daten zu liefern“, fordert auch Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Schon seit Jahren sei bekannt, dass zwei Drittel der von und nach Deutschland exportierten und importierten Container über die Westhäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam (Zara-Häfen) abgewickelt werden. Durch die vorhandenen Kapazitätsreserven und die Hinterlandverknüpfung per Schiff und Bahn werde deren Bedeutung künftig eher noch weiter zunehmen.

Auch der Hafen Rotterdam hat sich zu Wort gemeldet: „Unsere Zahlen der Hafensperspektive 2030 stimmen nicht mit denen der veröffentlichten Zahlen der Seeverkehrsprognose 2030 der Bundesregierung überein“, heißt es in einer Reaktion. Der Hafenbetrieb mache sich große Sorgen, ob damit den zu erwartenden Güterströmen der Bundesländer entlang des Rheins von und zu den westeuropäischen Seehäfen und den damit einhergehenden industriellen Interes-

sen, sowie der Verkehrsverflechtung in diesen Bundesländern ausreichend Rechnung getragen werde.

Die Bedenken der Wirtschaft haben inzwischen auch die Politik erreicht. Die Kritik an der Seehafenprognose war bereits Thema im Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) hat dazu auch schon Kontakt mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) aufgenommen. „Es kommt Bewegung in die Sache“, meint Hamann. Er rechnet mit einer entsprechenden Anpassung der Prognose.

Derzeitige Prognose benachteiligt NRW
Aufgegriffen hatte das Thema zunächst die FDP-Fraktion im Landtag. Im Januar

haben sich dann die Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die Piraten dem Antrag angeschlossen. „Die in der Seeverkehrsprognose 2030 ermittelte Umkehrung der Wachstumsverhältnisse zwischen den deutschen Seehäfen und den für NRW besonders relevanten Seehäfen in Belgien und den Niederlanden ist nicht nachvollziehbar“, heißt es in dem Antrag der FDP-Abgeordneten Christian Lindner, Christof Rasche und Holger Ellerbrock. Sie lasse sich nur damit erklären, dass die der Prognose zugrundeliegenden Daten nicht mit denen unserer Nachbarländer abgeglichen und Annahmen getroffen worden seien, die zwangsläufig zu einer Verzerrung der Ergebnisse führen. „Sollte die vorliegende Seeverkehrsprognose 2030 unverändert zur Grundlage

Die Zahlen

Nach der Seeverkehrsprognose wird der Umschlag der deutschen Seehäfen von 2010 bis 2030 um 74 Prozent bzw. durchschnittlich 2,8 Prozent jährlich steigen. Damit wird das Umschlagvolumen von 269 Mio. Tonnen auf 468 Mio. Tonnen zunehmen. Während für Hamburg mit einem jährlichen Plus von 3,2 Prozent gerechnet wird, liegt das prognostizierte Wachstum in Rotterdam mit 1,6 Prozent und in Antwerpen mit 2,2 Prozent im Jahr deutlich darunter. Begründet wird dies mit dem hohen Anteil an Massengut in beiden Häfen, dessen Wachstum relativ gering sei. Von 2001 bis 2010 lag die durchschnittliche Wachstumsrate in Hamburg dagegen bei 2,6 Prozent jährlich, in Rotterdam und Antwerpen dagegen bei 3,3 bzw. 3,8 Prozent.



Foto: Frank Reinhold

Der Antwerpen-Zeebrügge-Zug verbindet Duisburg direkt mit den Westhäfen.

für die zukünftige Verkehrswegeplanung gemacht werden, hätte dies für das Land NRW und seine Seehafenanbindung durch Verkehrsprojekte wie den Eisernen Rhein erhebliche Benachteiligungen gegenüber den norddeutschen Ländern zur Folge“, heißt es in dem Antrag. Nun will man gemeinsam darauf hinwirken, „dass die vielfältigen europäischen Verkehrsverflechtungen und Logistikketten bei der Prognose der Hafenhinterlandverkehre auf der Basis transparenter und einheitlicher Kriterien angemessen einbezogen werden.“



h2m.de

Machen Sie Ihr Team komplett. Jetzt!

Sie suchen Verstärkung für Ihr Unternehmen? Der Unternehmensservice des jobcenter Duisburg vermittelt Ihnen qualifiziertes Personal. Unbürokratisch. Zügig. Persönlich und kostenfrei. **Kontaktieren Sie uns jetzt: Tel. 0203/348 348 348 oder per E-Mail: unternehmensservice-duisburg@jobcenter-ge.de**





Die Fußball-Hafenwelt zu Gast in Duisburg

(frön) Neben der „Maloche“ ist der Fußball im Ruhrgebiet ein wichtiger Teil der Identität. Wie beschrieb es der Bochumer Heimatautor Frank Goosen so treffend: „Fußball ist uns zwischen Duisburg und Unna, zwischen Recklinghausen und Hattingen ins Genom übergegangen. Unsere Doppelhelix besteht nicht aus Aminosäuresequenzen, sondern aus echtem Leder.“ Da machen auch die Mitarbeiter der Duisburger Hafengruppe keine Ausnahme. Neben Liga, Pokal, internationalen Wettbewerben und WM stehen ihnen in diesem Jahr noch zwei weitere Großereignisse ins Haus: der Euroports Cup und der duisport FußballCup. Das bedeutet Sport, Spiel und Spannung – und vor allem Spaß pur.

Es begann auf einem Sportplatz hinter dem Friedhof in Ruhrort. Dort wurde vor 31 Jahren das erste Spiel des EuroPorts Cup angepfiffen. Spediteure aus den Niederlanden, Belgien und aus Deutschland wollten ein für alle Mal klären, wer von ihnen im Fußball die Nase vorn hat. „Sie kannten sich aus der täglichen Zusammenarbeit und hatten beschlossen, sich auch einmal privat zu treffen“, berichtet der diesjährige Organisator Karl-Heinz Wich-Kuhnlein, duisport.

Inzwischen hat sich der Euroports Cup – auch unter seiner Leitung – zu einem internationalen Turnier der Hafenstädte

entwickelt. Mittlerweile gastierten die Kicker in vielen Hafenstädten, im vergangenen Jahr zum Beispiel in Kopenhagen. Und auch die gegnerischen Mannschaften sind deutlich weiter angereist: Göteborg, Kopenhagen, Malmö, Antwerpen, Mannheim-Basel, Bremerhaven, Wismar und Lübeck entsenden Teams, deren Spieler und Betreuer alle eines gemeinsam haben: Sie sind in irgendeiner Art im Hafen beschäftigt – ob in der Verwaltung, im Umschlag oder einer der Firmen.

Wettstreit unter Freunden

Wenn am 31. Mai das Turnier auf der Anlage des Vereins Duisburg 1900 an der

Düsseldorfer Straße angepfiffen wird, freuen sich die Kicker nicht nur auf den sportlichen Wettstreit, sondern auch auf das Wiedersehen mit den anderen Spielern. Denn über die Jahre sind zahlreiche Freundschaften entstanden. „Natürlich ist es immer ein Highlight, wenn man nicht nur beruflich telefoniert, sondern sich in diesem schönen Rahmen wieder sieht“, berichtet der Organisator. Da dürfen auch die Zuschauer nicht fehlen. Auf sie wartet gutes Essen und Trinken. Und vor allem fesselnde Fußballspiele. Denn die ewigen Favoriten Antwerpen, die auch im vergangenen Jahr den Pokal mit nach Hause nehmen durften, sind auch schon mal mit einem Jugendnatio-



Die Mannschaft des Duisburger Hafens von 2006.

Foto: duisport

nalspieler aufgelaufen. „Das zeigt nicht nur, auf welch hohem Niveau wir spielen, sondern auch welche Bedeutung das Turnier gewonnen hat“, freut sich Wich-Kuhnlein.

Die bisherigen Rekordhalter kommen übrigens aus einer Stadt, um die es in der Fußballwelt derzeit gar nicht so gut steht: Hamburg. Auch sie setzten in der Vergangenheit schon mal auf Amateursportler des FC St. Pauli – das gibt es auch nur im Hafen.

Die Duisburger haben den Pokal zuletzt 2008 gewonnen. „Es wird mal wieder Zeit“, meint Wich-Kuhnlein mit einem Lächeln. Doch egal wem duisport-Vorstand Markus Bangen abends bei der Players-Night in der Rheinhausen-Halle die Trophäe überreichen darf bei allem sportlichen Ehrgeiz geht es nicht nur um den Sieg.

Und das wird vor allem einen freuen, der schon vor 31 Jahren in Ruhrort auf dem Platz stand: den Mitbegründer des Turniers und ehemaligen FIFA- und Bundesligaschiedsrichter Gerd Hennig. Er hat versprochen, auf jeden Fall vorbei zu kommen und mit zu feiern. Und



Die duisport-Organisatoren der Fußballveranstaltungen v. l. n. r.: Christian Sczygiel, Markus Klenner, Florian Bosch und Karl-Heinz Wich-Kuhnlein.

sicher wird er auch die eine oder andere Geschichte von damals erzählen.

Eine Handbreit Wasser unterm Kiel
Geschichten für kommende Jahrzehnte

werden sicherlich auch am 14. Juni geschrieben. Dann wird zum dritten Mal, diesmal mit Unterstützung des MSV Duisburg, der duisport FußballCup zwischen Mannschaften aus dem Gebiet



Modernster Anlagenbetrieb- Silo Terminal Duisburg

- Umschlag von staubenden Gütern
- Silomischanlagen für diverse Anwendungen
- Optimaler Standort am Hafenkanaal Duisburg

Die **FERRO DUO GmbH Gruppe** hat die Anlagen des ehemaligen CTD Terminals übernommen das nun unter Silo-Terminal-Duisburg GmbH umbenannt wurde.

Direkt am Hafenkanaal gelegen werden am Standort Terminal 4 weiterhin stauende Schüttgüter in den vorhandenen Silomischanlagen für alle industriellen und technischen Anwendungen umgeschlagen.

Die Ferro Duo Gruppe bringt hier ihr langjähriges Know-how mit Schüttgütern und deren Umschlag ein.

SILO TERMINAL DUISBURG

Silo Terminal Duisburg GmbH • Zum Container Terminal 4 • D-47119 Duisburg • Anfrage: +49 (0) 203 - 6 00 03 13
info@sil-terminal-duisburg.de • www.silo-terminal-duisburg.de



Foto: duisport

Die Sieger des duisport FußballCups 2013: Das Team der CTS Cremerius Transport Service GmbH.

des Duisburger Hafens ausgetragen wird.

Zur Orientierung in Sachen Cup und MSV: duisport unterstützt seit Jahren die Bundesliga-Frauen des FCR 2001 Duisburg. Seit 1. Januar indes spielen die Löwinnen als MSV Duisburg. Auch für die Zebra-Verantwortlichen ist die Gastgeber-Rolle eine freudige Aufgabe. Sie stellen die schicke Drei-Platz-Anlage im Duisburger Süden, Mündelheimer Straße 123, gerne zur Verfügung.

Der duisport FußballCup wird von den duisport-Kollegen Florian Bosch, Markus Klenner und Karl-Heinz Wich-Kuhnlein organisiert. Er ist größer und gleichzeitig kleiner als der EuroPorts Cup: Gleich 24 Mannschaften werden ab 11 Uhr in vier Gruppen die Gewinner für die Endspiele

auskicken. Dafür spielen sie jedoch nur mit sechs Spielern auf den vier abgesteckten Kleinfeldern.

Auch Bosch kickt seit rund zehn Jahren in der Duisburger Hafemannschaft. Als er vor zwei Jahren gefragt wurde, ob er nicht mit in die Organisation einsteigen wolle, musste er nicht lange nachdenken. „Ich bin eben ein fußballbegeisterter Mensch“, erzählt er mit Überzeugung. Die Mannschaften ließen sich auch in diesem Jahr nicht lange bitten, innerhalb weniger Wochen waren alle Plätze vergeben.

Sicher auch, weil die FußballCup-Organisatoren wieder einen starken Partner gewinnen konnten: Das Turnier wird auf der Anlage des MSV Duisburg (ehemals FCR 2001 Duisburg) ausgetragen, auf

der bereits drei Plätze auf dem Naturbeziehungsweise Kunstrasen abgesteckt sind. Die Zebra-Verantwortlichen haben auch die Verköstigung der Gäste in ihre erfahrenen Hände genommen. „Für diese sportliche Unterstützung sind wir natürlich sehr dankbar“, lobt Bosch Richtung MSV. Dessen Präsident Udo Kirmse wehrt ab: „Das machen wir doch gerne. Für uns ist es eine große Freude und Ehre, Gastgeber dieses tollen Turniers sein zu dürfen und damit für unseren schönen Sport werben zu können.“ Schließlich schreiben sich die Zebras die Förderung und Unterstützung des Breitensportes seit Jahren erfolgreich auf die Fahnen. In diesem Sinn wünscht der MSV dem Turnier stets eine Handbreit Wasser unterm Kiel.





HTAG

HÄFEN UND TRANSPORT AG

Mit Qualität zum Erfolg

HTAG HÄFEN UND TRANSPORT AG · Neumarkt 7-11 · 47119 Duisburg
 Tel.: +49 (0) 203 / 47989-0 · Fax: +49 (0) 203 / 47989-192 · www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Hamburg · Gustavsburg
Mannheim · Karlsruhe · Rotterdam · Thionville

Neue Autobahnschilder vermitteln Stärken des Standorts Duisburg

Industrie und Logistik sind das Rückgrat der Wirtschaft



Größter Binnenhafen Europas: Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG und Sören Link, Oberbürgermeister der Stadt Duisburg präsentieren die Beschilderung für den Duisburger Hafen.

(Iw) „Größter Stahlstandort Europas“ und „Größter Binnenhafen Europas“ – diese Kernaussagen prangen auf den neuen Autobahnschildern, die seit Januar auf Duisburg als bedeutenden Industrie- und Logistikstandort aufmerksam machen. Insgesamt vier der 3,60 mal 2,40 Meter großen Hinweistafeln wurden an den Autobahnen A 3, A 40 und A 59 aufgestellt.

Träger der Initiative „Autobahnschilder“ sind die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve (IHK), die hiesige Stahlindustrie mit ArcelorMittal, ThyssenKrupp Steel Europe, Hüttenwerke Krupp Mannesmann und ThyssenKrupp MillServices & Systems sowie die Duisburger Hafen AG. „Ziel dieser Initiative ist es, eine Route des verarbeitenden Gewerbes und der Logistik in NRW zu markieren, die ein aktuelles und modernes Bild der Industrie im Land darstellt, denn die Industrie ist das Rückgrat unserer Wirtschaftsstruktur und Garant für zahlreiche anspruchsvolle Arbeits- und Ausbildungsplätze“, erläutert Burkhard Landers, Präsident der Niederrheinischen IHK.

Bislang machten die Hinweisschilder in braun-weißem Design vor allem auf besondere Baudenkmäler und Landschaften aufmerksam. „Wir wollen in Zukunft stärker auf Duisburg als bedeutende Industrieregion hinweisen“, erklärte Burkhard Landers bei der Präsentation vor dem Gebäude der IHK an der Mercatorstraße in Duisburg. Vielen, so der IHK-Präsident, sei noch nicht bewusst, dass in Duisburg der größte Binnenhafen Europas liege. Gleiches gelte für die Stadt als größten Stahlstandort. Mithilfe der Hinweisschilder soll sich dies aber möglichst schnell ändern – schließlich passieren Tag für Tag mehr als 180.000 Autofahrer die neuen Autobahntafeln.

Auch Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, erklärte bei der Präsentation, warum die Autobahnschilder ein wichtiges Instrument sind, um auf den bedeutenden Wirtschaftsstandort an Rhein und Ruhr aufmerksam zu machen. „Industrie und Logistik sind die Standbeine unserer Region. Sie sichern tausenden Menschen in und um Duisburg ihren Arbeitsplatz und bedeuten zugleich

Heimat. Mit dieser Initiative würdigt man nicht nur die rund 300-jährige Geschichte des Hafens, sondern schafft auch identitätsstiftende Aushängeschilder für die Stadt Duisburg. Wir haben daher keinen Moment gezögert, dieses sinnvolle Projekt zu unterstützen.“

Ihre Idee zur Aufstellung der Schilder hatten die IHKs in Nordrhein-Westfalen zunächst dem Landeswirtschaftsministerium vorgestellt und stießen dort auf positive Resonanz. Voraussetzung war allerdings, dass in den jeweiligen Regionen besondere industrielle oder logistische Schwerpunkte, sogenannte Cluster, vorhanden und eindeutig identifizierbar sind. Anschließend wurden dann gemäß den Vorgaben des Landes NRW das konkrete Design, die Anzahl der aufzustellenden Schilder und die exakten Standorte eingegrenzt. Von Behördenseite waren neben dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk zusätzlich das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr sowie der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) und die Bezirksregierung Düsseldorf beteiligt.

Forschungsprojekt für sichere Logistikprozesse abgeschlossen



(jfr) Eine Vielzahl von Vorschriften und Gesetzen, zahlreiche verschiedene Sichtweisen, gesteigerte Anforderungen der Kunden und eine ganze Reihe von Angeboten – Sicherheit in der Transportkette ist ein aktuelles und komplexes Thema, das kleine und mittlere Unternehmen vor große Herausforderungen stellt. Ein jetzt abgeschlossenes Forschungsprojekt soll hier Hilfestellung leisten: SefLog, gesteuert von duisport und gefördert vom Bundesverkehrsministerium. Die entwickelten Handlungsempfehlungen wurden in einem Handbuch zusammengefasst.

Gestartet wurde SefLog im September 2010. Das Projekt im Rahmen des Sicherheitsforschungsprogramms der Bundesregierung befasste sich speziell mit sicheren und effizienten Logistikprozessen durch Prävention, Identifikation und Bewältigungsstrategien. Ziel war eine erhöhte Sicherheit in Transportketten bei gleichbleibender Effizienz der logistischen Prozesse. Die entsprechenden Maßnahmen sollten dabei nach dem TOP-Ansatz entwickelt werden. TOP steht für technische, organisatorische und personelle Maßnahmen.

Prävention im Fokus

Die Ergebnisse des Forschungsprojekts haben die Beteiligten jetzt auf einem Abschlussworkshop präsentiert. Neben duisport und dem Bundesverkehrsministerium waren dort unter anderem das

Bundesforschungsministerium als Fördermittelgeber sowie Vertreter von Logistikunternehmen, Fachmedien und Forschung vertreten. Im Mittelpunkt des Interesses: das Thema Prävention und der dazu gehörende Vortrag von Christian Negele, Leiter Recht und Projekte bei duisport. Gute Prävention kann Aufwand an anderen Stellen minimieren, fasste er zusammen. Geeignete Maßnahmen dafür seien etwa Kontrollen während laufender Prozesse oder der Einsatz von Überwachungstechnik.

Prävention ist dabei vor allem organisations- und personalorientiert zu sehen, so das einhellige Fazit der Projektpartner. Denn die erfolgreiche Grundlage einer entsprechenden Strategie kann nur die enge Verzahnung aller Vorhaben im technischen, organisatorischen und personellen Bereich bilden. Ein Beispiel dafür sind technische Präventionsmaßnahmen. Sie alleine reichen schließlich nicht: Der Umgang mit der Technik muss auch organisatorisch verankert werden – etwa durch die entsprechende Schulung der Mitarbeiter.

Dazu kommt eine Reihe weiterer Möglichkeiten. An erster Stelle steht hier das Erstellen einer Sicherheitsplanung, durch die sich der jeweilige Bedarf des Unternehmens und somit eine wirksame Prävention überhaupt erst ermitteln und analysieren lassen. Basis einer solchen Sicherheitsplanung können Warenwerte der Transportgüter, versiche-

rungsrelevante Kriterien, die Häufigkeit von sicherheitsrelevanten Ereignissen oder Abgangs- und Bestimmungsorte inklusive der Routen sein. Entscheidend mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit ist hier der jeweilige Kosten-Nutzen-Aufwand.

Schulungen fördern Sicherheit

Trotz umfangreicher technischer Maßnahmen kann sich auch der Mensch immer noch als eine „Schwachstelle“ innerhalb der Prozesskette erweisen. Im Ereignisfall muss er angemessen reagieren können, um weitere Schritte einzuleiten. Unternehmen sollten ihre Mitarbeiter daher regelmäßig fortbilden und für das Thema Sicherheit sensibilisieren, um so gleichzeitig auch die Akzeptanz von Präventionsmaßnahmen zu steigern. Schulungen zeichnen sich dabei vor allem durch einen hohen Wirkungsgrad (Stichwort: „Sicherheit fängt im Kopf an“) bei relativ niedrigem Aufwand aus. Sowohl Kosten als auch Zeitaufwand sind vergleichsweise gering. Generell gilt: Ein gutes Betriebsklima, die Würdigung des Einzelnen und Lob für richtiges Handeln sind für den Erhalt von Loyalität und Verantwortungsbewusstsein enorm wichtig. Zudem ist die Grundmotivation der Mitarbeiter entscheidend für den Erfolg bei der Umsetzung von Präventionsmaßnahmen.

Ein Ansatzpunkt in Sachen Vorbeugung liegt auch im umsichtigen und restriktiven Umgang mit Daten und Informationen. Das

Übermitteln von Informationen sollte nur an den dafür erforderlichen Personenkreis erfolgen. Ferner können restriktive Zugriffsrechte und sowie die Verwendung von Passwörtern den Zugriff auf sensible Daten verhindern.

Die Planung von Transportrouten ist eine weitere Präventionsmaßnahme im Bereich Organisation. Bei der Routenplanung können etwa das Bilden von Kolonnen, der Einsatz von zwei Fahrern, eine möglichst kurzfristige Festlegung der Route sowie das Vermeiden unnötiger Stopps während des Transports die Sicherheit verbessern. Im Zuge von Experteninterviews hat sich während des Forschungsprojekts zudem herausgestellt, dass auch eine regelmäßige technische Wartung der Fahrzeuge außerplanmäßiger Halte verhindern und damit die Sicherheit der Warenkette erhöhen kann. Zur Sicherung von Anlagen- und Containern wiederum existieren bereits heute viele technische Lösungen – etwa Zaunanlagen,

Nicht zuletzt existieren zahlreiche Zertifizierungsmöglichkeiten rund ums Thema Sicherheit. Im Unternehmen implementierte Zertifizierungen müssen jedoch „gelebt“ und die Arbeitsprozesse laufend hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Effizi-

Handbuch erarbeitet

Das Fazit des Forschungsprojekts fällt deswegen eindeutig aus. Prävention ist vor allem organisations- und personalorientiert zu sehen. Es existieren zwar bereits zahlreiche technische Maßnahmen, die



Mitarbeiter müssen für das Thema Sicherheit sensibilisiert werden.



Zugangs- und Containersicherungen, Beleuchtung, Kameraüberwachung sowie Alarmsysteme und -anlagen. Bei allen technischen Maßnahmen ist indes zu beachten, dass sie letztlich keinen umfassenden Schutz bieten – auch die organisatorischen Prozesse müssen eingehalten werden. Andernfalls droht die Gefahr einer „Pseudosicherheit“.

enz überprüft werden. Zertifizierungen sind schließlich nicht nur Selbstzweck. Immer häufiger sind sie ein unverzichtbares Argument in Sachen Kundenbindung und können gleichzeitig einen Mehrwert für das Unternehmen generieren: Der Kostenaufwand von Zertifizierungen amortisiert sich, wenn Schadensfälle minimiert werden.

die Sicherheit in der Transportkette erhöhen, doch auch Vorhaben in den Bereichen Organisation und Personal können die Sicherheit signifikant steigern – bei verhältnismäßig geringem finanziellen Aufwand. Neben Duisport und dem Bundesverkehrsministerium forschte dabei eine Reihe weiterer Unternehmen und Einrichtungen an SefLog. Unter der Koordination der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) sowie des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik arbeiteten auch Kühne & Nagel, die TU Hamburg-Harburg, das Hamburger Logistik Institut, CSB Technology GmbH, die Bundesanstalt für Materialprüfung sowie der Bundesverband für Materialwirtschaft und Logistik am Projekt.

Die entsprechenden Maßnahmen haben die Beteiligten in einem Handbuch zusammengefasst, das bei der Analyse der eigenen Sicherungsbedarfe hilft und Handlungsoptionen aufzeigt. Die Publikation mit dem Titel „Sicherheit produzieren – Handlungsempfehlungen zur Sicherung der Transportkette“ ist im Internet unter www.seflog.de kostenlos erhältlich.

Schaffung bedarfsgerechter Standards

Eine vorbeugende Interaktion mit Behörden und anderen Unternehmen – Sicherheitsdienste ebenso wie Firmen aus der Nachbarschaft) kann die Umsetzung von Präventionsmaßnahmen unterstützen. Gemeinsam können die Beteiligten einen einheitlichen und bedarfsgerechten Standard entwickeln und gleichzeitig von Synergieeffekten im Einkauf und bei der Planung profitieren.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium für Bildung und Forschung





Foto: Niederrheinische IHK

Minister Michael Groschek eröffnet erstes Schiffermahl

Tradition der Schifferbörse wieder belebt

(frön) Eine der ältesten Traditionen der europäischen Binnenschifffahrt wurde in den vergangenen Monaten in Duisburg wieder belebt und mit einer ganz neuen Veranstaltung, dem Schiffermahl, erfolgreich vom Stapel gelassen: die Schifferbörse.

„Die Schifferbörse ist die traditionsreichste Vereinigung, die es in dem System Wasserstraße gibt – zumindest soweit mir bekannt ist“, berichtet Frank Wittig. Der Geschäftsführer des gleichnamigen Familienunternehmens, das er in vierter Generation mit seinem Bruder leitet, muss nicht lange nachdenken, wenn er nach seinem ehrenamtlichen Engagement als Präsident gefragt wird.

1901, so berichtet Wittig, sei der Zusammenschluss Schifferbörse ebenso wie das nach ihm benannte Gebäude in Ruhrort im Hafen eröffnet worden, um alle am System Wasserstraße Beteiligten unter ein Dach zu bringen und um Prozesse beaufsichtigt zu regeln. Damals kam auch die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer mit ins Boot. Unter ihrer schützenden Hand entwickelte sich die Schifferbörse schnell zu einem der besten Netzwerke und Moderatoren in vielen Fragen rund um Wasserstraßen und Häfen.

Eine lange und eine wichtige Geschichte. Aber warum diese nun wieder fortsetzen, nachdem sie zur Jahrtausendwende fast ganz eingeschlafen war? Auch darauf hat der engagierte Duisburger eine Antwort: „Wir haben die Schifferbörse wieder mit neuem Leben gefüllt, weil wir glauben, dass es wichtig ist, dem System Wasserstraße einen Stellenwert zu verschaffen. In Stadt, Verwaltung, Land und im Bund“, argumentiert Wittig eindringlich. Die Verkehrspolitik sei zu lange ein stiefmütterlich behandeltes Thema gewesen. Für Wittig entscheidet der Erfolg dieser Bemühungen über mehr als nur das Wohl einer Branche: „Ich glaube, dass bei allem, was wir für die Zukunft Deutschlands tun wollen, wir viel mehr für den Erhalt der Infrastruktur und damit unserer Anlagevermögen tun müssen. Und da muss im Sinne der ganzen Wirtschaft das System Wasserstraße aufpassen, dass es nicht immer nur als letztes kommt.“

Standort Duisburg ist mehr als nur Hinterland

Den Mitgliedern, die sich erstaunlich schnell wieder zusammen gefunden haben, ist deshalb wichtig, über den Kreis der Eingeweihten und Beteiligten hinaus wahrgenommen werden. „Das ist erforderlich, wenn man gehört werden

möchte“, sagt Wittig mit einem Achselzucken. „Nicht nur in der Logistik gibt es viele Veranstaltungen und Konferenzen. Aber meistens treffen sich die gleichen Teilnehmer doch, um Sachen zu hören, die sie schon wissen.“ Vielmehr müsse es darum gehen, Entscheider von der Logistik und ihren Möglichkeiten zu begeistern, die sich bislang nicht mit dem Thema beschäftigt haben. „Mayrit Illner macht ihre Sendung doch auch nicht für die Studiogäste, sondern für die Millionen Zuschauer an den Fernsehgeräten“, wagt er einen ambitionierten Vergleich und legt gleichzeitig selbstbewusst die Latte hoch. „Wir tun uns keinen Gefallen, zu eng zu denken. Wir brauchen viel, viel mehr Selbstvertrauen.“ Und er setzt noch einen drauf: „Wir sind auch nicht das Hinterland, auch wenn das der Fachterminus ist. Aber wie klingt das für die Menschen? Wir benötigen ein neues Selbstbewusstsein. Das versuchen wir zu transportieren.“

Eine Idee, die bislang bestens aufgegangen ist. Im vergangenen Jahr lud der Verein erstmals zum Schiffermahl: Bei dem Treffen von achtzig Branchenvertretern im Ruhrorter Gemeindehaus ging es aber nicht nur um Politisches, sondern auch um Kulinarisches.

Mit einem hohen Ehrengast. Der Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Michael Groschek, unterstrich in seiner Festrede die besondere Bedeutung der Binnenschifffahrt und die Notwendigkeit weiterer Investitionen in die Verkehrswege. Eine intakte Infrastruktur bilde die Basis für einen funktionierenden Wirtschafts- und Industriestandort. Der Minister ermutigte die anwesenden Unternehmerinnen und Unternehmer, in ihren Bemühungen um die Instandhaltung der Infrastruktur nicht nachzulassen.

Ebenfalls von wegweisender Bedeutung für die Branche: das von Groschek angekündigte neue Hafenkonzept der Landesregierung, das Entwicklungsperspektiven für die Häfen und das gesamte System Wasserstraße in Nordrhein-Westfalen aufzeigen soll. Wittig nutzte die Gelegenheit zu der Mahnung, dass das Konzept nicht dem Selbstzweck dienen dürfe. Es müsse deutlich machen, wo das Land Schwerpunkte setzen will, welche Standorte Potenzial haben und wie diese entwickelt werden können. Zur Umsetzung seien auch personelle und finanzielle Ressourcen sicherzustellen.

Schiedsgericht für die Binnenschifffahrt soll folgen

Daneben verfolgten die Organisatoren aber auch zwei andere, genauso wichtige Zwecke: „Wir möchten dem Netzwerkgedanken wieder einen hohen Stellenwert geben. Und Stadt, Verwaltung, Land und Bund signalisieren, wir sind da. Und das

in einem geeigneten Rahmen, unter uns und für uns. Und nicht als Schaulaufen. Wir wollten ein Signal setzen, aber kein politisches Statement.“

Als nächstes soll folgerichtig ein Schiedsgericht für die Binnenschifffahrt folgen. Eine ähnliche Institution gibt es

Nicht zuletzt möchte der Zusammenschluss das System Wasserstraße auch in den Köpfen verankern, in denen es bislang nicht oder deutlich zu wenig vorkommt: in den Speditionen, die nicht nur nach Wittigs Einschätzung derzeit noch zu oft zu landausgerichtet sind. Hier erfordere es, von Praktikern für Prakti-



Foto: Niederrheinische IHK

bereits für die Seeschifffahrt in Hamburg. „Aber in Duisburg, dem Binnenhafen schlechthin, dem größten Europas, fehlt bislang eine solche Institution. Und die Schifferbörse hat auch eine europäische Ausrichtung. Und so wünschen wir uns eine Institution, schnell, kostengünstig und belastbar.“

ker Zusatzinformationen über die Wasserstraße in der Logistikkette. „Wir brauchen eine neue Stimme, einen neuen Repräsentanten, der von allen akzeptiert wird. Einen Top-Lobbyisten, der wirklich gehört wird.“

CTS – wir bewegen etwas





Am Parallelhafen 30
Port Number 3885
47059 Duisburg

Telefon +49 (0) 203 7 10 10-0
Fax +49 (0) 203 7 10 10-70
E-Mail infodu@ctsduffo.de



Cremerius - Transport - Service
INTERNATIONALE SPEDITION
www.ctsduffo.de

Duisburg Kombi-Terminal wächst dynamisch



(tof) Steigerungsraten im Intermodalbereich von 35 Prozent und mehr – was heute als kaum möglich erscheint, hat das DKT Duisburg Kombi-Terminal auf logport | geschafft. „Im DKT konnten wir 2013 aufgrund der Neuverkehre eine Steigerung von 35 Prozent auf 88.000 TEU erreichen“, sagt Hans-Jörg Bertschi, CEO und Präsident des gleichnamigen Chemielogistikers. Für 2014 plane Bertschi, der das Familienunternehmen in zweiter Generation aus Dürrenäsch im Schweizer Kanton Aargau führt, „nochmals eine Steigerung um 40 Prozent auf etwa 125.000 TEU“, wie er im Gespräch verrät. Das sei schon eine „sehr dynamische Entwicklung, die einer Verdoppelung in zwei Jahren entspricht, wenn ich vom 2012er-Volumen ausgehe“, so Bertschi.

„Das Ziel bestand und besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit der intermodalen Verkehre zu steigern“, erläutert Bertschi weiter. Für ihn muss einerseits die Transportkette schlank sein und andererseits die zeitliche Abwicklung effizient. „Effizienter zumindest, als das in herkömmlichen Terminals der Fall ist“, konkretisiert der 56-Jährige. „In Großterminals, sagen wir von DUSS in Deutschland, ergeben sich relativ lange Wartezeiten für Lkw. Das führt zu Ineffizienzen. Deswegen nehmen

wir diese Wertschöpfungsstufe in die eigene Hand und optimieren diese von der IT und den Prozessen her. Dadurch können wir eine wesentlich effizientere Darstellung des intermodalen Verkehrs erreichen“, betont der Schweizer.

In den vergangenen zwei Jahren habe Bertschi am DKT „stärker selbst Kapazitäten entwickelt“. Seit September 2013 fährt ein neuer Ganzzug mit drei Abfahrten pro Woche nach Ljubljana in Slowenien. „Das ist die erste Direktverbindung ab Duisburg nach Ljubljana“, lobt Bertschi. Das innovative Konzept sei hier auf zwei Ebenen zu finden: Zum einen durch die Suche nach einem optimalen Partner für einen Ganzzug. „Wir haben sehr schwere Produkte in der Chemie“, erklärt er. „Um einen Zug bezüglich Effizienz, Länge und Gewicht optimal auszulasten, braucht es daher einen zusätzlichen Partner, der auch leichtere Produkte hat“, so der Schweizer Top-Manager. Der ideale Partner wurde in LKW Walter gefunden. „Gemeinsam mit dem „führenden Spediteur im Ganzladungsbereich haben wir uns zusammengesetzt“, beschreibt Bertschi. „Wir sehen uns heute in Europa als führend im intermodalen Bereich an, was die Chemie betrifft.“ Ergebnis: Der Ganzzug wurde aufgeteilt. „LKW Walter

hat relativ viel leichte Ware, wir haben schwere, gesamthaft ergibt das ein Optimum“, sagt der Schweizer Stratege, der als politisch extrem gut vernetzt und stiller Macher gilt.

Nach einem Ausschreibungsverfahren bekam Rail Cargo Austria den Zuschlag für die Traktion des Zuges. RCA habe dabei mit einem Konzept überzeugt, das vorsah, mit ein- und derselben Lok direkt von Duisburg DKT bis Ljubljana durchzufahren, erläutert Bertschi – also ohne Lok-Wechsel in Deutschland, Österreich oder Slowenien. „Direkt aus dem einen Terminal raus - und auf der anderen Seite direkt ins Terminal wieder reinfahren. Das ist der schlankste Prozess überhaupt und der Zug läuft sehr erfolgreich“, stellt Bertschi fest. Im Moment sei diese Verbindung wohl eine der effizientesten Lösungen im intermodalen Bertschi-Netzwerk überhaupt. Und der Schweizer wird konkret: „Eine mittlere Lkw-Durchlaufzeit am Terminal von etwa einer halben Stunde, ermöglicht gegenüber den öffentlichen Terminals eine Zeitersparnis von circa anderthalb Stunden pro Ladung. Das schlägt sich erheblich in der ökonomisch Gesamtbetrachtung nieder“, betont er. Diese Verbindung habe für ihn deshalb Modell-Charakter, „die wir ich auch auf



Hans-Jörg Bertschi, CEO und Präsident Bertschi AG.

anderen Relationen in der Zukunft so weiter entwickeln wollen.

Bertschi kann sich noch gut ans Jahr 2009 erinnern, als das DKT gebaut wurde. „Anfang 2010 haben wir es dann in Betrieb genommen, einfach aus der Überlegung heraus, dass die Terminalkapazitäten in NRW relativ begrenzt sind“, erzählt Bertschi. Diese seien zwar laufend ausgebaut worden, „aber die Verkehre von Duisport und des Duisburger-Hafen-Umfelds sind auch entsprechend dynamisch gewachsen“, stellt er fest. „Und das dürfen wir in der Zwischenzeit auch von unserer Anlage sagen, die wir bereits einmal mit einem zweiten Portalkran baulich erweitert haben.“ Die deckungsgleichen, sehr breiten Künz-Kräne, halten eine Auskrantung von je 65 m vor. „Das weicht auch von dem ab, was in öffentlichen Terminals üblich ist, dass eben sehr große Auslagerungsflächen unter den Krananlagen direkt vorhanden sind. Das macht Produktzwischenabstellungen und Lagerungen möglich, ohne dass zusätzliche Umschläge gemacht werden müssen“, führt Bertschi weiter aus. Sechs Gleise und zehn Abstellspuren gibt es heute am DKT.

Das Ziel von Bertschi am DKT ist klar: Vermehrt eigene Züge fahren. Gleichwohl entwickelt das Unternehmen auch Relationen mit Partnern, so zum Beispiel mit Cemat. Drei Mal die Woche verkehrt ein gemeinsamer Zug nach Pomezia bei Rom. „Dass dabei ein Partner mit ins Ganzzug-Konzept geholt wurde, hat logistische Gründe“, erklärt Bertschi. Denn bewegt werden seit Dezember Produkte, „die ganz schwergewichtig auf die Lagerinfrastruktur von logport I abzielen. Sie werden bei Kühne + Nagel, in direkter Nachbarschaft zu uns, eingelagert. Das ist auch wieder eine Optimierung in der Kette“, freut sich der Schweizer.

Für dieses Jahr plant Bertschi noch einen weiteren eigenen Zug. Um dafür genug Kapazitäten zu haben, sollen im Sommer 2014 die Lagerflächen am DKT „erheblich“ erweitert werden, vornehmlich „für die Zwischenlagerung von Containern auf dem Areal“. Dafür gäbe es eine ebenso „erhebliche Nachfrage“. Um Gefahrstoffcontainer lagern zu können, plant der Chemielogistiker am DKT „zusätzlich ein Gefahrstofflager in Ergänzung zum Bahnterminal für eine Kapazität von bis zu 250 Einheiten“, verrät Bertschi. Das sei dann mit entsprechenden Wannens- und Trennwandsystemen ausgerüstet, um eine „echte Lagerfunktion für die deutsche chemische Industrie zu bieten“. Die wolle einerseits ihre eigenen Produkte lagern, andererseits aber ihre Rohstoffe vor dem eigentlichen Gebrauch noch zwischengelagern, meist direkt im Tankcontainer, weiß Bertschi. „Das sind die Investitionsstufen, die für 2014 geplant sind und weiteres Wachstum versprechen.“

Bertschi schätzt, bisher am Standort logport I „etwa 30 Mio. Euro“ investiert zu haben. Für ihn eine gewinnbringende Investition, denn der Standort Duisburg „nimmt sicher eine sehr zentrale Funktion in Europa ein“, wie er betont. Diese Bedeutung Duisburgs werde noch weiter wachsen, auch „weil die Häfen Antwerpen und Rotterdam doch zunehmend unter der Verkehrsüberlastung auf der Straße leiden“, prognostiziert er. Die Logistik, die die Überseeverkehre direkt mit dem Binnenschiff ins Hinterland transportiert, über Duisburg abwickelt und von dort aus verteilt, die hat heute in vielen Bereichen Vorteile“, glaubt er. Bertschi sei bewusst auch in Rotterdam mit einem eigenen Bahnterminal und in Antwerpen mit einer starken Infrastruktur vertreten. „Aber wir sehen Duisburg für sehr viele Verkehre, die über die Häfen laufen, als ideale Gateway-Stelle, um diese in erster Linie über

die Schiene europaweit weiter zu verteilen. Das bringt logistische Vorteile, davon profitiert der Standort“, meint Bertschi.

Er erinnert sich auch an den riesengroßen Stahlbetrieb von einst in Duisburg-Rheinhausen. Es sei von den Verantwortlichen „sehr schnell erkannt worden, das logport I eine ideale Logistikfläche ist, mit bester Wasser- und Schienenanbindung. Davon profitieren wir auf unserem Terminal und dazu hat der Duisburger Hafen erheblich beigetragen. So viele intermodale Player an einem Standort, das wirkt auch gegenseitig befruchtend.“

Bertschi

Das Schweizer Familienunternehmen verfügt über 52 Niederlassungen in 31 Ländern. Der Chemielogistiker beschäftigt 2.200 Mitarbeiter, die einen jährlichen Umsatz von umgerechnet 530 Mio. Euro erwirtschaften. Bertschi hat 1.200 Zugmaschinen sowie 20.000 Transporteinheiten im Einsatz und betreibt 17 eigene Containerterminals. Eigenen Angaben zufolge investiert das Unternehmen jedes Jahr rund 50 Mio. Euro.



Mit Qualität
zum Erfolg
MASSLOG GmbH

- Umschlag/Lagerung von Kohle und Koks
- Just-in-Time Lieferungen
- Kontraktlogistik

Betrieb:
Wörthstr. 175 · 47053 Duisburg-Hochfeld

Verwaltung:
Neumarkt 7-11 · 47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon +49 (0) 203 4 79 89 - 116
Telefax +49 (0) 203 4 79 89 - 191
Internet: www.masslog.de

Österreichs Logistkdrehscheibe Ennshafen

Gateway zu den Seehäfen und beliebter Standort für Produktion und Dienstleistung



Foto: Ennshafen

Luftbild des Ennshafens mit Blick auf das Containerterminal und das anschließende Grundstück der Kaindl-Gruppe.

(dü) Der Ennshafen ist nicht nur der jüngste, sondern auch der modernste öffentliche Hafen Österreichs. Er vereint mit dem Hafenaerial und den angrenzenden Wirtschaftsparks in Ober- und Niederösterreich das größte zusammenhängende Industriegebiet an der oberen Donau mit mehr als 350 Hektar Fläche. Durch zahlreiche Investitionen in Infrastruktur und modernste Technik hat sich der Hafen zu einer trimodalen Logistkdrehscheibe und einem stabilen und wichtigen Wirtschaftsstandort für die Region Enns-Perg-Amstetten entwickelt, der bereits 1.700 Mitarbeitern Beschäftigung bietet.

Die Idee zum Bau eines Hafens an der Enns-Donau-Mündung wurde bereits in den 1960er Jahre entwickelt und im Jahr 1974 in die Tat umgesetzt. Zunächst operierte der Ennshafen noch als reiner Industriehafen für einen petrochemischen Industriekomplex, der sich zeitgleich im Hafenaerial angesiedelt hatte. Mit dem Abzug der Chemieindustrie aus Enns wurde die Entwicklung eines neuen Konzepts von einem Industriehafen hin zu einem öffentlichen Handelshafen mit privaten Umschlagbetrieben notwendig. Mit der Umsetzung dieses Projekts

erfolgte 1994 auch der Beginn des operativen Hafengeschäfts.

Der eigentliche Hafenausbau geschah in drei Phasen zwischen 1979 und 1994. Zunächst wurde die Enns auf einer Strecke von 2,5 Kilometer von 50 Meter auf 200 Meter Breite erweitert, um durch Kiesbaggerungen eine für die Binnenschifffahrt geeignete Fahrrinntiefe zu erreichen. In der zweiten Phase wurden ab 1993 die Hafenbecken West und Ost gebaut und 700 m Kaianlagen errichtet. Nach Beginn des operativen Hafengeschäfts im Jahre 1994 wurde das Hafenbecken West auf 900 Meter verlängert sowie weitere Kaianlagen mit 1.050 Meter Länge errichtet.

Zwischen den Jahren 2002 und 2007 erfolgte in drei Stufen der Bau eines Logistikzentrums für den kombinierten Verkehr und des Firmensitzes der Ennshafen Oberösterreich GmbH. Das Containerterminal Ennshafen wurde 2004 eröffnet und hat seitdem eine rapide Entwicklung im Containerverkehr verzeichnen können. Nach 129.020 TEU im Jahre 2005 erreichte der Umschlag 2011 das Spitzenergebnis von 277.023 TEU. Damit ist Ennshafen nach dem

Hafen Wien das zweitgrößte trimodale Kombiterminal in Österreich.

2009 und 2010 erfolgte dann die Erweiterung des Übergabe-Bahnhofs von vier auf sechs Ganzzuggleise sowie der Neubau des Kai 21 mit zusätzlich 360 Meter Kailänge. Der Übergabe-Bahnhof verfügt über eine automatische Zielgleis-tastensteuerung, die dem Lokführer ein Einfahren des Zuges ohne Diesel-Rangierlok bis zu seinem Entladegleis ermöglicht. 2011 wurde die Containerstellfläche erweitert, das Bürogebäude des Containerterminals aufgestockt und ein Informations- und Veranstaltungsbe-reich geschaffen – Grundlage für weiteres Wachstum in der Zukunft. So wurde ab Jahresbeginn 2012 der Terminalbe-trieb von zwei auf drei Schichten auf-gestockt. Nach 235.515 TEU in 2012 wuchs das Umschlagergebnis im Jahre 2013 wieder auf 244.352 Standardboxen. Vier Ganzzuggleise mit 750 Meter Länge, 630 Meter Kailänge und der größte trimo-dale Containerbrückenkran an der o-beren Donau mit 102 Meter Spannweite, 35 Meter Höhe, 22 Meter wasser-seitige Auskragung, 80 Meter land-seitige Bedienung und 740 Meter Kran-bahn-länge, ermöglichen einen direkten und

effizienten Containerumschlag mit nur einem Hub vom Schiff auf Zug, Lkw oder ins Depot. Die elektrifizierte Gleisinfrastruktur mit Signalsicherung bietet allen Eisenbahnverkehrsunternehmen direkten und kostengünstigen Zugang zu den trimodalen Umschlagmöglichkeiten.

Dachorganisation des Ennshafens an der Landesgrenze von Niederösterreich (NÖ) und Oberösterreich (OÖ) ist die gemeinsame Marketinggesellschaft EHG Ennshafen GmbH, die bundesländerübergreifend arbeitet. Der Betrieb liegt in den Händen der Ennshafen NÖ GmbH, Wiener Neudorf, mit Geschäftsführer Mag. Jörg Praher und der Ennshafen OÖ GmbH, Enns, mit Geschäftsführer Dipl.-Ing. Dr. Werner Auer, der in Personalunion auch Geschäftsführer der Dachgesellschaft EHG Ennshafen ist.

Das Hafengebiet von 110 Hektar stellt mit dem Wirtschaftspark Ennsdorf (OÖ) mit 170 Hektar und Wirtschaftspark Ennsdorf (NÖ) mit 70 Hektar das größte zusammenhängende Industriegebiet an der oberen Donau mit insgesamt 350 Hektar dar. Mit seiner leistungsstarken Infrastruktur in Form von Kai- und Bahnanlagen eröffnet Ennshafen den neutralen Zugang zu den drei Verkehrsträgern Binnenschiff, Bahn und Lkw. Für den Güterumschlag stehen rund 2,5 Kilometer Kailänge zur Verfügung.

Im Wirtschaftsraum Amstetten-Linz, wo mehr als ein Drittel der österreichischen Industrieproduktion stattfindet und wo rund 40 Prozent der österreichischen Exporte generiert werden, bringt es der Ennshafen auf eine jährliche Umschlagsleistung von bis zu fünf Millionen Tonnen. Davon entfielen 2013 rund 2,8 Millionen Tonnen auf die Bahn und 712.474 Tonnen gingen über die Kaikante. Dabei konnte der wasserseitige Umschlag gegenüber 2012 ein Wachstum um 21 Prozent verzeichnen.



Binnenschiffe sind eher selten im Containerterminal Ennshafen anzutreffen.

Damit ist Ennshafen heute die wichtigste Exportdrehscheibe Oberösterreichs, ein Gateway zu allen wichtigen Seehäfen, erfolgreicher Wirtschaftsstandort für Produktions- und Dienstleistungsbetriebe und wichtiger Jobmotor für die Region Linz-Enns-Amstetten. So haben sich auf dem Hafensareal 52 Betriebe mit rund 2.000 Mitarbeitern angesiedelt, es gebe aber noch Platz für weitere, so die Hafengeschäftsführung.

Ein potenzieller Investor mit konkreten Plänen ist der Salzburger Holzfußboden- und Holzplatten-Erzeuger Kaindl, der auf seinem 35 Hektar großen Grundstück im Ennshafen ein neues Logistikzentrum bauen will. Das brachliegende Grundstück besitzt Kaindl bereits seit rund 20 Jahren. Seit 2010 laufen die Vorbereitungen, dort ein Umschlagszentrum plus Terminal zu errichten. Da der von Kaindl geplante Bau neuer Krananlagen auch die bisher landeseigene Betreibergesellschaft des Ennshafens tangierte, kam aus Kreisen der verladenden Wirtschaft der Region die Forderung nach einem

neutralen Betreiber, der alle Verloader gleich bedient.

Als erster Schritt in Richtung Hafen-Privatisierung wurde 2013 die Betreiber-schaft des Ennshafen-Terminals durch das Land Oberösterreich öffentlich ausgeschrieben, worauf sich bis Jahresende siebzehn Interessenten gemeldet haben. Geplant ist, das Containerterminal samt der Anschlussbahn zu verpachten und das bewegliche Anlagevermögen zu verkaufen. Fünf Bewerber haben seit Februar Gelegenheit, die Zahlen des Containerbetriebes detailliert zu prüfen und ein konkretes Angebot vorzulegen. „Dann wird verglichen und entschieden. Eine Verpachtung ab Juni ist realistisch“, so der oberösterreichische Wirtschaftslandesrat Michael Strugl. Wenn es denn überhaupt zu einer Verpachtung kommt.

A Member of WorldWideAlliance®

... auf den Weltmeeren Zuhause!

1980
25 Jahre
2013

SACO SHIPPING GMBH

Dammstr. 9, 47119 Duisburg
Telefon: 02 03/5 00 63 – 0 · Telefax: 02 03/5 00 63 – 16
Email: service@saco-duisburg.de

Import/Export von/nach **Hamburg/Bremen/Antwerpen/Rotterdam**

www.saco.de

saco
... shipping and more!



Die Box für trockene Transporte

Duisburger Einfallsreichtum schützt vor Containerschweiß

(frön) Nicht in trockenen Tüchern, dafür in trockenen Containern können die Kunden der duisport facility logistics GmbH (df) ihre Waren weltweit verschicken. Möglich macht dies eine einfache, aber bahnbrechende Erfindung: Die duisbox löst eine Aufgabe, die Logistiker bislang vor erhebliche Probleme gestellt hat. Die größten Gefahren für den internationalen Handel sind nicht Unglücke, Kriege oder Piraten. Die schlimmsten Schäden richtet sogenannter Containerschweiß an. Dieser entsteht zum Beispiel durch feuchte Handabdrücke oder kleine Tropfen.

In ihrer teilweise wochenlangen Reise können Waren im weltweiten Verkehr Schaden nehmen. Um verderbliche Güter über lange Strecken und Zeit zu bewegen, schrieb Napoleon schon 1795 ein Verfahren aus, mit dem Nahrungsmittel haltbar gemacht werden sollten: die Geburtsstunde der Konservendose. Diese geniale Erfindung erlaubte es, eingekochte und damit sterilisierte Lebensmittel luftdicht zu konservieren. Zuvor hatte man diese über Jahrtausende entweder in mehr oder weniger dichte Behälter (etwa Amphoren) gepackt oder eingesalzen.

Der technische Fortschritt der vergangenen Jahrzehnte erlaubt es, Güter immer schneller und über immer größere Distanzen zu verschicken. Beim Transport machen den Spediteuren neben den ohnehin schon erheblichen logistischen Herausforderungen auch Temperaturschwankungen zu schaffen. Häufig erlebten Sender und Empfänger am Ziel jedoch unliebsame und vor allem teure Überraschungen: „Ich weiß von einem Luxusauto, das in einem Container von Norddeutschland nach Fernost transportiert wurde. Beim Öffnen stellten die Fachleute fest, dass sich auf dem Fahrersitz fingerdick Schimmel gebildet und der sich auch im weiteren Innenraum abgesetzt hatte“, berichtet Norbert Greiwe, bei duisport facility logistics für die duisbox verantwortlich. Der Grund: Ein Fahrer hatte beim Aussteigen seine schweißnasse Hand nur kurz auf dem Leder abgestützt. In den kommenden Wochen hatten Feuchtigkeit und Wärme den Pilzen besten Nährboden geboten.

Höhere Temperaturen, mehr Feuchtigkeit
Auf ihren Wegen sind die Container großen Klimaschwankungen ausgesetzt. Duisburg, Anfang Februar, Verladung: acht Grad Celsius, leichter Nieselregen.

Die Waren werden trocken in einer beinahe luftdichten Box verschlossen. Aber die Luft enthält Feuchtigkeit – etwa 45 Prozent. Mitte des Monats, Zwischenstopp in Port Said: Die Sonne brennt, die Außentemperatur beträgt weit über 30 Grad Celsius. Die Luftfeuchtigkeit erreicht beinahe 90 Prozent. Auch im Container steigt in den wenigen Hohlräumen der Feuchtigkeitsanteil deutlich. Wie deutlich, zeigt Greiwe auf einem Messblatt. Zielort: Bombay, Monsunzeit. In der feuchten Hitze fühlen sich die 26 Grad Celsius eher wie 38 an. Ideal für Schimmel- und andere Pilze. Denn auch in dem Container waren die Veränderungen gewaltig: Warme Luft nimmt Wasser auf, kalte Atmosphäre gibt Regen ab. So funktioniert unser Wetter. Aber diese Prozesse spielen sich auch „en miniature“ in der Blechkiste ab. Die Folge: Wassertröpfchen bilden sich und greifen Papier, Holz und Lebensmittel an. Die Kombination aus warmer Luft und Feuchtigkeit lässt außerdem Stahl korrodieren.

Dank genauer Analyse kann Greiwe die Mengen exakt beziffern. „Wenn wir bei 20 Grad Celsius und 60 Prozent Luftfeuchtigkeit verpacken sind 10,3 Gramm

Foto: Rolf Köppen

Wasser in jedem Kubikmeter Luft enthalten. In Fernost sind es bei 35 Grad Celsius und 90 Prozent Luftfeuchtigkeit schon 35,6 Gramm Wasser pro Kubikmeter, das ist das Dreieinhalbfache. Fällt die Temperatur bei uns in Duisburg von 20 auf 12 Grad Celsius bilden sich im Container Wassertropfen. In Fernost braucht das Thermometer nur um zwei Grad Celsius zu fallen!“

Das Problem ist Logistikern aus leidvoller Erfahrung bekannt. Es wurde aber bisher eher schlecht als recht mit Fließ oder Faser angegangen. Oder mit Silikagel, deren kleine Beutel den Käufern von Leder- und Technikartikeln oftmals entgegenfallen. Diesen Bemühungen waren jedoch nur wenige Erfolge beschert. Silika hat nur einen Sauganteil von 30 Prozent – und gibt die Feuchtigkeit bei Wärme unter Umständen sogar wieder ab.

Salz ist die Lösung

Auch die dfl machte leidvolle Erfahrungen, wie Greiwe berichtet: „Wir engagierten uns bereits seit einiger Zeit im Bereich der Trockenmittel, hatten aber nicht die höchste Effizienz“, erläutert er die Situation. „Unser technischer Vorstand Thomas Schlipköther gab mir dann das Ok, ein effizienteres Produkt für den Markt zu entwickeln. Und daraus wurde die duisbox.“

Den entscheidenden Hinweis gab Greiwe's Trauzeuge, ein Diplomchemiker. Der erinnerte ihn daran, dass ein Salzmolekül sechseckig ist. An jeder Ecke kann also ein Wassermolekül ansetzen. Jedes weitere Molekül tropft als Salzlake ab – kann sich also nicht als Feuchtigkeit niederschlagen.

Die Idee: Das Salz wird in einen durchlässigen Behälter gelegt, der die Feuchtigkeit aufnimmt. Ist dieser voll, tropft die Salzlake in einen zweiten – dieses Mal dichten – Behälter und kann nicht wieder verdunsten. Klingt simpel – und ist es auch. Allerdings muss man erst einmal darauf kommen.

Das richtige Design entwickelte Deller-Plastics aus Breckerfeld. „Ein sehr guter, innovativer Mittelständler“, ist Greiwe immer noch begeistert. Per Handschlag vereinbarten sie, dass das europäische Patent für die bahnbrechende Idee bei duisport liegen sollte, während die Westfalen die Produktion übernehmen.

Nach einigen Experimenten legte sich Greiwe bei dem Salz auf Kalzium Chloride (CaCl) fest. Ein Kilo dieses Salzes kann 1,3 Liter Wasser ziehen. „Das ist

phänomenal viel“, staunt der Entwickler noch heute über die Leistungsfähigkeit des Salzes. Der Stoff befindet sich in zwei Säcken in dem oberen, gelöcherten Kasten, der wiederum in den Auffangbehältern Platz hat. Beide zusammen sind nur minimal größer als ein Damenstiefelkarton und wenige Kilo schwer. Die 1,9 Kilo Salz, die in jeder duisbox stecken, absorbieren bis zu 2,5 Liter Wasser! Vor dem Beladen eines Containers werden die beiden luftdicht verpackten Teile der duisbox geöffnet und an die Containerinnenwände gehängt. Und damit jeder die ungewöhnliche Idee versteht, wird die entsprechende Anleitung in Bilderform beigelegt.

Ohne duisbox keine Versicherung

Erste Versuchstransporte mit Kakaobohnen waren ein durchschlagender Erfolg. Die beteiligte Versicherungsgesellschaft orderte auf Anhieb mehrere tausend duisboxen. Sie sind seitdem Voraussetzung – ohne Box keine Versicherung und kein Transport. Es ist eine Investition, die sich für alle Beteiligten lohnt: Die Versicherung muss deutlich weniger Schäden ausgleichen. Die Unternehmen bezahlen weniger für die Policen, können ihren Gewinn steigern und durch niedrigere Kosten eine bessere Marktposition erlangen. Und duisport kann mit einer weiteren Dienstleistung überzeugen. Die beeindruckt nicht nur Lebensmittelpeditionen, sondern auch Autobauer. Und kann sicherlich die Entscheidung über Neuansiedlungen beeinflussen, meint Greiwe stolz.

Besonders groß ist die Nachfrage übrigens in feucht-heißen Gebieten: „Wir liefern jeden Monat ein bis zwei 20 Fuß-Container mit je 2.508 duisboxen für Kakaoexporte aus Afrika“, berichtet der Experte. Vor Ort hat sich der Vorteil



Foto: Rolf Köppen

schnell herum gesprochen. In Duisburg werden inzwischen sogar empfindliche Stahlcoils mit der duisbox geschützt. Große Logistikunternehmen sind ebenfalls aufmerksam geworden. Für sie lässt Greiwe die duisbox natürlich auch in der Firmenfarbe gelb oder grün statt im duisport-üblichen blau produzieren. Daneben freuen sich Hilfsorganisationen, die die Box für internationale Einsätze kostenlos erhalten. Und die eine oder andere hat sogar ihren Platz im Privatbereich gefunden: in feuchten Kellern und Waschküchen oder überwinterten Wohnwagen.

Bei allem Enthusiasmus bleibt Greiwe aber zurückhaltend: „Unsere Idee ist durchaus aufwändig und kostet natürlich Geld. Aber im Vergleich zu dem Behandlungsaufwand bei Schimmelbildung oder gar der Beseitigung von schlimmeren Schäden ist die duisbox eine Lösung, die sich immer rechnet.“

Emons

Spedition Logistik Information

Niederlassung Duisburg · Emons Spedition GmbH
 Am Nordhafen 18 · 47119 Duisburg
 Telefon +49 (0)2 03-3 93 40-0 · Telefax +49 (0)2 03-3 93 40-129
 E-Mail duisburg@emons.de · Internet www.emons.com

Museum DKM feiert fünften Geburtstag

Überraschende Kunst



Foto: Stiftung DKM Werner J. Hammappel

Song Dong – Write your message with water, 2001.

(frön) Dirk Krämer und Klaus Maas verbindet vieles. Vor allem aber die Leidenschaft zu sammeln. Nicht irgendetwas, sondern Kunst. Das ist noch nicht so außergewöhnlich. Aber die beiden Duisburger haben sich ihr eigenes Museum geschaffen – in einem Haus, nur 200 Meter vom Hauptbahnhof entfernt, das nur die wenigsten Duisburger kennen. Das sollten sie im Grunde auch gar nicht. Denn die beiden Unternehmer haben ihr Museum zuallererst für sich selbst geschaffen, wie sie freimütig und mit einem Lächeln erklären. Zwei Jahre lang, mit einigen Vertrauten und wenigen Fachleuten. Dass sie vor fünf Jahren erstmals die Türen für Besucher öffneten, ist ein großes Glück.

Untergebracht in einem ehemaligen Elektrogroßhandel ist heute in den 51 Räumen, die sich auf mehr als 2.700 Quadratmeter Fläche auf fünf Ebenen verteilen, eine sehr ungewöhnliche Sammlung zu sehen. Die beiden haben nicht Epochen, Künstler oder Stilrichtungen zusammengetragen, nicht das Ziel der Vollständigkeit oder einen abstrakten Bildungsauftrag verfolgt, sondern erworben, was ihnen gefiel.

Entsprechend bunt, verwirrend und vor allem aber überraschend ist die Auswahl in dem heutigen Museum DKM. In einem Raum finden sich Fotografien aus dem Ruhrgebiet der Jahrhundertwende, dann moderne chinesische Skulpturen, gefolgt von einem im Dunkel schwebenden Buddha-Kopf oder 3.000 Jahre alten Keramiken aus dem Iran. Und zwischendurch ein Blick auf überdimensionierte Vasen im Außenbereich. Das könnte an einem anderen Ort oder in einem anderen Zusammenhang sehr ungewöhnlich wirken. An der Güntherstraße ist es hingegen im positiven Sinne überraschend, abwechslungsreich, anregend und immer sehr, sehr spannend. Wobei es den Sammlern und Ausstellungsmachern gelungen ist, bewegteren Räumen immer Zonen der Ruhe entgegen zu stellen.

Außergewöhnlich ist auch die Präsentation: kaum ein Hinweis auf die Künstler, nirgends große Hinweistafeln. Der Besucher wird mit der Kunst allein gelassen. Eine bewusste Entscheidung – und das ist gut so. Denn „Linien stiller Schönheit“ ist nicht nur das Motto des Sammelns und der Sammlung, sondern auch

ein klarer Auftrag: Das Werk soll für sich und mit dem Betrachter sprechen, möglichst wenig soll diesen Dialog stören. Deshalb findet der Besucher auch nicht nur große Namen, dafür Gleichwertigkeit – aber keine Gleichmacherei.

Vom Elektrogroßhandel zum Museum

Ebenfalls nicht gewöhnlich ist das Gebäude. Wo in den 70er Jahren in einem Elektrogroßhandel mancher Duisburger Jugendliche seinen ersten Getto-Blaster erstand und anschließend Marken abhingen, haben die Sammler eine Heimat gefunden und eingerichtet. Die Räume wurden komplett entkernt, spartanisch weiß oder grau gestrichen, einfach aber einfallsreich ausgeleuchtet und so in ein ungewöhnliches Licht gesetzt. Tageslicht fällt durch schmale Lichtbänder und setzt immer wieder überraschende Akzente.

Zurückhaltendes Aufsichtspersonal und Videoüberwachung sorgen dafür, dass der Kunstgenuss so gut wie nicht gestört wird. Besondere Stücke stehen hinter Glas, an anderen Stellen laden die Kunstwerke zum Verweilen ein – wortwörtlich.

Wie kam es überhaupt zur Sammlung? „Einmal Sammler, immer Sammler“, weicht Klaus Maas zunächst aus. Sammeln sei ein Grundbedürfnis des Menschen, das in seinem Fall vielleicht besonders ausgeprägt sei. „Wir haben Sammeln immer auch parallel zu unseren völlig andersgearteten Hauptberufen gesehen.“ „Sammeln ist das Zusammentragen und Aufbewahren verschiedener Stücke. Bei uns ist es Kunst, bei anderen sind es Briefmarken“, ergänzt Dirk Krämer. Gesammelt wird allerdings unter einer wichtigen Prämisse: Es muss die beiden Duisburger bewegen. „Nur das, was anrührt, hat uns zu einer Entscheidung geführt. Obwohl wir die Sammlung in ihrer Größenordnung nie in Gänze sehen konnten, haben wir immer gewusst, dass es einen inneren Zusammenhang zwischen der Vielzahl der sehr unterschiedlichen Objekte gibt. Und nach verschiedenen Überlegungen, ob wir diese großen Inszenierungen wirklich wollen, haben wir das für uns veri-



Foto: Stiftung DKM Werner J. Hannappel

Richard Long – Cornish Slate Circle, 1983.

der offiziellen Geburtstagsfeier kamen, empfinden sie als ein hohes Lob. Es ist nicht die einzige Auszeichnung: Der Verein Pro Duisburg würdigte das außer-

Regionen Asiens, was sich in den kontemplativen beziehungsweise meditativ ausgerichteten Rauminszenierungen widerspiegelt.



Foto: Stiftung DKM Werner J. Hannappel

Jai Young Park – Der Ort der Bilder, 1995.

fiziert und uns auf das Museumsprojekt eingelassen. Jetzt zeigen wir etwa 70 Prozent unserer Bestände. Doch es gibt auch etliche Bereiche, die wir noch nie gezeigt haben und die wir wissenschaftlich noch bearbeiten lassen müssen. Wir arbeiten uns so Stück für Stück an der Sammlung ab.“

Geehrtes Engagement

Dabei sei in den vergangenen Jahren das reine Sammeln sicherlich etwas in den Hintergrund getreten, es sei aber immer noch ein wesentlicher Antrieb. Und so besuchen die beiden nach wie vor Kunst- und Antikmessen auf der ganzen Welt. Und haben auch einen großen Kreis Galeristen und Künstler kennengelernt. Dass von denen sehr viele zu

gewöhnliche bürgerschaftliche Engagement der beiden Museumsgründer mit der Verleihung des Kaisermünzenpreises 2012. Nach der 2009 überreichten Mercatornadel war dies bereits die zweite Ehrung, die Krämer und Maas als öffentliche Anerkennung für ihre kulturellen Leistungen von der Stadt Duisburg erhielten.

„Wir zeigen heute eine Mischung abseits des bekannten Kunstkanons“, erklärt Maas mit einem Lächeln. „Ein Erlebnisbad für die Sinne“, ergänzt Krämer. „Wir schlagen einen sehr weiten Bogen von der Moderne zu den alten Hochkulturen, die uns in der Auswahl unserer Sammlung sehr stark beeinflusst haben.“ Einen besonderen Einfluss hätten die

So entsteht eine Mischung, die ankommt. Etwa 10.000 Besucher zählt das DKM pro Jahr – obwohl es nur von freitags bis montags die Türen öffnet. Jeder Fünfte stammt nicht aus NRW, viele kommen aus dem Ausland. Beinahe jeder Zweite aber eben auch aus Duisburg.

Aber warum ein Museum speziell in Duisburg? „Weil es die spannendste Stadt in ganz Deutschland, eine der spannendsten in Europa ist“, antwortet Krämer – fast ein wenig verwundert. „Es gibt hier ein tolles Publikum, das oftmals kunsthistorisch nicht vorgebildet ist. Unsere Besucher sind offen und neugierig, was wir sehr schätzen.“ Deshalb fand die 1999 gegründete gemeinnützige Stiftung DKM ihre erste Heimat bis Anfang 2011 in einer Schaufenster-Galerie im Duisburger Innenhafen. Und Maas fügt an, dass Duisburg logistisch und verkehrstechnisch ideal gelegen sei. „Ein Dreh- und Angelpunkt, wie vor 500 Jahren.“

Weitere Informationen:

<http://www.museum-dkm.de>

Öffnungszeiten:

freitags bis montags: 12 bis 18 Uhr

Eintritt: 10 Euro

Schüler, Studenten: 5 Euro

Kinder bis 7 Jahren: frei

Gruppenmitglieder: 7 Euro

Adresse: Güntherstr. 13-15

47051 Duisburg-Dellviertel



Together with Passion

- Logistik mit Full-Service aus einer Hand am optimalen Standort in den Häfen Duisburg und Wesel. Umschlagstellen im Außenhafen und Hochfeld Südhafen mit Anschluss an Wasser, Schiene und Straße. Umschlag bis 300 t Stückgewicht.
- Lagerung auf Freigelände und in multifunktionalen Hallen – 100.000 m²
- Transportabwicklung von konventionellen Gütern und Containern per Binnen- und Seeschiff, Bahn und LKW.



Rhenus Scharrer GmbH

Umschlag · Spedition

Moerser Straße 59 · Hafennr. 3921
47059 Duisburg

Telefon
+49 (0) 203/7 38 08-0
Telefax
+49 (0) 203/7 38 08-38
info.rhenus-scharrer@de.rhenus.com
www.rhenus.com



LINIENVERBINDUNGEN

CONTAINER-BINNENSCHIFFSVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Belgien				
Antwerpen	2 x pro Woche	9	DeCeTe	B
Antwerpen	4 x pro Woche	6	DeCeTe	B
Antwerpen	2 x pro Woche	4	DeCeTe	B
Antwerpen	2 x pro Woche	1	RRT	B
Niederlande				
Rotterdam	4 x pro Woche	5	DeCeTe	B
Rotterdam	5 x pro Woche	6	DIT/D3T	B
Rotterdam	2 x pro Woche	1	RRT	B
Rotterdam	5 x pro Woche	9	GWV	B
Rotterdam	5 x pro Woche	4	DeCeTe	B

CONTAINER-SVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
England				
Hull, London	5 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Tilbury	4 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Grangemouth (Schottland)	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Russland				
St. Petersburg	7 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Finnland				
Helsinki	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Lettland				
Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Litauen				
Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Kasachstan				
via Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Ukraine				
via Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S

* B: Binnenschiff, S: Seeschiff, B/S: gebrochener Verkehr Binnen-/Seeschiff
Die Angaben in der Schiffsliste beruhen auf den Angaben der Reedereien.

LINIENVERBINDUNGEN

KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Schiffstyp*
Dänemark	wöchentlich	2	S
England			
River Humber-Häfen	tägliche Abfahrten	8	S
Sutton Bridge, Flixborough	1 x pro Woche	2, 5, 10	S
Norwegen			
Horten, Kristiansand, Sandnes, Bergen, Trondheim			
Frederikstad, Stavanger, Aalesund	wöchentlich	13	S
Schweden	wöchentlich	2	S
Nord-Spanien	14 tägig	2	S

TRAMP/SCHIFFFAHRT/PROJEKTLADUNGEN

KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE – Regelmäßige Abfahrten nach Bedarf

National	Reederei
Deutsche Ostseehäfen (z. B. Kiel, Wismar, Rostock, Stralsund)	8, 10, 12
International	
Dänemark (z. B. Fredericia, Kopenhagen, Odense)	8, 10, 12
England (z. B. Grangemouth und alle britischen Seehäfen)	7, 8, 12
Finnland (z. B. Saimaa-Seen-Gebiet; süd-/westfinnische Küstenhäfen)	8, 10
Frankreich (z. B. Bordeaux, Caens, Le Havre)	8, 10, 12
Griechenland, Italien, Nordafrika alle Seehäfen im Mittelmeer	8, 10
Irland (z. B. Cork, Drogheda, Fojnes)	8, 12
Litauen, Lettland, Estland, GUS-Staaten alle baltischen Staaten/Seehäfen	8, 10, 12
Mosambik	8
Norwegen (z. B. Oslo)	8, 10
Polen (z. B. Danzig, Gdynia, Stettin)	8, 10, 12
Portugal (z. B. Aveiro, Figueira, Leixoes, Lissabon, Setubal)	7, 8, 10, 12
Russland (z. B. St. Petersburg)	8
Schottland	8
Schweden (z. B. Göteborg, Malmö, Sölvesborg, Stockholm)	8, 12
Skandinavien	7, 8
Spanien (z. B. Aviles, Bermeo, Bilbao, Pasajes, Santander)	2, 7, 8, 10, 12
Türkei, Schwarzes Meer	2, 8

REEDEREIEN

Name	Telefon	E-Mail
1. Alcotrans Container Line B.V.	+ 31 (0) 78-7 50 12 20	info@alcotrans.nl
2. Amadeus Schifffahrts- und Speditions GmbH	+ 49 (0) 2066-99 830	chartering@amadeus-schifffahrt.de
3. Containerships	+ 49 (0) 203-51 86 93 35	christof.maas@containerships.de
4. H & S Container Line GmbH	+ 49 (0) 203-80 03 265	info@hs-containerline.com
5. Haeger & Schmidt International GmbH	+ 49 (0) 203-80 03 255	chartering@haegerundschmidt.com
6. HTS intermodaal b.v.	+ 31 (0) 183-66 88 66	willemvaneijk@htsgroup.nl
7. Meerpahl & Meyer GmbH	+ 49 (0) 203-7 13 96 90	duisburg@meerpahl-meyer.eu
8. Rhenus Maritime Services GmbH	+ 49 (0) 203-80 4-247	info.rms@de.rhenus.com
9. Rhinecontainer B.V.	+ 31 (0) 78-62 51 555	info@rhinecontainer.com
10. Saar-Rhein-Transportgesellschaft mbH	+ 49 (0) 203-80 07 60	srt@saarrhein.de
11. Samskip B.V.	+ 49 (0) 211-6 50 44 70	duesseldorf@samskip.com
12. See-Transit Schifffahrts- und Speditions-ges. mbH	+ 49 (0) 2066-2299-0	operating@seetransit.de
13. Wilson NRL Transport GmbH	+ 49 (0) 203-80 95 70	dbg.chart@wilsonship.de

TERMINALS

Name	Telefon	E-Mail
DeCeTe Duisburger Container-Terminal GmbH	+ 49 (0) 203-80 90 600	info@decete.de
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH	+ 49 (0) 2065-49 92 65	zentrale@dit-duisburg.de
GWW	+ 49 (0) 203-31 85 622	gateway@rrt.container-terminal.de
RRT Rhein-Ruhr Terminal GmbH	+ 49 (0) 203-31 85 60	info@rrt.container-terminal.de



Together with Passion

- Unterwegs auf Flüssen, Meeren und Seen mit unserer modernen und umweltfreundlichen Flotte von über 20 Küstenmotorschiffen.
- Transport sämtlicher Produktarten, wie z.B. Stahl, Papier, Agrargüter, konventionelle Stückgüter, Anlagenteile und Gefahrgut.
- Konventioneller Liniendienst zwischen Duisburg und UK. Auch als flexibler Haus-Haus-Verkehr zu buchen.



Rhenus Maritime Services GmbH

Schifffahrt · Chartering

Krausstraße 1a
47119 Duisburg (Ruhrort)

Telefon
+49 (0)203 / 804 - 247

Telefax
+49 (0)203 / 804 - 255
info.rms@de.rhenus.com
www.rhenus.com

VERBINDUNGEN IM KOMBINIERTEN VERKEHR

National	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
Bönen	1-5	B	1-5	B	12	GWV
Bremerhaven-Nordhafen	1-5	C	1-5	C	2	DIT/D3T
Dortmund	1-5	B	2-6	B	2	DIT/D3T
Unna	1,3,5	A	1,3,5	B	12	GWV
Hamburg Süd-Waltershof	1-5	C	1-5	C	2	DIT/D3T
Hamburg-Billwerder	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Hamburg-Billwerder	6	C	6	C	8	DUSS
Kiel-Ostuferrhafen/Schwedenkai	2,4	B	1,3,5	B	8	DUSS
Kiel-Ostuferrhafen/Schwedenkai	6	B	-	-	8	DUSS
Leipzig-Wahren	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Lübeck-Skandinavienkai	1-6	B	1,2,4,5,7	B	8	DUSS
Lübeck-Skandinavienkai	1-6	B	1-6	B	13	HBB
Ludwigshafen (Rhein)	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Marl	1-5	A	1-5	A	2	DIT
Marl	1-4	B	1-4	B	2	DUSS
Marl	5	C	5	C	2	DeCeTe
Minden	1,3,5	B	2,4,6	B	12	GWV
München-Riem	1-4,5	B	1-5	B	8	DUSS
Schkopau	-	-	6	C	5	DIT
Schkopau	1-5	B	2-5	B	5	DIT
Schwarzheide	5	D	6	C	5	DIT
Schwarzheide	1-4	B	2-5	B	5	DIT
Singen (Htw)	1-5	B	2-6	B	5	DIT
Stuttgart	1,3,5	B	-	-	12	RRT GWV

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
A - Österreich						
Wels	1-5	B	2-4	B	8	DUSS
Wels	-	-	6	C	8	DUSS
Wels	-	-	5	D	8	DUSS
Wien-Nordwest (via Wels)	1-4	C	1-4	C	8	DUSS
Wien-Nordwest (via Wels)	5	E	5	D	8	DUSS
WienCont	1,3,6	C	1,3,5	C	5	DIT
WienCont	2,4,6	C	2,4,5	C	6	DIT
B - Belgien						
Antwerpen	1,3,5	B	2,4,6	B	2	DIT
Antwerpen	2,4	B	1,3,5	B	8	DUSS
Antwerpen	6	C	-	-	8	DUSS
Zeebrugge	2,4,6,7	B	2,4,6,7	B	2	DIT
Zeebrugge	2,4,6,7	B	2,4,6,7	C	2	D3T
CH - Schweiz						
Basel / Weil am Rhein	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
CZ - Tschechien						
Lovosice	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Lovosice	5	C	6	C	8	DUSS
Brno via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Brno via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Paskov via Lovosice	1-3	C	1-3	C	8	DUSS
Paskov via Lovosice	5	D	5	D	8	DUSS
Paskov via Lovosice	4	E	-	-	8	DUSS
Prerov via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Prerov via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Prerov via Lovosice	-	-	4	E	8	DUSS
Prag	2,4,6	B	2,4,6	B	9	DIT
DK - Dänemark						
Kopenhagen	1-4	B	2-5	B	13	HBB
Kopenhagen	5	D	5	D	13	HBB
via Hamburg	1-4	B	1-5	B	13	HBB
E - Spanien						
Barcelona (Granollers) via Ludwigshafen					8	DUSS
Tarragona (Constanti) via Ludwigshafen					8	DUSS
EST - Estland						
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
FIN - Finnland						
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Rostock			weitere Verbindungen		8	DUSS
F - Frankreich						
Bayonne via Ludwigshafen					8	DUSS
Lyon	1-4	B	1-5	B	8	DUSS
Lyon	6	C	-	-	8	DUSS
Marseille via Ludwigshafen					8	DUSS
Miramas	1,3,4	B	1-3	C	8	DUSS
Miramas	2,3	C	-	-	8	DUSS
Miramas	6	D	-	-	8	DUSS

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
H - Ungarn						
Budapest	1,2,3,4,6	C	1,2,3,4,5	C	5	DIT
Budapest via Wels	1,2,3	D	1-2	D	8	DUSS
Budapest via Wels	4,5	E	4	E	8	DUSS
I - Italien						
Bologna	1,3,5	C	1,3,5	C	7	DIT
Busto Arsizio/Gallarate	6	C	6	C	8	DUSS
Busto Arsizio/Gallarate	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Milano	2,4	B	2,4	B	7	DIT
Novara	1,3,5	C	1,3,5	C	3	HBB
Pomezia	1,3,5	B	1,3,5	B	7	DKT
LT - Litauen						
via Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
LV - Lettland						
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
N - Norwegen						
via Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Göteborg			weitere Verbindungen		13	HBB
NL - Niederlande						
Rotterdam	1-6	B	1-6	B	1	DIT/D3T
Rotterdam MVTE	1-5	B	1-6	B	8	DeCeTe
Rotterdam RSC	1-5	B	1-5	B	5	DIT
Rotterdam RSC	1-5	A	1-4	B	8	DUSS
Rotterdam	-	-	1,3,5	B	12	GWV
PL - Polen						
Dabrowa Górnicza	-	-	-	-	5	DIT
Dabrowa Górnicza	4,6	C	1,6	E	8	DUSS
Dabrowa Górnicza	2,4	D	3,5	F	8	DUSS
Gadki (Poznan)	2,4,6	B	1,3	C	8	DUSS
Gadki (Poznan)	-	-	5	D	8	DUSS
Gadki (Poznan)	1,3,5	C	1,3	C	5	DIT
Gadki (Poznan)	1,3,5	C	5	E	5	DIT
Kutno	3,6	B	2,5	B	10	D3T
Pruszkow (via Poznan)	2,4	C	2	D	8	DUSS
Pruszkow	2,6	D	1,4,6	E	8	DUSS
Wroclaw	2,4	C	4,6	E	8	DUSS
Wroclaw (via Poznan)	1,3	D	2	D	5	DIT
Wroclaw	-	-	2	D	8	DUSS
RO - Rumänien						
Constantia	3,5	B	1,5	D	4	DIT
Curticia via Budapest					5	DIT
Ploiesti via Budapest					5	DIT
RUS - Russland						
Moskau	3,6	-	-	-	14	DIT
via Kiel			weitere Verbindungen			
S - Schweden						
via Lübeck und Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
Ålmhult	1-4	B	1-5	B	13	HBB
Ålmhult	5	D	-	-	13	HBB
Göteborg	1-4	B	2-5	B	13	HBB
Göteborg	5	D	6	D	13	HBB
Katrineholm	1-5	B	1-5	B	13	HBB
Katrineholm	6	C	6	C	13	HBB
Nässjö	1-4	B	1-5	B	13	HBB
Nässjö	5	D	-	-	13	HBB
SK - Slowakei						
Bratislava	1-5	C	1-3	C	8	DUSS
Bratislava	-	-	4,5,6	E	8	DUSS
Cierna nad Tisou	5	F	3	F	8	DUSS
Zilina	1-5	D	1,2,6	D	8	DUSS
Zilina	-	-	3,4,5,6	F	8	DUSS
Zilina	-	-	1,6	E	8	DUSS
Kosice via Lovosice					8	DUSS
SLO - Slowenien						
Ljubljana	1,3	C	1,3	C	8	DUSS
Ljubljana	2,5	D	1,5	E	8	DUSS
Ljubljana	4	E	-	-	8	DUSS
Ljubljana	1,3,5	C	1,3,5	C	11	DKT
TR - Türkei						
Halkali via Wien	-	-	-	-	6	DIT
Istanbul (Penduk) via Triest	-	-	-	-	13	HBB
Istanbul (Penduk) via Triest	3	F	5,7	F	8	DUSS
Istanbul (Penduk) via Triest	2,5	G	4	G	8	DUSS
Istanbul (Penduk) via Triest	1,4	H	2,3	H	8	DUSS
Tekirdag via Triest	3	G	4	G	8	DUSS
Tekirdag via Triest	2	H	7	J	8	DUSS



Wichtige Zielstationen innerhalb des Kombinierten Verkehrs

- Bahnverkehre national
- Bahnverkehre international
- Schiffsverbindungen
- Indirekte Verbindungen

- 1 - 7 = Montag - Sonntag
- At - Abfahrtstag
- Et - Empfangstag
- Op - Operateur
- A - Ankunft gleicher Tag
- B - Ankunft ein Tag später
- C - Ankunft zwei Tage später
- D - Ankunft drei Tage später
- E - Ankunft vier Tage später
- F - Ankunft fünf Tage später
- G - Ankunft sechs Tage später

OPERATEURE

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
1 DistriRail B.V.	+ 31 (0) 10-20 10-716	+ 31 (0) 10-20 10-795	info@distrail.nl
2 duisport agency	+ 49 (0) 203-803-415	+ 49 (0) 203-803-430	dispo_dpa@duisport.de
3 Ewals Intermodal NV	+ 49 (0) 2065-89 3-0	+ 49 (0) 2065-89 31 99	joerg.wille@ewalsintermodal.com
4 EWNS	+ 90 (0) 212 293 2600		enver.gocer@EWNS-TR.com
5 Hupac	+ 41 (0) 90-6 95 29 20	+ 41 (0) 90-6 95 28 01	avalenti@hupac.ch
6 Interferryboats	+ 32 (0) 32 70 27 00	+ 32 (0) 32 70 97 74	edwin-schepens@interferryboats.be
7 Italcontainer	+ 39 (0) 5166-5 10 35	+ 39 (0) 5166-5 09 91	an.gennari@fslogistica.it
8 Kombiverkehr	+ 49 (0) 69-79 50 50	+ 49 (0) 69-79 50 51 19	Info@kombiverkehr.de
9 Metrans	+ 42 (0) 267 29 31 36		hornik@metrans.cz
10 PCC	+ 48 (0) 585858 210		sales.intermodal@pcc.eu
11 Rail Cargo Austria	+ 43 (0) 5 77 50	+ 43 (0) 5 77 50 700	info@railcargo.at
12 Rhein-Ruhr-Terminal Gesellschaft	+ 49 (0) 203-31 85 60	+ 49 (0) 203-31 85 622	info@rrt.container-terminal.de
13 Samskip	+ 31 (0) 38 385 2623	+ 31 (0) 38 385 2627	niels.van.der.wilst@samskipvandieren.com
14 Trans Eurasia Logistics GmbH	+ 49 (0) 30-29 75 48 00		guchmazova@trans-eurasia-logistics.com

TERMINALS

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
DeCeTe	+ 49 (0) 203-80 90 60	+ 49 (0) 203-8 09 06 34	info@decete.de
D3T	+ 49 (0) 2065-678380	+ 49 (0) 2065-6 783820	rail.operations@d3t-duisburg.de
DIT	+ 49 (0) 2065-49 90	+ 49 (0) 2065-49 92 90	info@dit-duisburg.de
DKT	+ 49 (0) 2065-89 35 00	+ 49 (0) 2065-8 93 50 20	contact@dkd-duisburg.de
DUSS	+ 49 (0) 203-80 90 50	+ 49 (0) 203-8 09 05 55	duisburg@duss-terminal.de
GWV	+ 49 (0) 203-31 85 60	+ 49 (0) 203-31 85 622	gateway@rrt.container-terminal.de

Alle Angaben in der Bahnliste beruhen auf den Angaben der Operateure und sind ohne Gewähr.



Wir halten Ihre Transportkette zusammen.

Das DUSS-Terminal Duisburg Ruhrort-Hafen verbindet als logistische Drehscheibe für den multimodalen Verkehr Schiene, Straße, Wasser, über das europäische Schienennetz die Region Duisburg mit den bedeutendsten Wirtschaftszentren.

Unser Angebot:

- Umschlag
- Abfertigung
- Abstellung

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH
 Alte Ruhrorter Straße 11
 47119 Duisburg

Telefon: 0203 80905-10
 Telefax: 0203 80905-55

E-Mail: duss-duisburg-terminal-leitung@deutschebahn.com

www.dbnetze.com/duss-terminal

duisport - der Hafen

Der Duisburger Hafen am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr ist mit einem Umschlag von über 110 Mio. und einer Wertschöpfung von rd. 3 Mrd. Euro jährlich der größte Binnenhafen weltweit. Die trimodale (Wasser, Schiene, Straße) Logistikkreislauf duisport fungiert als Hinterland-Knotenpunkt für die Seehäfen und als Tor für Güterverkehre nach Zentraleuropa. Neben dem Warenumschlag (v. a. Handelsware in Containern, Importkohle, Eisen/Stahl, Mineralöl/Chemie) bietet der Logistikstandort duisport zahlreiche logistische Dienstleistungen.

duisport – die Unternehmen

Rund 300 logistikorientierte Unternehmen sind im Duisburger Hafen ansässig. Insgesamt hängen in Duisburg 22.000 Arbeitsplätze vom Hafen ab, in der Region sind es über 40.000. Die hafeninduzierten Investitionen der angesiedelten Unternehmen belaufen sich jährlich auf mehr als 250 Mio. Euro.

duisport – die Hafengruppe

Die Duisburger Hafen AG ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens. Die duisport-Gruppe, zu der auch die Tochtergesellschaften der

Duisburger Hafen AG gehören, bietet für den Hafen- und Logistikstandort Full Service-Pakete in den Bereichen Infra- und Suprastruktur inklusive Ansiedlungsmanagement an. Logistische Dienstleistungen in Ergänzung zum Angebotsportfolio der im Hafen ansässigen Unternehmen vervollständigen das Leistungsspektrum der Gruppe. Damit versteht sich die duisport-Gruppe als Partner der Logistikwirtschaft und leistet eigene Beiträge zur Optimierung von Transportketten zur Ver- und Entsorgung von Industrie und Handel.

Ansprechpartner

Infra- und Suprastruktur



Duisburger Hafen AG

Immobilienentwicklung und -vermarktung
Tel: +49 203 803-1
mail@duisport.de



Logport Logistic-Center Duisburg GmbH

Ansiedlungsmanagement
Tel: +49 203 803-4180
info@logport.de



logport ruhr GmbH

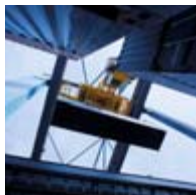
Logistikimmobilien im Ruhrgebiet
Tel: +49 203 803-4180
richard.schwarze@logport-ruhr.de

Verkehr und Logistische Dienstleistungen



dfl duisport facility logistics GmbH

Gebäudemanagement, Instandhaltung, Warehouse Services, Port Logistics
Tel: +49 203 803-4233
dfl@duisport.de



duisport agency GmbH

Transportketten, Marketing, Vertrieb
Tel: +49 203 803-4417
dpa@duisport.de



duisport consult GmbH

Hafen- und Logistikkonzepte
Tel: +49 203 803-4210
dpc@duisport.de



duisport rail GmbH

Öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Tel: +49 203 803-4202
dpr@duisport.de



duisport packing logistics GmbH

Verpackungslogistik und Transportlösungen für die Investitionsgüterindustrie
Tel: +49 203 803-20
dpl@duisport.de

Ansprechpartner für die Schifffahrt

Hafenbehörde und Seemannsamt

Tel: +49 203 803-4240 | hs@duisport.de

Schiffsmeldestelle

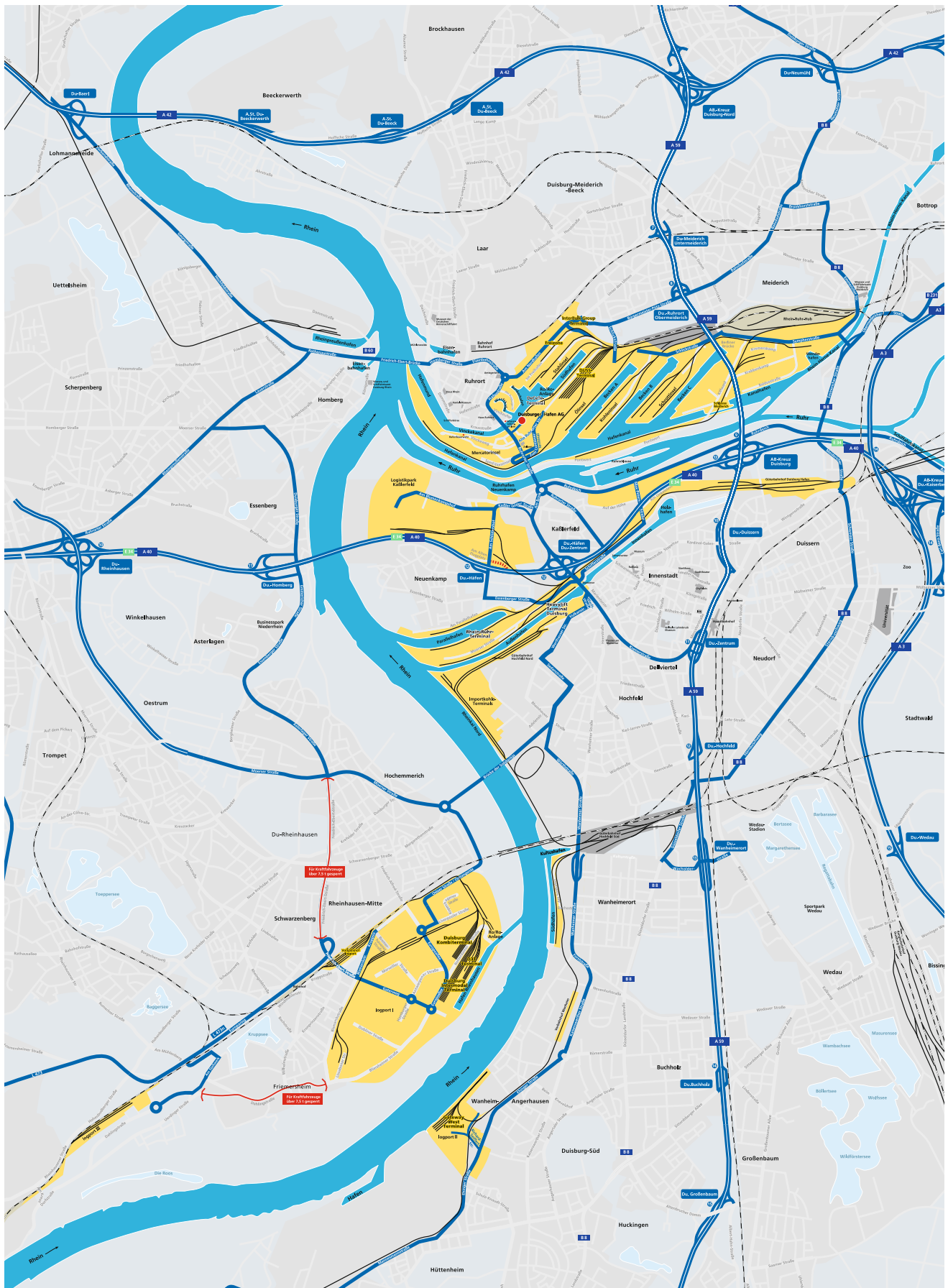
Tel: +49 203 479 76 36 | UKW-Kanal 14
anmeldung@duisport.de | mail@duisport.de

Webportal des Hafens

www.duisport.de

Unternehmenskommunikation

Tel: +49 203 803-4455 | pr@duisport.de



- A 40
- Autobahn
- Hauptschließungsstraßen
- Haupteisenbahnlinien
- Eisenbahn
- Wasserfläche
- Hafengebiet duisport
- Geplante Straße
- Sitz der Duisburger Hafen AG



Christian Graeff
Leiter Internationale Logistik AUDI AG

„Passt perfekt: Vorsprung durch Technik - Vorteil durch integrierte Logistikhösung.“

Der weltweit größte CKD-Standort der AUDI AG steht im größten Binnenhafen der Welt: Im neu errichteten Logistikzentrum im Duisburger Hafen werden pro Jahr mehr als 800.000 m³ Automobilkomponenten nach China und Indien und zukünftig auch Mexiko umgeschlagen. Das Konzept: Das Unternehmen Schnellecke Logistics kommissioniert und verpackt die Fahrzeugteile für den Export, die duisport-Gruppe ist für die Leercontainerversorgung aus den Seehäfen, den Terminalbetrieb und den Transport der beladenen Container zu den Seehäfen verantwortlich.

Das Ergebnis: eine in Rekordzeit umgesetzte, maximal flexible Logistikhösung - und ein höchst zufriedener Global Player. **duisport. Wir haben die Lösung.**