duisport**magazin**

14

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe
Juli 2021

Inhalt

HAFEN

Erfolgreiche Halbjahresbilanz 2021 4

Vorstandsnachfolge der Duisburger Hafen AG 6

50.000 Arbeitsplätze:
Beständigkeit in Krisenzeiten 8

NETZWERK

Erster Fressnapf-Ganzzug:
China-Duisburg 12

Niedrigwasser in der Binnenschifffahrt 15

DIGITAL

startport: Neue Bewerbungsphase 19

IM FOKUS

„Eiserne Seidenstraße“ ist eine Erfolgsgeschichte 20

PORTRÄT

Neue Greiwing Halle auf logport I 26

Ahoi Hafag 38 30

KULTOUR

„Alles ist Skulptur“ 36

SERVICE

Schiffs- und Bahnliste 42

Impressum 53

Der Hafen & seine Ansprechpartner 54

Hafenplan 55

Erfolgreiche Halbjahresbilanz 2021

duisport verzeichnet zweistelliges Wachstum im Containerumschlag.

- **Gesamtgüterumschlag leicht über Vorjahresniveau.**
- **Ausbau der Umschlagkapazitäten festigt Marktposition.**

Die Containerverkehre der Duisburger Hafen AG (duisport) liegen zum Halbjahr 2021 deutlich über dem Vorjahreswert. Der Containerumschlag betrug im ersten Halbjahr 2021 rund 2,2 Mio. TEU und ist damit im Vergleich zum Vorjahr (2020: 2 Mio. TEU) um 10 Prozent gewachsen.

Das Tonnage-Wachstum im Kombinierten Verkehr verzeichnet sogar ein Zuwachs von 11 Prozent. Der Schiffsumschlag legte um 5 Prozent, der Bahnbereich um 14 Prozent zum Vorjahr zu.

Besondere Treiber für das Wachstum waren der Warenverkehr mit China sowie die europäischen Relationen mit Polen und Südeuropa. Sowohl der Ausbau bestehender Relationen als auch neue Destinationen, z.B. Spanien, haben hierzu beigetragen.

> **„Dies ist eine sehr erfreuliche und positive Entwicklung. Auch für das zweite Halbjahr erwarten wir ein starkes Wachstum im Kombinierten Verkehr“**, betont Erich Staake.

© Frank Reinhold

„Sowohl das maritime Aufkommen als auch die Kontinentalverkehre werden zunehmen. Erfreulicherweise können wir Ende dieses Jahres auch ein neues Containerterminal auf logport VI in Betrieb nehmen, was die Umschlagkapazitäten am Standort Duisburg weiter erhöhen wird.“

„Der Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Trailern definiert aktuell bereits über 60 Prozent des Gesamtumschlagsvolumens im Duisburger Hafen. Der Strukturwandel ist auch in diesem wichtigen Wachstumssegment gelungen,“ so Erich Staake abschließend.

Der Gesamtgüterumschlag lag im ersten Halbjahr 2021 mit 29,5 Mio. Tonnen leicht über dem Vorjahresergebnis (2020: 29,2 Mio. Tonnen).

Durch das starke Wachstum im Kombinierten Verkehr können Rückgänge im Bereich der fossilen Brennstoffe überkompensiert werden.

Vorstandsnachfolge der Duisburger Hafen AG

Ab August 2021 wird Markus Bangen neuer Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG und Dr. Carsten Hinne rückt in den Vorstand.

Markus Bangen wird neuer Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Er wird ab dem 1. August 2021 den größten Binnenhafen Europas verantwortlich leiten. Außerdem wird Dr. Carsten Hinne ab dem 01. Januar 2022 in den Vorstand der Duisburger Hafen AG berufen. Prof. Thomas Schlipköther bleibt bis Ende 2022 als Chief Operating Officer (COO), Chief Technical Officer (CTO) und Leiter der Hafenbehörde weiter Mitglied des Vorstandes.

Das Präsidium hatte dem Aufsichtsrat empfohlen, Markus Bangen zum neuen Vorstandsvorsitzenden und Dr. Carsten Hinne zum Vorstandsmitglied zu bestellen.

Der Beschluss wurde im Mai bei einer Aufsichtsratssitzung im Duisburger Rathaus einstimmig gefasst. Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Hendrik Schulte: „Das ist ein guter Tag für den Duisburger Hafen. Mit Markus Bangen haben wir einen exzellenten Kenner des Duisburger Hafens für die neue Leitung gewinnen können.“

Dr. Carsten Hinne wechselt von der Deutschen Bahn zum größten Binnenhafen Europas. Dr. Schulte: „Bei der DB Cargo hat Dr. Carsten Hinne umfangreiche Expertise bei der Korridorentwicklung nach China erworben. Ich bin sicher, dass der Duisburger Hafen davon in Zukunft profitieren wird.“

Dr. Schulte: **„Wir haben erfahrene Führungspersönlichkeiten gesucht, die Lust auf Innovationen mitbringen. Mit Markus Bangen und Dr. Carsten Hinne ist der Hafen gut aufgestellt, die dynamische Entwicklung der vergangenen Jahre erfolgreich weiter voranzutreiben.“**

Vita **Markus Bangen**

Markus Bangen, Jahrgang 1972, kam 2000 zum Duisburger Hafen und leitete zunächst die Abteilung Recht, ab 2003 auch Personal. 2008 rückte er in den Vorstand auf und war dort neben Recht und Personal auch für den Einkauf, die Industrielogistik, Suprastruktur und Terminals verantwortlich. Bangen studierte Rechtswissenschaften in Bonn mit dem Schwerpunkt Europa- und Transportrecht. Sein Referendariat absolvierte er u. a. in San Francisco. Markus Bangen ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Vita **Dr. Carsten Hinne**

Dr. Carsten Hinne, Jahrgang 1975, war zuletzt als Senior Vice President der DB Cargo AG verantwortlich für die Neuausrichtung und Organisation des neu geschaffenen Geschäftsbereiches entlang des eurasischen Korridors mit den Gesellschaften DB Cargo Eurasia, DB Cargo Russia und DB Cargo Transasia. Hinne studierte Betriebswirtschaftslehre an der Justus-Liebig-Universität in Gießen und promovierte 2007 an der Universität in Erlangen zum Dr. rer. pol. Hinne ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Beständigkeit in Krisenzeiten

Über 50.000 Arbeitsplätze vom Duisburger Hafen abhängig.

„15 Prozent aller Arbeitsplätze in Duisburg sind duisport zuzurechnen. Daraus generiert sich jährlich eine Wertschöpfung in Höhe von knapp 1,9 Milliarden Euro für die Stadt -Tendenz steigend“, erklärt Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der duisport-Gruppe.

Der Duisburger Hafen (duisport) zählt schon lange zu den größten Arbeitgebern in der Rhein-Ruhr Region. duisport ist nicht nur wichtigster Hinterland-Hub und zentrale Logistikdrehscheibe Europas, sondern schreibt seit Jahrzehnten bedeutende Entwicklungsgeschichte in der Region. In regelmäßigen Abständen lässt duisport die Einflüsse des weltweit größten Binnenhafens auf den Arbeitsmarkt- und Wirtschaftscharakters der Stadt Duisburg und der Region im Detail erheben.

Die folgenden Ergebnisse der aktuellen Studie des renommierten Berliner Marktforschungsinstitut Regionomica GmbH zeigen, wie der Duisburger Hafen seine kontinuierlich positive Entwicklung der vergangenen Jahre konstant halten und noch weiter ausbauen konnte.

„Die nun veröffentlichten Studienergebnisse verdeutlichen eindrucksvoll, welch rasante Weiterentwicklung der Duisburger Hafen in den letzten Jahren vollzogen hat. Die Fakten sprechen für sich. Unserer duisport-Mannschaft, unseren langjährigen Kunden, mehr als 100 Neuinvestoren in den letzten 20 Jahren sowie vielen mit dem Hafen verbundenen Dienstleistern gebührt mein ausdrücklicher Dank“, erklärt duisport-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.

AUSGEZEICHNETER AUSBILDUNGSBETRIEB
AZUBI-GEPRÜFT
2020

Bereits zum fünften Mal wurde die duisport-Gruppe als „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“ zertifiziert.

Aktuelle Studie bestätigt:

Duisburger Hafen bleibt konstant einer der wichtigsten Arbeitgeber in der Metropolregion.

logport-Konzept ist Garant für Strukturwandel und Arbeitsplätze.

duisport erzielt 3,6 Mrd. Euro Wertschöpfung pro Jahr.

Zahlen im Detail
Konkret sind nach den aktuellen Untersuchungsergebnissen insgesamt 51.580 (2018: 46.510) Beschäftigte dem Duisburger Hafen direkt oder indirekt zuzuordnen. Im Jahr 1998 lang diese Zahl bei knapp 19.000.

Allein in der Stadt Duisburg können 26.760 Arbeitsplätze dem Duisburger Hafen zugerechnet werden. Das entspricht ca. 15 Prozent aller Arbeitsplätze in der Stadt und einer absoluten Steigerung von 12 Prozent seit 2018. Ein langfristiger Vergleich zum Ende der 90er Jahre zeigt einen Zuwachs der Beschäftigtenverhältnisse um 150 Prozent.

Eine ebenfalls sehr erfreuliche Entwicklung weist die Wertschöpfung des Duisburger Hafens auf. In 2021 wurden nach aktuellen Ergebnissen 3,6 Milliarden Euro erzielt (2018: 3,1 Mrd. Euro). Davon fallen knapp 1,9 Milliarden Euro auf die Stadt Duisburg. Ein überproportionaler Gesamtzuwachs.

Vor allem in Krisenzeiten war und ist der Duisburger Hafen wertvolle Konstante und zugleich wichtiger Innovationstreiber für die Zukunft. Das beständige Wirtschaftsstreben des Hafens hat sich nicht zuletzt in besonders herausfordernden Zeiten bezahlt gemacht. Laufende Projekte wurden und werden vollumfänglich durchgeführt, neue Kooperationen und Partnerschaften angestoßen sowie elementare Weichen für die kommenden Jahre gestellt.

Auch künftig stehen die Weichen auf Wachstum. Durch Projekte wie logport VI und weitere, werden in absehbarer Zeit bis zu 1.000 weitere direkte Arbeitsplätze entstehen.

> **„50.000 hafenabhängig Beschäftigte, das war eine vor Jahren geäußerte, persönliche Zielmarke. Ich bin sehr dankbar, dass es uns gelungen ist, dies zu erreichen“**, so Erich Staake.

i

Über **Regionomica** - Das Marktforschungsinstitut Regionomica hat zur Erstellung der Studie umfangreiche Unternehmensbefragungen und darauf aufbauende Simulations- und Wirkungsberechnungen durchgeführt. Fachgespräche und Interviews mit ausgewählten Unternehmen und relevanten Akteuren lieferten dabei ergänzende qualitative Einschätzungen.

Erster Fressnapf-Ganzzug: China-Duisburg

Fressnapf-Gruppe hat für ihre Kunden erstmals einen Zug von China nach Duisburg auf die Schiene gebracht.

(Fressnapf) In Zeiten der Corona-Pandemie misst der Handel der Warenverfügbarkeit eine besonders hohe Bedeutung bei. Insbesondere, wenn wie zuletzt viele Fracht- und Transportwege zu Land, Wasser oder Luft überlastet oder gar blockiert sind – wie zuletzt beispielsweise im Suezkanal. Von der Havarie des Frachters „Ever Given“ war auch die Fressnapf-Gruppe betroffen. Daher mussten Franchisepartner, Märkte und Kunden auf Kratzbäume, Liegeplätze, Leinen etc. teils deutlich länger warten, als geplant. Darauf hat die Fressnapf-Gruppe kurzfristig reagiert, und erstmals einen 42-Container-langen Zug aus der chinesischen Provinz Linyi bis in ihr Importlager im Duisburger Hafen auf die Schiene gesetzt.

Der neue Ganzzug wurde von der duisport agency GmbH, einem Tochterunternehmen der duisport-Gruppe, initiiert. Als Operateur unterstützte die Far East Land Bridge Ltd. (FELB) bei der Umsetzung. Die Kosten für das gesamte Projekt liegen im sechsstelligen Bereich. „Für uns eine kundenorientierte und insbesondere nachhaltige Lösung“ freut sich Fressnapf-Gründer und -inhaber Torsten Toeller. „Denn im Vergleich zum Seeweg wird 75 % weniger CO_2 ausgestoßen. Wir investieren demnach gleichermaßen in Nachhaltigkeit und Kundenfokussierung im Kontext unseres Ökosystems.“

© dws Werbeagentur GmbH

Produkte wie beispielsweise Kratzbäume oder Hundezubehör wurden im Importlager auf logport I entpackt.

Insgesamt 42 und jeweils ca. 20 Tonnen schwere Container haben sich Mitte April aus der chinesischen Region Linyi auf die Reise in das Fressnapf- Importlager am Duisburger Hafen gemacht. In den Containern befinden sich insbesondere Kratzbäume, Liegeplätze, Hundezubehör etc. Allesamt Artikel, die die Fressnapf-Logistik benötigt, um neben den Franchisepartnern und Marktmitarbeitern auch die Kunden online und in den Märkten wie gewohnt zu bedienen. Der Zug war insgesamt 24 Tage unterwegs, wurde zweimal komplett umgeladen und hat auf der Reise China, Russland, Belarus, Polen und schließlich Deutschland passiert.

Weniger CO_2-Emission, mehr Umweltfreundlichkeit

Das Logistik-Projekt der Fressnapf-Gruppe und duisport unterstützt ferner die Realisierung der umweltfreundlichen Transportlösungen. Die Schienen-Route spart insgesamt 75 % des CO_2-Fußabdrucks der Seeroute ein, weiterhin werden lediglich 11.000 statt 22.000 km auf der Seeroute zurückgelegt. Durch die Verlagerung von Containern vom Lkw auf die Schiene werden ferner Staus in und um die am Ost-West- Containerhandel beteiligten Seehäfen reduziert. Da die internationalen Regulierungsbehörden strenge Umweltvorschriften festgelegt haben, um den Ausstoß von Treibhausgasen einzudämmen, spielt das Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette eine bedeutende Rolle.

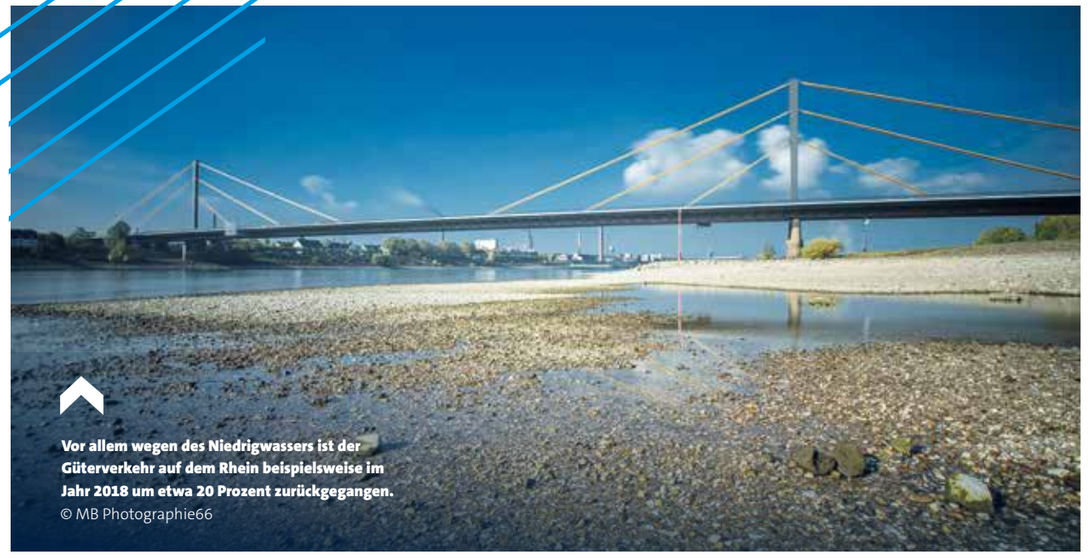
© dws Werbeagentur GmbH

42 Container lang und 24 Tage auf der Schiene: Der „Fressnapf-Zug“ ist sicher im Duisburger Hafen eingetroffen.

„Wir sind froh, dass wir der Fressnapf-Gruppe als langjährigem Kunden dank unseres Blockzugs so kurzfristig eine Alternative für den Transport wichtiger Güter von Asien nach Europa gewährleisten konnten. Der Duisburger Hafen ist das Drehkreuz für Asien-Verkehre, mittlerweile laufen rund 30 Prozent aller China-Züge über den Hafen mit stetig wachsendem Netzwerk. Als Full- Service-Provider entwickeln wir für unsere Kunden individuelle Lösungen, der Fressnapf-Zug ist hier ein erfolgreiches Beispiel“, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der duisport-Gruppe.

Über die Fressnapf-Gruppe:
Die Fressnapf-Gruppe ist europäischer Marktführer für Heimtierbedarf. Seit Eröffnung des ersten „Freßnapf-“Fachmarktes 1990 in Erkelenz (NRW) ist Gründer Torsten Toeller unverändert Unternehmensinhaber. Sitz der Unternehmenszentrale ist Krefeld, weitere Büros gibt es in Düsseldorf, Venlo (NL) sowie den zehn Landesgesellschaften.

Heute gehören rund 1.700 Fressnapf- bzw. Maxi Zoo- Märkte in elf Ländern sowie fast 15.000 Beschäftigte aus über 50 Nationen zur Unternehmensgruppe. In Deutschland wird die überwiegende Anzahl der Märkte von selbstständigen Franchisepartnern betrieben, im europäischen Ausland als eigene Filialen. Mehr als 2,5 Milliarden Euro Jahresumsatz erzielt die Unternehmensgruppe jährlich. Darüber hinaus ist die Fressnapf-Gruppe Förderer verschiedener, gemeinnütziger Tierschutzprojekte und baut ihr soziales Engagement unter der Initiative „Tierisch engagiert“ stetig aus. Mit der Vision „Happier Pets. Happier People.“ versteht sich die Fressnapf-Gruppe kanalunabhängig als kundenzentriertes Handelsunternehmen, welches ein Ökosystem rund um das Haustier erschafft. Zum Sortiment gehören aktuell 16 exklusiv bei Fressnapf l Maxi Zoo erhältliche Marken aller Preiskategorien. Die Mission des Unternehmens lautet: „Wir verbinden auf einzigartige Weise, rund um die Uhr und überall Produkte, Services, Dienstleistungen sowie Tierliebhaber und ihre Tiere und machen so das Zusammenleben von Mensch und Tier einfacher, besser und glücklicher!“



Vor allem wegen des Niedrigwassers ist der Güterverkehr auf dem Rhein beispielsweise im Jahr 2018 um etwa 20 Prozent zurückgegangen.
© MB Photographie66

Niedrigwasser in der Binnenschifffahrt

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) stellt Bericht zu Lösungsansätzen für die Auswirkungen von Niedrigwasserphasen auf Schifffahrt und Wirtschaft vor.

(Pressmitteilung des VBW) Das Jahr 2018 hat eindrucksvoll aufgezeigt, wie schwerwiegende Niedrigwasserereignisse den Gütertransport auf Deutschlands Wasserstraßen beeinträchtigen können. Schlüsselindustrien mussten ihre Produktion drosseln, es kam zu Versorgungsengpässen z.B. an Tankstellen. Insgesamt entstand ein volkswirtschaftlicher Schaden von mehr als zwei Milliarden Euro. Laut wissenschaftlicher Prognosen ist damit zu rechnen, dass derartige Niedrigwasserphasen zukünftig häufiger vorkommen werden.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) legte im Jahr 2019 den „Aktionsplan Niedrigwasser Rhein“ vor.

© BMVI

Für die Schifffahrt und die Industrie stellt sich daher die Frage, wie sich die negativen Folgen extremer Niedrigwasser künftig vermeiden oder zumindest begrenzen lassen? Ein Jahr haben Experten aus Fachbehörden des Bundes, der Binnenhäfen, von Industrie- und Energieunternehmen, aus der Schifffahrtsforschung sowie von Verkehrs- und Logistikwirtschaft in der VBW-Arbeitsgruppe „Stärkung der Robustheit der Wasserstraßen in außergewöhnlichen Niedrigwassersituationen“ Lösungsmöglichkeiten zu dieser Fragestellung erarbeitet. Dabei fokussierte sich die Arbeitsgruppe vor allem auf den Rheinkorridor, der güterverkehrlich bedeutendsten Wasserstraße Deutschlands. Im Kern geht es um einen Gewinn an Wassertiefe, bessere Informationen und Vorhersagen zu Wasserständen, vorbeugende Maßnahmen der Verladerschaft und um die Potenziale von Digitalisierung und Autonomer Schifffahrt.

Die Arbeitsgruppe hat mehrere Ansätze identifiziert, die bereits kurz- bis mittelfristig wirken. Dazu gehören sogenannte „smarte“ Wasserbaumaßnahmen, die ohne große Umwelteingriffe in überschaubaren Zeiträumen umgesetzt werden könnten.

So könnten durch die von der Bundesanstalt für Wasserbau entwickelte Niedrigwasserrinne oder temporäre Leitwerke zwischen 10 und 30cm mehr Tiefe erreicht werden. Beide Konzepte sind vielversprechend und sollten zeitnah in Form von Pilotvorhaben getestet werden.

Auch der flachwasseroptimierte Um- oder Neubau von Schiffen kann zusätzliche Spielräume eröffnen. Um die Versorgungssicherheit der Schlüsselindustrien am Rhein sicherzustellen, hat die Arbeitsgruppe einen Bedarf von mindestens 300 solcher Schiffe errechnet. Das Investitionsvolumen für deren Umrüstung beläuft sich auf rund 1 Mrd. Euro. Aufgrund der geringen Kapitaldecke vieler Schifffahrtsunternehmen, die durch die Corona-Pandemie zusätzlich angegriffen wurde, wird die Umrüstung ohne finanzielle Unterstützung des Bundes mittelfristig nicht zu realisieren sein. Die dafür notwendige finanzielle Unterstützung sieht der Entwurf eines für Sommer 2021 angekündigten BMVI-Förderprogramms vor, das allerdings noch unter Genehmigungsvorbehalt der EU-Kommission steht.

Die Industrie investiert inzwischen selbst in modernen flachgehenden Schiffsraum und hat vorbeugend für kommende Niedrigwasserereignisse mittel- bis langfristige Charterverträge für flachgehende Schiffe abgeschlossen. Zudem haben viele Unternehmen zusätzliche Lagermöglichkeiten geschaffen und weiteres Umschlagequipment angemietet. Allerdings steigern solche Vorhaltungen die Transportkosten erheblich.

Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“

Vorbeugende Wirkung können auch die im Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ angelegten Angebote zur besseren Information und Vorhersage von Wasserständen, eine entsprechende Wissensplattform sowie regelmäßige Ausbildung und Beratung der Logistikverantwortlichen entfalten. Diese Maßnahmen befinden sich zum Teil bereits in der Umsetzung, sollten jedoch weiter forciert werden.

Intensiv geprüft wurde auch die nach den Ereignissen von 2018 von vielen Verantwortlichen geforderte Staustufenlösung. Langfristig ließen sich mit Staustufen und Speicherlösungen zwischen 20 und 50cm mehr Tiefe gewinnen. Realisierungszeiträume von mehreren Jahrzehnten, Investitionen in Milliardenhöhe, erhebliche Eingriffe in die Flusslandschaft und die Notwendigkeit zur Konsensfindung über die Wasserhaushaltung mit den Niederlanden verdeutlichen aber, dass Staustufen derzeit keine realistische Chance auf Umsetzung haben. Absehbare Nutzungskonflikte bei Dürre und die schiere Menge an zu speicherndem Wasser – notwendig wäre ein Speichervolumen 11-mal größer als das des Edersees – zeigen, dass auch Speicherlösungen mit großen Umsetzungsproblemen behaftet wären.

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe und des VBW-Fachausschusses „Binnenwasserstraßen und Häfen“, Michael Heinz:

„Mit unserem Bericht zeigen wir Lösungsmöglichkeiten für kommende Niedrigwasserphasen auf.

Wir müssen davon ausgehen, dass solch Ereignisse künftig häufiger auftreten. Daher empfehlen wir, dass insbesondere die kurz- bis mittelfristig wirksamen Maßnahmen schnellstmöglich und prioritär realisiert bzw. getestet werden. Darüber hinaus sehen wir die Notwendigkeit einen gesamtgesellschaftlichen Dialog mit allen Interessensgruppen am Rhein über weitergehende Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz der Wasserstraße zu führen, der alle Nutzerinteressen und Konflikte in den Blick nimmt. Hierzu sollte der Bund im Verbund mit den Rheinanliegerländern einladen. Dazu empfehlen wir eine verbindliche Prozessteuerung und Projektstruktur, zu der sich alle Akteure verpflichten. Mit einer „Roadmap“ sollten alle Partner transparent und verbindlich in die Realisierung der Maßnahmen eingebunden werden.“

Der gesamte Abschlussbericht steht auf der Website des VBW zum Download bereit: **www.vbw-ev.de/de**

i

Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) ist eine seit über 140 Jahren existierende fachwissenschaftliche Organisation zur Förderung des intermodalen Verkehrsträgers Wasserstraße. Seine breite Mitgliederstruktur aus Binnenschifffahrt, Binnenhäfen, verladender Wirtschaft, sowie Verwaltung und zahlreichen wissenschaftlichen Einrichtungen bildet alle am System Wasserstraße beteiligten Akteure ab. Kernelement des VBW sind die mit internationalen Experten besetzten Fachausschüsse für Binnenschiffe, Binnenwasserstraßen und Häfen, Binnenschifffahrtsrecht, Verkehrs-wirtschaft und Telematik.

Ansprechpartner:
Marcel Lohbeck, Geschäftsführer
info@vbw-ev.de

STARTPORT

DIE LOGISTIK VON MORGEN GESTALTEN!

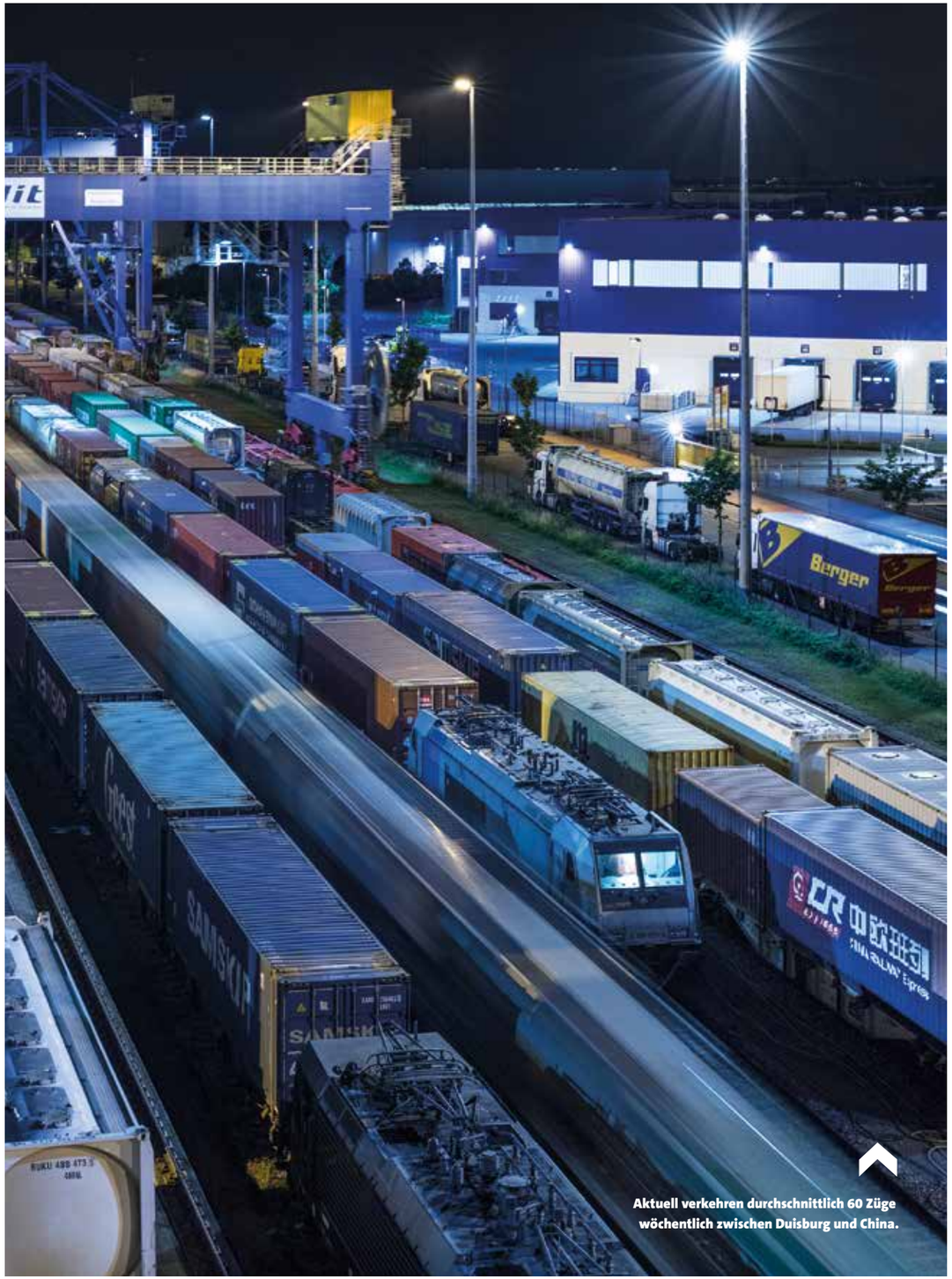
Für den neuen startport-Jahrgang suchen wir bei startport wieder spannende Logistik-Startups! Von der Ideenphase bis zum fertigen Produkt – in unseren beiden Startup-Programmen, dem Inkubator und dem Accelerator fördern wir Logistik-Startups individuell. Bereits 65 Startups konnten wir vernetzen, mit Investoren, Experten und Unternehmen. Bewerben kann man sich hier bis zum 31.07.:

www.startport.net/bewerben

JETZT BIS ZUM 31.07. BEWERBEN!

Bei Fragen schreiben Sie uns gerne:
info@startport.net

startport.net



Aktuell verkehren durchschnittlich 60 Züge wöchentlich zwischen Duisburg und China.

© Frank Reinhold

„Eiserne Seidenstraße“ ist eine Erfolgsgeschichte

UIC-Studie (Internationalen Eisenbahnvereinigung „Union internationale des chemins de fer“: Perspektiven der neuen Seidenstraße.

(gran) Wenn die Container im Duisburger Hafen auf Binnenschiffe umgeschlagen werden, haben sie immer häufiger eine über 11.000 Kilometer lange Reise per Zug von den Fabriken Chinas hinter sich. Denn Duisburg ist ein zentraler Endpunkte der Neuen Seidenstraße, einem der ambitioniertesten Infrastrukturprojekte aller Zeiten. Der offizielle Name des von China angestoßenen Projektes lautet One Belt, One Road (ein Gürtel, eine Straße). Es wird heute gerne als neue Seidenstraße bezeichnet, da sie an die Idee des Gütertransportes über Land zwischen China und Europa anknüpft. So wie die alte Seidenstraße mehrere Karawanen- und Seerouten umfasste, besteht auch die neue Seidenstraße aus einem ganzen Netz verschiedener Verkehrswege zu Lande und zu Wasser. Das Projekt gilt als eine Erfolgsgeschichte.

Allein im Duisburger Hafen ist der Warenverkehr mit China auf der Schiene im vergangenen Geschäftsjahr um rund 70 Prozent gestiegen. Noch in 2019 verkehrten wöchentlich zwischen Duisburg und

China im Durchschnitt 35 bis 40 Züge. Ab dem zweiten Quartal 2020 registrierte der Duisburger Hafen jedoch einen Anstieg auf bis zu 60 Züge in der Woche. Insgesamt verkehrten 2020 mehr als 10.000 Züge auf den Relationen der neuen Seidenstraße. Sie transportierten mehr als eine Million Container in 21 Länder und 92 Städte Europas. Die Verkehre auf der sogenannten „eisernen Seidenstraße“ zwischen Asien und Europa haben sich allein in den vergangenen fünf Jahren in etwa versechsfacht. Ein Ende des rasanten Wachstums ist nicht in Sicht. Das zeigt auch eine neue Studie, die die internationale Eisenbahnvereinigung UIC in Auftrag gegeben hatte und „die die Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) während eines Webinars präsentierte.

Mittleren und südlichen Korridor nach Europa ausbauen

Danach hat allerdings gerade das vergangene Jahr gezeigt, dass mit rasantem Mengenwachstum sehr schnell auch Engpässe verbunden sind. So fehlten im Corona-Jahr 2020 vielfach auf der Schiene Kapazitäten, da reichlich Volumen aus der Seefracht in die landseitigen Korridore drückte. Deshalb versuchen Politik und Marktakteure nun, neben dem sogenannten Nordkorridor verstärkt weitere Routen zu entwickeln, also den mittleren und südlichen Korridor nach Europa auszubauen.

Dies scheint angesichts der Wachstumsperspektiven durchaus Sinn zu machen. So stellen die Experten der Unternehmensberatung Roland Berger, die die Analyse im Auftrag der UIC erstellt haben, ausgehend von 878.000 TEU in 2020, bis 2025 eine Verdopplung der Frachtmenge in Aussicht. Bis 2030 wird sich das Transportvolumen im günstigsten Fall sogar verdreifachen – auf dann 2,6 Millionen TEU. In dem Fall würden die Verkehre jedes Jahr um mehr als zehn Prozent zulegen. Gleichzeitig erwarten die Experten, dass der Anteil der Seidenstraßen-Verkehre an allen Container-Verkehren zwischen Asien und Europa weiter steigt. Aktuell liegt er bei zwei Prozent – in den kommenden Jahren dürfte er auf vier bis sechs Prozent zulegen. In einem ganz optimistischen Szenario könnte die Schiene auch ein Zehntel der Mengen transportieren. Der größte Teil des Warentransportes zwischen China und Deutschland entfällt nach wie vor auf den Seeweg. Transporte auf See sind kostengünstiger, dauern aber länger und sind auch störanfällig, wie zuletzt ein Unfall im Suezkanal zeigte, der den Schiffsverkehr lahmlegte. Wegen der höheren Kosten und des schnelleren Tempos wird die neue Seidenstraße vor allem für eilige Produkte wie Ersatzteile und Lebensmittel genutzt.

Voraussetzung für den schnellen Ausbau der Infrastruktur und die Erfolgsgeschichte waren aber, wie die vergangenen Jahre gezeigt haben, massive Investitionen der Anrainerstaaten und insbesondere die Subventionierung der Frachtraten durch China, meint Andreas Schwilling, Partner im Transportation Competence Center bei Roland Berger. Hinzu kommen reduzierte Trassenpreise Russlands für Containerzüge, die das Riesenreich nur im Transit passieren. Andreas Schwilling geht aber davon aus, dass China die Subventionspraxis in absehbarer Zeit einschränken wird.

Zudem gibt es noch eine Menge Optimierungsbedarf, um die Strecken wirtschaftlich zu betreiben. Thomas Kargl, Vorstand bei Rail Cargo Austria, nennt beispielsweise den Bürokratieabbau als zentrales Kriterium dafür, dass die Erfolgsgeschichte „eiserne Seidenstraße“ fortgeschrieben werden kann. Ziel müsse es sein, durch effizientere Prozesse, beispielsweise an den Grenzen, die Transitzeit in den kommenden zwei bis drei Jahren noch einmal um fünf bis sechs auf etwa zehn Tage zu reduzieren. Wichtig sei ferner, die Zahlungsprozesse zu optimieren. Sonst werde die Lieferkette sehr schnell blockiert. Ein technisches Problem für die Attraktivität der Schiene ist außerdem der Zeitverlust durch die unterschiedlichen Spurweiten in Russland und Westeuropa bzw. China. Derzeit müssen die Container noch an der Grenze China–Kasachstan und Belarus–Polen umgeladen werden. Schnellerer Umschlag in neuen Bahnhöfen ist ein zentrales Thema.

© krischerfotografie

Wachstumsperspektiven: Experten der Unternehmensberatung Roland Berger stellten bei ihrer Analyse im Auftrag der UIC, ausgehend von 878.000 TEU in 2020, bis 2025 eine Verdopplung der Frachtmenge in Aussicht. Bis 2030 wird sich das Transportvolumen im günstigsten Fall sogar verdreifachen – auf dann 2,6 Millionen TEU.

Ausbau weiterer Korridore

Für den Ausbau weiterer Korridore, die sogenannten mittleren und südlichen Korridore, sehen sowohl die Experten als auch Operateure, Verlader und Spediteure daher durchaus Potenzial. Doch müsse dafür noch einiges geschehen. So weisen die Studienautoren von Roland Berger darauf hin, dass es vor allem an zuverlässigen Zug- und Fährverbindungen auf den beiden Korridoren fehlt. Auch gibt es bisher keine Integratoren, die Transporte auf den Strecken quasi aus einer Hand anbieten können. Ein Akteur, ähnlich der auf der Nordroute tätigen UTLC ERA – ein Gemeinschaftsunternehmen der russischen, kasa-

chischen und weißrussischen Staatsbahn – wäre wünschenswert, sagt Yekaterina Ryabushko von DB Cargo Eurasia. Dem pflichtet Sandra Géhénot bei. „Es wäre gut, wenn sich geeignete Unternehmen trotz des Wettbewerbs zusammentun würden“, betont die Direktorin für Güterverkehr bei der UIC.

Ein Gemeinschaftsunternehmen gibt es zwar noch nicht. Doch arbeiten vor allem die Türkei und der Iran verstärkt daran, den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu intensivieren. Die entsprechend transportierte Gütermenge sei allein im vergangenen Jahr um 65 Prozent gestiegen, sagt Özgür Algan von der türkischen Staatsbahn TCDD. Sein Kollege Ali Abdullahi von der iranischen Eisenbahnbehörde IRA verweist darauf, dass sich auch Richtung Westen einiges tue. Seit Anfang Dezember gebe es beispielsweise eine Schienenverbindung zwischen seinem Land und Afghanistan.

Vergleichbar mit den Mengen, die auf dem Nordkorridor bewegt werden, werden jene auf den südlichen Routen aber wohl nie sein. Im Basisszenario hat Roland Berger ein Aufkommen von 73.000 TEU errechnet. Im günstigsten Fall könnten es 2030 bis zu 400.000 TEU werden. Davon dürften allein 164.000 TEU auf Verkehre von und nach Südostasien entfallen – der neuen Boom-Region auf dem Kontinent.

Der wichtigste Grund für die im Süd-Nord-Vergleich deutlich geringeren Mengen ist einfach erklärt: Die größten europäischen Volkswirtschaften liegen im Einzugsgebiet der Nordroute. Außerdem sind die großen chinesischen Industriecluster besser über den Nordkorridor angebunden, macht Roland-Berger-Senior-Consultant Xiang Li deutlich. Wirklich komplett sei die „eiserne Seidenstraße“ dennoch erst, wenn auch die südlichen Routen entwickelt sind, meint er. Und sei es nur, um Engpässe auf dem nördlichen Korridor auszugleichen, wie es sie 2020 gab.

STAHLTRANSPORTE & INTERNATIONALE LOGISTIK
Transporte auf Straßen, Schienen & Wasserwegen - CTS 3x in Deutschland
Logistik, Umschlag, Lagerung, Container und sonstige Dienstleistungen aus Duisburg, Berlin & Ratingen

CTS
Cremerius - Transport - Service
INTERNATIONALE SPEDITION
www.ctsduffo.de
CTS Cremerius-Transport-Service GmbH
Am Parallelhafen 30 / Port Number 3885
47059 Duisburg / Germany
Tel.: +49 (0) 203 / 10 10 - 0
Mail: info.du@ctsduffo.de

Nördlicher Korridor
Dieser verbindet Europa und den Pazifik – via Deutschland, Polen, Belarus, Russland, Kasachstan, die Mongolei, China und Südkorea. Dabei wird die Transsibirische Eisenbahn genutzt, gefolgt von einer Fährverbindung zwischen Wladiwostok und Japan.

Mittlerer Korridor
Diese Route führt von Südeuropa aus durch das Kaspische Meer nach Zentralchina. Dabei werden die Türkei oder (via Schwarzes Meer) Georgien, Aserbaidschan, Kasachstan und China verbunden.

Südlicher Korridor
Er gilt als am wenigsten entwickelt und führt von Südeuropa über die Türkei, Iran, Turkmenistan, Usbekistan und Kasachstan nach China. Eine Verbindung nach Südostasien ist möglich.

Neue Greiwing Halle auf logport I

Logistikcenter in Duisburg um 12.300 Palettenstellplätze und 15 Hochsilos erweitert.

(dü) Die Greiwing logistics for you GmbH hat an ihrem Standort am logport I in Duisburg 12.300 zusätzliche Palettenstellplätze und 15 Hochsilos in Betrieb genommen. Und das schon lange vor der geplanten Fertigstellung des Bauvorhabens: Bereits zwei Monate früher wurde die Immobilie an ihren Auftraggeber übergeben. Es war bereits die dritte Erweiterung in Duisburg.

Auf 11.800 Quadratmetern des Areals an der Hamburger Straße entstand eine 5.000 Quadratmeter große Logistikhalle mit 12.300 zusätzlichen Palettenstellplätzen in Verschieberegalen und 15 Hochsilos für die Lagerung sowie Abfüllung von rieselfähigen Gütern. Statt, wie zunächst geplant, im Juli, erfolgte die Abnahme der neuen Logistikflächen bereits im Mai– knapp neun Monate nach dem Spatenstich.

Nun verfügt Greiwing in Duisburg über mehr als 80.000 Palettenstellplätze und 27 Silos.

> **„Dass sich die tolle Entwicklung in Duisburg fortsetzt, verdanken wir auch den konsequenten Investitionen in den Standort“,** sagt Jürgen Greiwing, geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens.

Erst 2019 hatte es die Lagerkapazitäten um 8.000 Palettenstellplätze erweitert.

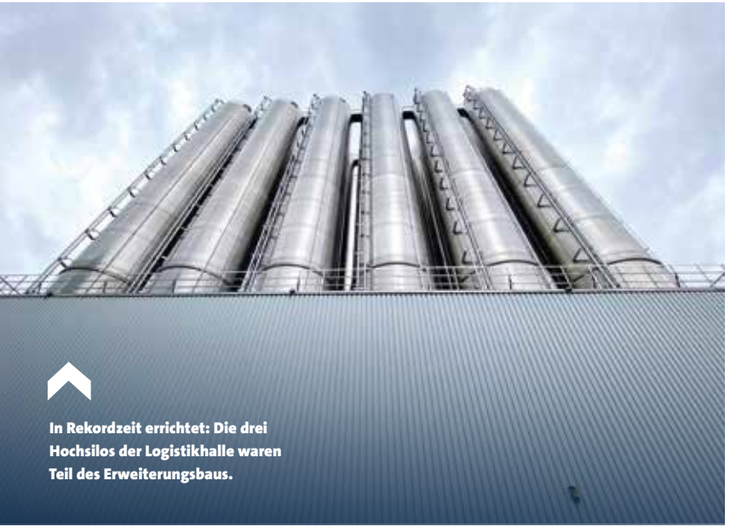
Eine schnelle Entwicklung und enge Partnerschaft

Wie schon in der Vergangenheit bei sechs weiteren Projekten setzte der Logistikdienstleister beim Bau auf Goldbeck als Partner.

In Rekordzeit errichtete das Unternehmen die Logistikhalle, die neben Palettenstellplätzen in Verschieberegalen auch über eine Kommissionierfläche, einen Silierbereich sowie einen Abfüllbereich mit drei Abfüllsilos verfügt. Im Außenbereich steht ein weiteres Hochsilolager aus zwölf jeweils 355 Kubikmeter fassenden Silos. Dort lagert und bearbeitet Greiwing rieselfähige Güter der chemischen und Kunststoffindustrie bis zur Wassergefährdungsklasse 1 entsprechend den Richtlinien HACCP und GMP.

Partner bei Bauprojekten: Gemeinsam eröffneten Jürgen Greiwing, geschäftsführender Gesellschafter der Greiwing logistics for you GmbH, sowie Christian Terwey, Leiter der Goldbeck-Niederlassung Münster, das erweiterte Logistikcenter in Duisburg.

Alle Bilder dieses Artikels © Greiwing LZ logistics



In Rekordzeit errichtet: Die drei Hochsilos der Logistikhalle waren Teil des Erweiterungsbaus.

Zuverlässige Planung – schnelle Umsetzung
Christian Terwey, Niederlassungsleiter Goldbeck Münster, freut sich über die fortwährende Partnerschaft:

„Das größte Lob ist natürlich immer der nächste Auftrag. Dann wissen wir, dass wir vieles richtig machen.“

Für Greiwing baut Goldbeck bundesweit. Beim Neubau in Duisburg wurde der geplante Abnahmetermin um fast zwei Monate unterboten.

Jürgen Greiwing betont, dass das Ende der Entwicklung noch nicht erreicht sei: „Mit unserer gesamten Unternehmensgruppe verfolgen wir weiterhin ambitionierte Ziele. Wir wollen im Interesse unserer Kunden weiter wachsen und ihnen so höhere Kapazitäten und mehr Möglichkeiten bieten. Damit sind wir noch lange nicht am Ziel.“ Erst Anfang des Jahres hatte Greiwingein Hamburger Traditionsunternehmen übernommen.

Greiwing übernimmt Food-Logistik-Spezialisten im Hamburger Hafen
Seit dem 1. Januar ist die Werner Bruhns Lagereigesellschaft mbH Teil des Unternehmensverbunds der Greiwing logistics for you GmbH. Damit hat der Logistikdienstleister seine Präsenz im Norden Deutschlands gestärkt und erweitert sein Leistungsportfolio für die Food-Branche um Services im Segment Gewürze und Trockenfrüchte. Im Hamburger Hafen stehen entsprechende Logistik-, Lager- und Handlingskapazitäten zur Verfügung.

„Mit der Integration des Werner Bruhns-Standortes Hamburg in unser Niederlassungsnetz bieten wir neue Spezialdienstleistungen an. Damit bieten wir unseren Kunden in der Food-Logistik jetzt ein noch größeres Portfolio. Sowohl unsere Bestandskunden als auch die Auftraggeber der Firma Bruhns können unsere vielfältigen Services in Anspruch nehmen“, freut sich Jürgen Greiwing über die Erweiterung um ein neues Geschäftsfeld. Mit dem Zukauf des Speziallogistikers bietet das Unternehmen nun auch die Leistungen an, auf die Bruhns-Kunden seit 70 Jahren setzen: Reinigen, Waschen, Trocknen und mechanisches Bürsten von empfindlichen Waren, Hitzebehandlungen, Entsteinen, Entmetallisieren sowie Import-, Transit- und Exportabfertigung für alle Sendungen auf dem Land-, See- und Luftweg. Für eine Vielzahl von Kunden agiert Bruhns zudem als Fiskalvertreter und erstellt Ursprungszeugnisse, Pflanzenschutz- und Veterinärzertifikate.

Am Werner Bruhns-Standort im Hamburger Hafen stehen dafür in klimastabilen Lagerräumen und in einem Kühllager 16.000 Palettenstellplätze sowie eine Dampfentkeimungsanlage zur Verfügung.

Alle 35 dort tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden weiter beschäftigt und bereichern den Unternehmensverbund mit ihrem Know-how in Sachen Lagerung und Handling von Gewürzen, Heilkräutern und Trockenfrüchten.

Durch die Eingliederung des hanseatischen Speziallogistikers stärkt Greiwing seine Präsenz in der Fläche und ist mit vielfältigen Leistungen nun auch im Norden Deutschlands vertreten. Insgesamt betreibt der Unternehmensverbund nun 17 Logistikstandorte deutschlandweit und einen in Belgien. **www.greiwing.de**

Die Greiwing logistics for you GmbH übernahm zum 1. Januar die Werner Bruhns Lagereigesellschaft mbH in Hamburg. Mit einer symbolischen Schlüsselübergabe besiegelten Michael Bruhns (l.) und Jürgen Greiwing (r.) die Übernahme. Die Marke Werner Bruhns Lagereigesellschaft bleibt erhalten und ist mit dem bestehenden Mitarbeiterstamm weiterhin am Markt aktiv.

© Dirk Jacobs Fotografie

Ahoi Hafag 38

Ein Stück Hafengeschichte geht in Rente.

(jr) Das Arbeitsschiff der duisport-Gruppe läuft nach rund 60 Jahren ein letztes Mal im Duisburger Hafen aus, bevor es den wohlverdienten Ruhestand antritt. Wir haben diesen Tag begleitet und mit den Männern gesprochen, die gemeinsam mit der Hafag 38 sowie weiteren Kolleginnen und Kollegen, einer Tochtergesellschaft der duisport-Gruppe, jeden Tag dafür jeden Tag dafür sorgen, dass die Instandhaltung des Duisburger Hafens gewährleistet ist. Ein echter Knochenjob mit Tradition, Hingabe und unverzichtbarem Handwerk.

Im folgenden Interview geben Andreas Hinze (dfl, zuständig für Fahrzeug/Maschinen und Schiffs-Instandhaltung) und Frank Gornik (Leiter Instandhaltung und Instandsetzung, Hafeninfrastruktur/Technischer Service) stellvertretend spannende Einblicke und „Best-ofs“ aus dem Arbeitsalltag mit unserem treuen Hafenbegleiter.

Gute Fahrt, Hafag 38 und allzeit eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Das Arbeitsschiff der duisport-Gruppe lief im Dezember nach rund 60 Jahren ein letztes Mal im Duisburger Hafen aus.

1957 hat der Duisburger Hafen (damals noch namentlich Duisburg-Ruhrorter Hafen) den Neubau eines Arbeitsschiffes in Auftrag gegeben. Auftragnehmer war die Meidericher Schiffswerft: Die Geburtsstunde der Hafag38 - wie lange waren Sie gemeinsam im Einsatz?

Andreas Hinze (AH): „Ich persönlich habe die Hafag 38 fünf Jahre im Duisburger Hafen begleitet. In dieser Zeit wurde es nie langweilig, die Hafag war jeden Tag für eine Überraschung gut. Gerade in den letzten Jahren wurden die „Altersbeschwerden“ jedoch immer größer und einige Restaurierungsarbeiten hätten angestanden. Mit 60 harten Arbeitsjahren auf dem Buckel – kein Wunder. Eine Überarbeitung der Hafag hätte keinen Sinn mehr gemacht hinsichtlich Kosten/Nutzen“

Frank Gornik (FG): „Ich bin seit 12 Jahren für duisport tätig und davon die letzten sechs Jahre als Leiter für die Instandhaltung und Instandsetzung der Hafeninfrastruktur. Somit also ein 1/5 der Amtszeit der Hafag 38“

Die Hafag hat knapp 60 Jahre auf dem Buckel. Gleichzeitig drängen Themen wie Energiewende/Digitalisierung seit Jahren in die Logistik. Mussten Sie viele „Nachrüstarbeiten“ vornehmen im Laufe der Zeit?

AH: „Natürlich musste man mit der Zeit gehen und einiges Nachrüsten. Es gibt eine Art TÜV für ein Schiff, die sogenannte ZSUK. Diese schreibt vor, wie so ein Schiff zu sein hat. So eine Untersuchung ist nicht wie beim Pkw alle zwei, sondern alle fünf Jahre.

Und in fünf Jahren ändert sich gerade in der Schifffahrt eine Menge und man ist dann verpflichtet alles so anzupassen wie es die ZSUK vorschreibt. Die Hafag 38 wäre im März 2021 wieder ZSUK-fällig gewesen, ein Aufwand der sich nicht gerechnet hätte. Also wurde es Zeit etwas NEUES zu finden“

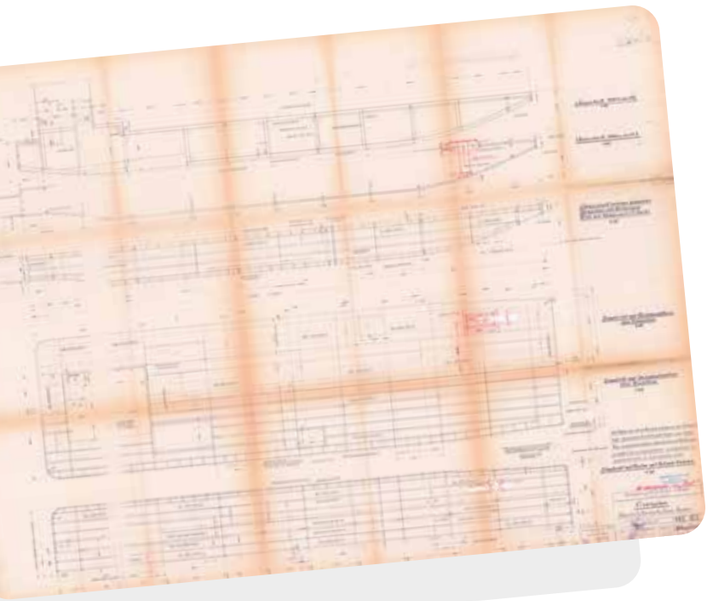
FG: „Nichts bleibt wie es war. Das Schiff war von Anfang an als Fähre konstruiert worden, sodass selbstfahrende Arbeitsmaschinen, wie Kräne, Hubbühnen oder Bagger verfahren oder aber von Bord aus arbeiten konnten. Als Antriebsmotoren dienten alte U-Bootmotoren, die noch alle drei Stunden abgeschmiert werden mussten und nach etwa 30 Jahren durch wartungsfreundlichere MAN-Schiffsmotoren ersetzt wurden. Am Anfang wurde die Bugklappe noch mit Muskelkraft von Hand bedient. Später wurde dann mit einem Hilfsmotor von Unterdeck gesteuert und zuletzt über einen Generator der vom Führerhaus aus gestartet werden konnte. In den 80er Jahren wurde weitere Muskelkraft durch die Nachrüstung eines Kranes mit

Diese Bild zeigt die Hafag 38 im Jahr 1962.

Greifer und einer Seilwinde ersetzt. Damit wurde das Bergen von Treibgut und das Fischen mit Rechen, sogenannten Wölfen, über den Hafengrund erleichtert“

FG: „In den letzten Jahren war zum Beispiel die Nachrüstung mit AIS notwendig. AIS ist die Abkürzung für Automatic Identification System. Es handelt sich hierbei um ein automatisches Identifikationssystem, welches durch den Austausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten die Sicherheit des Schiffsverkehrs verbessert. Die letzte Innovation war unter anderem der Ersatz der alten Strichpeilung durch eine Flächenpeilanlage. Mit der Unterstützung und Auswertung durch unsere Vermessungsabteilung, können somit exakte Darstellungen von unserem Hafengrund gemacht werden. Dies erleichtert uns das Fischen und die Vergabe und Kontrolle von Baggerarbeiten“

Dieses Dokument zeigt die originale Bauakte der Hafag 38 aus dem Jahr 1959.



Sind rund 60 Jahre eine gängige Zeit für den Einsatz eines Arbeitsschiffes? Oder geht mit der Hafag 38 eine außergewöhnliche Ära zu Ende?

AH: „60 Jahre sind ein stolzes Alter für ein Arbeitsschiff. In der Regel sind diese nur rund 30 Jahre im Einsatz“

FG: „Welches Dienstfahrzeug kann schon vom Alter her mit unseren Schiffen konkurrieren?! Dies liegt wahrscheinlich nicht nur an der robusten Konstruktion, sondern auch an der Pflege und dem Umgang des Schiffes durch unser Personal. An dieser Stelle möchte ich unseren Schiffsführern und Matrosen mal ein Lob aussprechen, die nicht nur die o. g. Innovationen begleitet haben, sondern auch sich selbst immer wieder weiterbilden mussten“

Was war die aufwändigste Instandhaltung? Vor welchen Problemen standen Sie bereits, die zunächst unlösbar erschienen?

AH: „Das größte Problem war wohl zum Ende hin das Schiff generell am Leben zu erhalten. Kaum hatte ich die Nachfolgerin der Hafag 38 gefunden, die heutige Duisport I (Vorher Fenna Gezina) und es ging so langsam aber sicher los mit dem Unterzeichnen der Kaufverträge, fing die Hafag 38 an sich zu wehren.

Plötzlich gingen immer mehr Teile kaputt. Sogar die Hauptmotoren der Hafag fingen an zu streiken, als ob sie es geahnt hätte, dass sie ersetzt wird“

FG: „Für mich war die bisher aufwändigste Geschichte die Installation der neuen Peilanlage. Hier haben wir lange mit unseren Vermessern getüftelt und experimentiert, um die beste Lage des Peilsensors zu finden, damit wir verlässliche Messergebnisse erzielen. Aber im Team haben wir bisher noch jedes Problem gelöst“

© Dirk Jacobs Fotografie

Die Duisport I, Baujahr 2018, ist nun täglich im Hafen unterwegs.

Welche ungewöhnlichen Einsätze hatten Sie mit der Hafag im Hafen?

FG: „Da die meisten Schiffe nur 30 Jahre eingesetzt werden, ist die Hafag wohl außergewöhnlich und ein Zeitzeuge für die Entwicklung des Hafens selbst. Leider kann sie nicht sprechen, aber ihre Schiffsführer und Matrosen haben mir einige Anekdoten erzählt, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte“

„Zu den gruseligsten Einsätzen gehört zweifellos das Bergen von drei Leichen und mehrerer toter Tiere, die man den Behörden übergeben mussten. Darüber hinaus wurden aber auch mehrere Schafe und ein Rehkitz gerettet, die ins Wasser gefallen waren und aus eigener Kraft nicht mehr an Land kamen. Das gefährlichste ereignete sich Anfang der 90er Jahre, als man beim Fischen vier Granaten nach oben beförderte. Diese wurden ohne Schaden anzurichten vom Kampfmittelräumdienst entschärft. Im Winter ‘96 musste unser Eisbrecher Germanus die Hafag 38 aus Packeis befreien. Sie hatte sich im Südhafen in Hochfeld festgefahren und kam nicht mehr weg. Zu den wohl spannendsten Auf-

Frank Gornik
Leiter Instandhaltung und Instandsetzung, Hafeninfrastruktur/ Technischer Service

Andreas Hinze
FM Bauhof - Fahrzeug/ Maschinen und Schiffs-Instandhaltung

gaben gehörte außerdem die Begleitung von Filmaufnahmen im Werfthafen für mehrere Folgen von Schimanski und dem Film Manta Manta“

Immer im Einsatz zur Instandhaltung des weltweit größten Binnenhafens – wieviele Kilometer hat unsere Hafag mittlerweile auf dem Buckel?

FG: „Wir kommen hochgerechnet auf ca. 80.000 Betriebsstunden für die Antriebsmotoren. Wieviele Fahrkilometer dies waren, lässt sich nicht genau sagen. Bei einem Pkw wären das ca. 2,5 Mio. km“

Die nächste Generation ist da – Wer beerbt die Hafag 38? Haben Sie ein paar Fakten zu unserem neuen Arbeitsschiff für uns?

AH: „Die Duisport I (ehemals Fenna Gezina) beerbt den Platz der Hafag 38. Sie gehört zu dem Schiffstyp Multiship 2000, sprich ein multifunktionales Schiff. Sie hat ein paar Verbesserungen, die wir so noch nie hatten – zum Beispiel eine richtige Toilette, eine Dusche sowie eine kleine Küchenzeile – an Bord, und außerdem viel mehr Platz und Komfort. Zusätzlich besitzt sie ein Radar, welches auch Nacht- und Nebel-Fahrten erlaubt, sowie einen leistungsstärkeren Kran. Auch vom Antrieb her hat die Duisport I viele Vorteile: Anstatt 400 PS sind es jetzt fast 550 PS. Dazu eine bessere Schraubentechnik, die sogenannten Düsenpropeller, wodurch eine effektivere Leistung der Schiffschrauben erzielt wird. Auch der Vortrieb und die Laufruhe wurden dadurch stark verbessert und gleichzeitig die Kavitation reduziert“

Man merkt halt stark den Altersunterschied von 60 Jahren. Allein die Geräuschkulisse ist jetzt ein Traum. Früher wusste jeder direkt am Klang schon von Weitem, dass die Hafag 38 kommt. Sie hatte ja auch ihren Spitznamen weg: „Die Rüttelplatte“. Die Duisport I besitzt jetzt außerdem auch Stützpfeiler, die es dem Schiff ermöglichen überall zu liegen und zu arbeiten. In der Schiffsmitte gibt es außerdem ein Loch, welches es ermöglicht, Bohrarbeiten oder Ähnliches auszuführen“

Eine letzte Frage zum Schluss – Wohin hat es unsere Hafag 38 verschlagen?

AH: „Die Hafag wurde an den Verkäufer unserer neuen Duisport I verkauft. Er nutzt die Hafag noch bis zur Fertigstellung seines neuen Schiffes, bis sie dann endgültig in den Ruhestand geht“

SCHIFFSDATEN

Hafag 38

- Baujahr 1959
- 2 x 151 KW Motorleistung
- 2 x 3 Blatt Schiffsschrauben offen
- Länge: 23,54 m
- Breite: 5,99 m
- Tiefgang: 1,22 m
- 2x Anker

Duisport I

- Baujahr: 2018
- 2x 195 KW Motorleistung
- 2x 5 Blatt Düsenpropeller
- Länge (noch): 19,95 m
- Breite: 6,00 m
- Tiefgang: 1,55 m
- Bugstrahlruder
- 1x Notanker
- 2x Stützpfeiler 6 m im Schiff und Verlängerbar auf 12 m
- Radaranlage
- Toilette + Dusche
- Kleine Küchenzeile
- Klimaanlage

Joseph Beuys, Scheveningen, 1976
© Caroline Tisdall

„Alles ist Skulptur“

Joseph Beuys war ein Fan von Wilhelm Lehmbruck

(gran) Joseph Beuys (1921 bis 1986) hat vor allem in den 60er- und 70er-Jahren mit seinen Werken alle herkömmlichen Grenzen in der Kunst gesprengt. Bekannt wurde er für seine Kunstaktionen und plastischen Werke aus Filz oder Fett. Für die einen ist er der international bedeutendste deutsche Avantgardist nach dem Zweiten Weltkrieg. Die anderen stehen mehr oder weniger ratlos vor seinen Werken. Am 12. Mai wäre Beuys 100 Jahre alt geworden.

Anlässlich des 100. Geburtstages zeigen das Lehmbruck Museum in Duisburg und die Bundeskunsthalle in Bonn noch bis zum 17. Oktober 2021 zeitgleich zwei sich ergänzende Ausstellungen, die erstmals so umfassend die Werke von Wilhelm Lehmbruck (1881 bis 1919) und Joseph Beuys in Beziehung setzen. Denn beide Künstler verbindet eine besondere Beziehung. Eine Skulptur von Wilhelm Lehmbruck, die er als junger Mann in einer Abbildung sieht, wurde für Joseph Beuys zum Schlüsselerlebnis, den Weg in die Bildhauerei einzuschlagen. Die Ausstellungen finden im Rahmen des Projekts „beuys 2021. 100 jahre joseph beuys” statt, bei dem sich ausgewählte Institutionen in Nordrhein-Westfalen zusammenschließen, um das Jubiläum mit Ausstellungen, Performances und Aktionen, Symposien, Theater-, Musik- und Lehrveranstaltungen zu feiern.

Am Beginn seiner heute legendären Rede im Lehmbruck Museum im Januar 1986 anlässlich der Verleihung des Wilhelm-Lehmbruck-Preises sagte Joseph Beuys zur Überraschung vieler:

> **„Ich möchte meinem Lehrer Wilhelm Lehmbruck danken.“**

Obwohl es nie ein akademisches Lehrer-Schüler-Verhältnis gegeben hat. Denn Wilhelm Lehmbruck starb bereits 1919, da war Joseph Beuys noch nicht einmal geboren. Dennoch spricht Joseph Beuys, der Filzhut und Anglerweste auch zu die-

sem Anlass nicht ablegen wollte, von einer tiefen Beziehung, von einem „Grunderlebnis“, das er hatte, als er die Abbildung des Werkes Wilhelm Lehmbrucks sah: „Unmittelbar ging mir die Idee auf, eine Intuition also: Skulptur – mit der Skulptur ist etwas zu machen. Alles ist Skulptur, rief mir quasi dieses Bild zu.“ Skulptur ist das Wesen der Dinge, das Wesen der Natur, das, was ewig menschlich ist, diese Einsicht Wilhelm Lehmbrucks nahm Joseph Beuys zum Ausgangspunkt seiner Sozialen Plastik.

Für Joseph Beuys, der sich ansonsten nur sehr selten zu den Arbeiten anderer Künstler äußerte, besaß das Werk Wilhelm Lehmbrucks in seiner Wirkkraft offenbar eine Alleinstellung. „Wäre denn irgendein anderer Bildhauer, irgendein Hans Arp oder Picasso oder Giacometti oder irgendein Rodin, wäre eine Photographie von Rodin, wenn sie mir seinerzeit in die Hände gefallen wäre, fähig gewesen, diese Entscheidung (Bildhauer zu werden) in mir herbeizuführen?”, fragte er damals – rhetorisch.

Bei diesem letzten öffentlichen Auftritt, am 12. Januar 1986, im Lehmbruck-Museum, wirkte Joseph Beuys beinahe alterslos, jedenfalls nicht alt – eher schon entrückt mit tief liegenden Augen, die schon ins Jenseits zu blicken schienen, seine Wangenknochen traten hervor, aber das Gesicht wirkte glatt, fast kindlich. „Als nahezu 65-jähriger todkranker Mann fand er bewegende Worte für seinen ‚Lehrer‘ Lehmbruck“, schreibt Heiner Stachelhaus, Kulturjournalist der NRZ in seiner 1987 erschienenen Beuys-Biografie.

Es gebe zahlreiche Bezugspunkte zwischen Wilhelm Lehmbruck und Joseph Beuys, meint Dr. Söke Dinkla, Direktorin des Lehmbruck Museums. Die wichtigste Gemeinsamkeit dürfte die Überzeugung sein, dass Skulptur die Kraft hat, nicht nur die Welt zu erklären, sondern unser soziales Gefüge zum Besseren zu verändern. Skulptur wird als Mittel zur Transformation, Erneuerung und Veränderung begriffen. Dem Werk beider Künstler, die am Niederrhein geboren wurden und an der Kunstakademie in Düsseldorf Bildhauerei studiert haben, beruht möglicherweise auf einer gemeinsamen tragischen Erfahrung: Der Krieg hat deutliche Spuren im Werk beider Künstler hinterlassen – sei es Erster oder Zweiter Weltkrieg. Vielleicht sind es die Spuren dieser existenziellen Erfahrung, die Joseph Beuys spürte, als er zum ersten Mal die Abbildung einer Skulptur von Wilhelm Lehmbruck

© Dejan Saric

Wilhelm Lehmbruck, Weiblicher Torso, 1918, Lehmbruck Museum

Wilhelm Lehmbruck, Kopf eines Denkers, 1918, Lehmbruck Museum

© Dejan Saric

sah, die einen so tiefen Eindruck hinterließ, dass er daraufhin beschloss, Bildhauer zu werden.

„Heute gehört Joseph Beuys, der unser Verständnis von Skulptur revolutioniert hat, zu den einflussreichsten Künstlern des 20. Jahrhunderts", meint Dr. Söke Dinkla.

Er habe die Grenzen der Kunst erweitert, um die so gewonnene Freiheit auf die Gesellschaft als Ganzes zu übertragen. Joseph Heinrich Beuys wird am 12. Mai 1921 in Krefeld geboren. Ein Jahr später zieht seine Familie – er stammt aus wohlhabenden bürgerlichen Verhältnissen – in die niederrheinische Stadt Kleve. Von 1931 bis 1940 besucht er dort das Gymnasium. Im Spätsommer 1940 geht Joseph Beuys freiwillig zur Luftwaffe und beginnt eine Ausbildung zum Bordfunker und Flugzeugführeranwärter. Nach verschiedenen Einsätzen als Funker und Bordschütze eines Sturzkampfgeschwaders kommt es über der Krim 1944 zum Absturz, bei dem Joseph Beuys schwer verletzt wird. Er überlebt und kommt in britische Kriegsgefangenschaft, aus der er 1945 entlassen wird.

Der Absturz über der Krim sei auch für sein späteres künstlerisches Schaffen von Bedeutung, da er seine Genesung danach in einer fiktiven Geschichte darstelle, erläutert Dr. Barbara Strieder vom Museum Schloss Moyland bei Kleve, das sozusagen den Nachlass des Künstlers betreut. Fakt ist indessen, dass Joseph Beuys bereits 24 Stunden nach dem Absturz am 17. März 1944 in einem Militärlazarett aufgenommen wird, das er Anfang April wieder verlassen kann. Er spricht später von seiner Rettung durch Tataren, die ihn zwölf Tage mit schamanischen Riten, Filz und Fett behandelt hätten. Im Grunde gehe es Joseph Beuys um „die Erschaffung eines Selbstbildes, das sich schon ganz früh mit Fett und Filz in ihrer Bedeutung für Heilungsprozesse auseinandersetzt", so Dr. Barbara Strieder. Mit der Schau „Joseph Beuys und die Schamanen" beteiligt sich auch Schloss Moyland mit einer Ausstellung am „Super-Beuys-Jahr 2021".

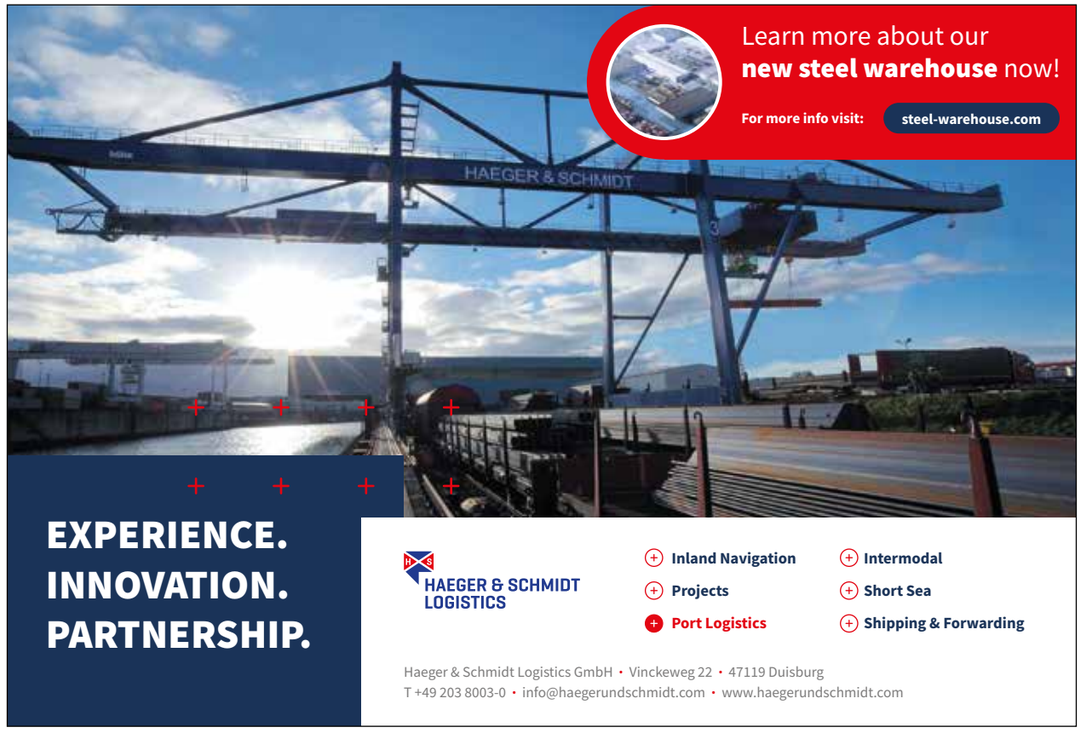
Ab 1946 studiert Joseph Beuys Bildhauerei an der Staatlichen Kunstakademie in Düsseldorf, das Studium schließt er 1951 als Meisterschüler bei Ewald Mataré ab.

1961 wird Joseph Beuys zum Professor an der Düsseldorfer Kunstakademie ernannt. 1964 nimmt er erstmals an der Kunstausstellung documenta III in Kassel teil. Mit Eva-Maria Wurmbach, die er 1959 heiratet, hat er einen Sohn und eine Tochter.

Die Lehrtätigkeit an der Kunstakademie in Düsseldorf nimmt mit der fristlosen Kündigung 1972 ein jähes Ende. Grund sind Auseinandersetzungen um die Abweisung von Studienbewerbern. Joseph Beuys meldet sich auch immer wieder politisch zu Wort. 1967 beteiligt er sich an der Gründung der Deutschen Studentenpartei. Eine Organisation für Nichtwähler wird 1970 gegründet und es folgen Initiativen für die direkte Demokratie mittels Volksabstimmungen.

1980 nimmt er am Gründungsparteitag der Grünen in Karlsruhe teil und kandidiert sogar für das Direktmandat im Wahlkreis Düsseldorf-Nord. Die Grünen geben ihm für eine erneute Kandidatur bei der Bundestagswahl 1983 aber keinen vorderen Listenplatz und Joseph Beuys zieht sich aus der Partei zurück.

Mitte Januar 1986 erhält der Künstler für sein Werk den Wilhelm-Lehmbruck-Preis der Stadt Duisburg. Nur wenige Tage später stirbt er am 23. Januar an den Folgen einer seltenen Lungenerkrankung. Seine Asche wird im darauffolgenden April in der Nordsee verstreut.



Schiffsliste

LINIENVERBINDUNGEN

Status: Juni 2021

Container-Binnenschiffsverkehre

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Belgien				
Antwerpen	4 x pro Woche	1	RRT, GWW	B
Antwerpen	3 x pro Woche	5	DeCeTe	B
Antwerpen	5 x pro Woche	7	DeCeTe / DIT / D3T / GWW	B
Antwerpen	2 x pro Woche	4	DeCeTe	B
Niederlande				
Rotterdam	5 x pro Woche	5	DeCeTe	B
Rotterdam	6 x pro Woche	7	DeCeTe / DIT / D3T / GWW	B
Rotterdam	5 x pro Woche	1	RRT, GWW	B
Rotterdam	5 x pro Woche	4	DeCeTe	B

Container-Seeverkehre

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Aserbaidschan				
Baku via Georgien	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
England				
Hull, London	5 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Tilbury	4 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Thamesport	1 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Teesport	1 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Grangemouth (Schottland)	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Finnland				
Helsinki	7 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Oulu, Kemi, Torino (via klaipeda)	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
via Mäntuluoto	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
via Kotka	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Georgien				
Poti	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S

Irland				
Belfast	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Cork	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Dublin	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Waterford	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Kasachstan				
via Riga	4 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Lettland				
Riga	4 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Tallinn	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Litauen				
Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Norwegen				
Flekkefjord, Husoy, Bergen, Tananger, Maloy, Alesund, Larvik, Frederikstad, Moss	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Oslo, Kristiansand	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
via Brevik	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Polen				
via Gdynia	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Russland				
Moskau	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
St. Petersburg (Terminal Moby Dik)	6 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
St. Petersburg	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Ust-Luga	1 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Schweden / Dänemark				
Varberg, Stockholm, Sundvall, Umea/Holmsund, Helsingborg	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Ukraine				
via Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S

LINIENVERBINDUNGEN

Container-Seeverkehre

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Schweden / Dänemark				
via Göteborg	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
via Oxelösund	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Södertalje	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Aarhus	4 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Spanien/Portugal				
Bilbao, Leixões	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Gijon, Vigo, Lissabon	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Ukraine				
via Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S

Konventionelle Seeverkehre

International	von Duisburg	Reederei	Schiffstyp*
Dänemark	wöchentlich	2	S
England	wöchentlich	2	S
Boston UK	tägliche Abfahrten	6	S
East Coast UK	tägliche Abfahrten	6,8	S
Seaham	tägliche Abfahrten	6	S
Sutton Bridge, Flixborough	tägliche Abfahrten	6,9	S
Schweden	wöchentlich	2	S
Ost-Spanien	wöchentlich	6	S
Nord-Spanien	wöchentlich	6	S
Norwegen	wöchentlich	6	S

TRAMP / SCHIFFFAHRT / PROJEKTVERLADUNGEN

Konventionelle Seeverkehre – Regelmäßige Abfahrten nach Bedarf

National	Reederei
Deutsche Ostseehäfen (z. B. Kiel, Wismar, Rostock, Stralsund)	2,6,8,9,11
International	**Reederei**
Dänemark (z. B. Fredericia, Kopenhagen, Odense)	2,6,8,10,11
England (z. B. Grangemouth und alle britischen Seehäfen)	2,6,8,9,11
Finnland (z. B. Saimaa-Seen-Gebiet; süd-/westfinnische Küstenhäfen)	2,6,8,10
Frankreich (z. B. Bordeaux, Caens, Le Havre)	2,6,8,10,11
Griechenland, Italien, Nordafrika alle Seehäfen im Mittelmeer	2,6,8,9
Irland (z. B. Cork, Drogheda, Fojnes)	2,6,8,10,11
Litauen, Lettland, Estland, GUS-Staaten	2,6,8,10,11
Norwegen (z. B. Oslo)	2,6,8,9
Polen (z. B. Danzig, Gdynia, Stettin)	2,6,8,9,11
Portugal (z. B. Aveiro, Figueira, Leixoes, Lissabon, Setubal)	2,6,8,9,11
Russland (z. B. St. Petersburg)	2,6,8
Schottland	2,6,8,9,11
Schweden (z. B. Göteborg, Malmö, Sölvesborg, Stockholm)	2,6,8,9,11
Skandinavien	2,6,8
Spanien (z. B. Aviles, Bermeo, Bilbao, Pasajes, Santander)	2,6,8,9,11
Türkei, Schwarzes Meer	2,8

REEDEREIEN

Name	Telefon	E-Mail
1. **neska Container Line B.V.**	+31 88 8760220	sales@neska-containerline.nl
2. **Amadeus Schiffahrts- und Speditions GmbH**	+49 203 31880	amadeus@imperial-international.com
3. **Containerships CSG GmbH**	+49 20351925010	sales@containerships.de
4. **CONTARGO GmbH & Co. KG**		info@contargo.net
5. **Haeger & Schmidt Logistics GmbH**	+49 203 80030	info@haegerundschmidt.com
6. **HSW Logistics GmbH**	+49 203 80030	info@hsw-logistics.com
7. **HTS intermodaal b.v.**	+31 183 668866	willemvaneijk@htsgroup.nl
8. **Rhenus Maritime Services GmbH**	+49 203 804247	info.rms@de.rhenus.com
9. **Saar-Rhein-Transportgesellschaft mbH**	+49 203 800760	srt@saarrhein.de
10. **Samskip B.V.**	+49 211 6504470	duisburg@samskip.com
11. **See-Transit Schiffahrts- und Speditionsges. mbH**	+49 203 280808 16	operating@seetransit.de

TERMINALS

Name	Telefon	E-Mail
DeCeTe Hutchison Ports	+49 203 809060	order@decete.de
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH	+49 2065 499265	zentrale@dit-duisburg.de
GWW	+49 203 3185622	gateway@rrt.container-terminal.de
RRT Rhein-Ruhr Terminal	+49 203 318560	info@rrt.container-terminal.de

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

Bahnliste

- Bahnverkehre national
  National railway transportation
- Bahnverkehre international
  International railway transportation
- Schiffsverbindungen
  Ship connections
- Kombinierter Verkehr (Schiff & Bahn)
  Combined water and rail links

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

VERBINDUNGEN IM KOMBINIERTEN VERKEHR

Status: Juni 2021

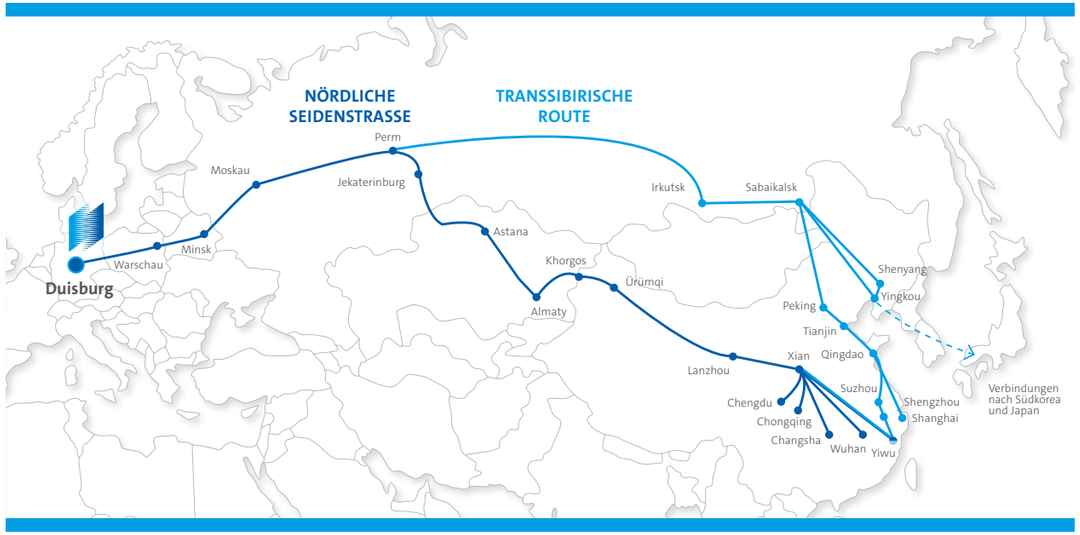
National	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
Bönen	1-6	A	1-6	A	12	GWW
Bremen/Bremerhaven/WHV	2,4	B	1,3	B	12	GWW
Buna	2,5,6	B	1,4,5	B	5	DKT
Dortmund	2,4,6	B	2,4,6	B	23	DeCeTe
Hamburg-Billwerder	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Hamburg-Billwerder		-	7	B	8	DUSS
Hamburg-Billwerder	1,3,5	B	2,4	B	8	DUSS
Leipzig-Wahren	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Mannheim	6	B	-	-	34	D3T
Ludwigshafen (Rhein)	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Ludwigshafen (Rhein)	6	C	6	C	8	DUSS
Lübeck Skandinavienkai	1-5	B	1,7	B	8	DUSS
Lübeck Skandinavienkai	6	B	2-5	B	8	DUSS
Marl	1-5	A	1-5	A	2	DIT
Marl	2,4	B	2,4	B	2	DeCeTe
Marl	1-5	A	1-5	A	12	RRT
Rheda-Wiedenbrück	1-5	B	1-5	B	12	GWW
München-Riem	1-4	B	1-5	B	8	DUSS
München-Riem	5	B	1-4	C	8	DUSS
Rostock	1,3	B	2,4	B	8	DUSS
Rostock	6	A	7	B	8	DUSS
Rostock	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Schkopau	2,4	B	1,3,5	B	5	DKT
Schkopau	6	C	-	-	5	DKT
Schwarzheide	2,4	B	1,3,5	B	5	DKT
Schwarzheide	6	C	-	-	5	DKT
Singen (Htw)	1-5	B	1-5	B	5	logport III

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
A-Österreich						
Hall in Tirol	1-4	C	1,2	D	8	DUSS
Hall in Tirol	1,2,5	E	3,5	F	8	DUSS
Hall in Tirol	-	-	4	E	8	DUSS
Linz/Wels	2,4,6	B	1,3,5	B	11	DIT/D3T
Wels	1-5	B	2-4	B	8	DUSS
Wels	6	D	5	D	8	DUSS
Wels	-	-	6	C	8	DUSS
Wien-Süd	2,4	B	2,4	B	8	DUSS
Wien-Süd	1-5	A	1-5	A	8	DUSS
Wien-Süd	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
WienCont	1,2,5,7	C	2-5	B	5	DIT
B-Belgien						
Antwerpen	2,4,6	B	1,3,5	B	8	DUSS
Antwerpen	6	-	-	-	8	DUSS
BUL-Bulgarien						
Stara Zagora	2	-	1	-	5	DIT
CZ-Tschechien						
Brno via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Brno via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Ceska Trebova via Prag	2,4,6	C	1,3,5	D	9	DIT
Lovosice	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Lovosice	5	C	6	C	8	DUSS
Ostrava Paskov via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Ostrava Paskov via Lovosice	5	D	1,2,6	D	8	DUSS
Ostrava via Prag	2,4,6	D	1,3,5	D	9	DIT
Pilsen via Prag	2,4,6	C	1,3,5	D	9	DIT
Prerov via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Prerov via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Prag	2,4,6	B	1,3,5	B	9	DIT
Zlín	2,4,6	D	1,3,5	D	9	DIT
DK-Dänemark						
Taulov via Hamburg	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Taulov via Hamburg	1,3	B	5	D	8	DUSS
Taulov via Hamburg	5	D	-	-	8	DUSS
Hoje Taastrup via Hamburg	2,3	C	1,2	D	8	DUSS
Hoje Taastrup via Hamburg	4	C	3	E	8	DUSS
Hoje Taastrup via Hamburg	5	E	4	F	8	DUSS
E-Spanien						
Tarragona (Constant) via Ludwigshafen	1-4	F	1-4	F	8	DUSS
Barcelona via Ludwigshafen	1-3	D	2,4	C	8	DUSS
Barcelona via Ludwigshafen	4	E	-	-	8	DUSS
Barcelona via Ludwigshafen	5	F	6	E	8	DUSS
Irun via Ludwigshafen	4,5	F	4,5	F	8	DUSS
Irun via Ludwigshafen	1,2,3,4	D	1,2,3,4	D	8	DUSS
F-Frankreich						
Bayonne via Ludwigshafen	2	D	3	D	8	DUSS
Bayonne via Ludwigshafen	3	E	4	D	8	DUSS
Bayonne via Ludwigshafen	4	F	5	E	8	DUSS
Lyon	1-4	B	1-5	B	8	DUSS
Lyon	6	C	-	-	8	DUSS

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
H-Ungarn						
Budapest	1-4,6	C	1,6	C	5	DIT
Budapest	-	-	3-5	B	5	DIT
Budapest via Wels	2	C	1	D	8	DUSS
Budapest via Wels	5	D	4	E	8	DUSS
I-Italien						
Busto-Gallarte	1-6	B	1-4	B	5	DKT
Busto/Gallarte	1-6	B	6	C	5	DKT
Busto Arsizio	1-5	B	1-5	B	30	DUSS
Melzo	1-6	B	1-6	B	27	logport III
Pomezia	1-5	B	1-5	B	7	DIT
Triest (via Ludwigshafen)	1,3,5	C	1,3	C	8	DUSS
Triest (via Ludwigshafen)	-	-	-	-	8	DUSS
Pordenone	1,3,5	B	1,3,5	C	5	logport III
Triest	1,3,4,6	B	1,3,4,6	B	13	logport III
Triest via Prag	2,4,6	E	1,3,5	E	9	DIT
Venedig	1,4,6	C	3,5,7	C	11	logport III
N-Norwegen						
Alnabru (Oslo) via Lübeck	2,4,5,6	D	2,4,5,6	C	8	DUSS
NL-Niederlande						
Amsterdam	2,5	-	2,5	-	13	logport III
Rotterdam (ECT, Euromax, RMG)	1,3	B	2,6	B	34	D3T
Rotterdam (APM2, Cobelfret, ECT, Euromax, RSC)	1-6	B	1-6	B	1	DIT
Rotterdam RSC	1-5	A	1-5	B	8	DUSS
Rotterdam (Botlek, Cobelfret, RSC)	1-6	B	1-6	B	5	DIT
Rotterdam RTB (ECT, APM 1, Euromax)	4,7	B	3,6	B	31	DeCeTe/RRT
Rotterdam 1	3-6	B	2,4-7	-	43,35	DeCeTe/RRT
PL-Polen						
Brzeg Dolny via Poznan	1,3,5,6	F	1,3,5,6	F	10	DIT
Kutno via Poznan	1,3,5,6	G	-	-	10	DIT
Gadki (Poznan)	1,3,5	B	3,5,7	B	5/9	DIT/D3T
Poznan	2,4,6	B	1,3,5	B	33	logport III
Warschau-Pruszków	1,3,5	B	2,4,6	B	5/9	DIT/D3T
RO-Rumänien						
Curtici	1-6	C	1-6	C	27	DKT
Curtici via Budapest	1-4,6	D	2,5	F	5	DIT
Ploiesti via Budapest	1-4,6	G	2,5	D	5	DIT
Oradea	5	C	7	C	5	DIT
RUS-Russland						
Moskau	3	H	3	H	14	DIT
S-Schweden						
Almhult	1-4	B	1-5	B	13	logport III
Almhult	5	D	-	-	13	logport III
Falköping	2–4,6	B	1–3,5	B	13	logport III
Göteborg	1-5	B	1-5	B	13	logport III
Göteborg	6	D	6	D	13	logport III
Helsingborg	1-5	-	1-5	-	13	logport III
Helsingborg	6	-	6	-	13	logport III
Katrineholm	1-5	B	1-5	B	13	logport III
Katrineholm	6	C	6	C	13	logport III
Malmö	1-5	B	1-5	B	13	logport III
Malmö	6	C	6	C	13	logport III
Nässjo	1-4	B	1-5	B	13	logport III
Nässjo	5	D	-	-	13	logport III

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
SK-Slowakei						
Bratislava (via Lovosice)	1-4	C	4	E	8	DUSS
Cierna nad Tisou (via Lovosice)	1-4	C	-	-	8	DUSS
Dunajská Streda (via Prag)	2,4,6	D	1,3,5-	E	9	DIT
Košice	2,4,6	E	1,3,5	E	9	DIT
SLO-Slowenien						
Koper (via Prag)	2,4,6	E	1,3,5	E	9	DIT
Ljubljana (via München)	1,3	C	1,3	C	8	DUSS
Ljubljana (via München)	4,5	D	1,5	E	8	DUSS
Ljubljana	1-3, 5	C	2, 4-6	C	11	DKT
TR-Türkei						
Ambarli via München	1,3	G	2	H	8	DUSS
Ambarli via München	4,5	-	5,7	G	8	DUSS
Istanbul (Pendik) via Triest	1,3,4,6	H	1,3,4,6	H	13	logport III
Istanbul (Pendik) via München	1,3	F	4,6	G	8	DUSS
Istanbul (Pendik) via München	5	-	2	H	8	DUSS
Cesme via München	1,3	G	3,5	H	8	DUSS
Cesme via München	5	H	7	J	8	DUSS
TR Mersin Port via München	1,5	F	3	H	8	DUSS
TR Mersin Port via München	-	-	6	G	8	DUSS

TRANSKONTINENTALE VERBINDUNGEN



Ihr Partner auf der neuen Seidenstraße

Sie suchen nach Alternativen, um den Transport wichtiger Warensendungen nach Asien sicherzustellen? Dann sprechen Sie uns an. Wir – das Team der duisport agency GmbH – sind für Sie da!

Entdecken Sie unser weitreichendes Netzwerk u. a. mit Destinationen nach *Beijing, Changchun, Changsha, Chengdu, Chongqing, Dalian, Ganzhou, Hefei, Jinan, Qingdao, Shenyang, Shenzhen, Shilong, Suzhou, Tianjin, Wuhan, Xiamen, Xian, Yingkou* und *Yiwu.*

Haben Sie Rückfragen zu unseren Dienstleistungen? Kontaktieren Sie uns gerne!

Duisburger Hafen AG · Hafen-Nummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52 · 47119 Duisburg
Tel. +49 203 803-4526 · dpa_china@duisport.de
www.duisport.de

OPERATEURE

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
1 **DistriRail B.V.**	+31 10 20 10716	+31 10 2010795	info@distrirail.nl
2 **duisport agency**	+49 203 8034418	+49 203 8034232	dispo_dpa@duisport.de
3 **Ewals Intermodal NV**	+49 2065 8930	+49 2065 893199	joerg.wille@ewalsintermodal.com
4 **Lineas**	+32 486481364		sophie.delannoy@lineas.net
5 **Hupac**	+41 90 6952920	+41 90 6952801	avalenti@hupac.ch
6 **Interferryboats**	+32 32 702700	+32 32 709774	sales@interferryboats.be
7 **Mercitalia**	+39 2668950		lbertiletti@mercitaliaintermodal.it
8 **Kombiverkehr**	+49 69 795050	+49 69 79505119	Info@kombiverkehr.de
9 **Metrans**	+42 267 293136		hornik@metrans.cz
10 **PCC**	+48 585858210		sales.intermodal@pcc.eu
11 **Rail Cargo Austria**	+43 5 7750	+43 5 77 50700	info@railcargo.at
12 **Rhein-Ruhr-Terminal Gesellschaft**	+49 203 318560	+49 203 3185622	info@rrt.container-terminal.de
13 **Samskip**	+31 38 3852623	+31 38 3852668	alieke.van.zuthem@samskip.com
14 **DB Cargo Eurasia GmbH**	+49 30 29754800	+49 3029754809	DB.CE.info@deutschebahn.com
15 **BALO**	+90 232 4790999	+90 232 4794888	info@balo.tc
16 **CFL**	+352 519 8101	+352 519 810611	christian.nowag@cfl-mm.lu
17 **Far East Land Bridge**	+ 43 1 890 63 39		sales@felb.world
18 **Shuttlewise**	+31 104286700		sales@shuttlewise.nl
19 **InterRail Europe GmbH**	+49 6109 69692-21	+49 6109 69692-90	ireu@interrail.ag
20 **ERS Railways B.V.**	+31 10 4285200	+31 10 4285210	info-nl@ersrail.com
21 **Ruhrtalbahn Cargo GmbH**	+49 241 53807350		dispo@rtb-cargo.de
22 **Contargo AG**	+41 61 6393636		
23 **CTD Container Terminal Dortmund**	+49 231 998910		info@ctd-dortmund.de
24 **Polzug**	+49 40 74114538		guido_bartel@polzug.de
25 **Swissterminal AG**	+41 61 9064545		info@swissterminal.com
26 **RTSB Group**	+49 61 7259080		info@rtsb.de
27 **Crossrail**	+32 95 602127		tom.deravet@crossrail.be
28 **Marslogistics**	+90 2124114444	+90 2124114445	erdinerengul@marslogistics.com
29 **TE Bahnoperator GmbH**	+49 203 9331170		marcel@deutschebahnoperator.com
30 **TX Logistik AG**	+49 2241 14920		planning-intermodal@txlogistik.eu
31 **DeCeTe Hutchison Ports**	+49 203 809060	+49 203 80906250	order@decete.de
32 **TFG Transfracht**	+49 203 3017-1032		sebastian.kolb@transfracht.com
33 **duisport agency Polska Sp. z o.o.**	+48 22 243 99 23		agnieszka.podzinska@duisport.de
34 **Raillogix**	+31 102 916 300	+31 847 153 280	serkan.oksuz@raillogix.com
35 **Boxxpress**	+49 40 570 135 320	+49 40 570 135 399	mathias.sternke@boxxpress.de

TERMINALS

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
DeCeTe Hutchison Ports	+49 203 809060	+49 203 80906250	order@decete.de
D3T	+49 2065 678380	+49 2065 6783820	rail.operations@d3t-duisburg.de
DIT	+49 2065 4990	+49 2065 499290	info@dit-duisburg.de
DKT	+49 2065 893500	+49 2065 8 935020	contact@dkt-duisburg.de
DUSS	+49 203 809050	+49 203 8090555	duss-duisburg-terminalleitung@deutschebahn.de
GWW	+49 203 318560	+49 203 3185622	gateway@rrt.container-terminal.de
logport III	+49 203 8034427		dpa-bahn@duisport.de

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

Impressum

54. Jahrgang – Heft 14/2021

Erscheinungsweise:
viermal im Jahr,
ca. zum Quartalsende

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

Redaktion und Anzeigen:
Linda Wosnitza (lw)
Tel: +49 203 803-4455
Fax: +49 203 803-4409
linda.wosnitza@duisport.de

Rückfragen oder Anfragen für
redaktionelle Beiträge gerne an
linda.wosnitza@duisport.de

Autoren dieser Ausgabe:
Hans Wilhelm Dünner (dü),
Axel Granzow (gran), Julia Rohden (jr),
Fressnapf Holding SE (Fressnapf), Verein
für europäische Binnenschifffahrt und
Wasserstraßen e.V. (VBW)

Beiträge ohne Autorenkürzel:
Unternehmenskommunikation duisport

Titelfoto:
dws Werbeagentur GmbH

Visuelles Konzept, Design & Satz:
dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Druck:
druckpartner
Druck- und Medienhaus GmbH, Essen

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

Der Hafen & seine Ansprechpartner

Der Duisburger Hafen am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr ist mit einem Umschlag von über 123,7 Mio. t und einer Wertschöpfung von rd. 3 Mrd. Euro jährlich der größte Binnenhafen weltweit. Die trimodale (Wasser, Schiene, Straße) Logistikdrehscheibe duisport fungiert als Hinterland-Knotenpunkt für die Seehäfen und als Tor für Güterverkehre nach Zentraleuropa. Neben dem Warenumschlag (u. 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 knapp 26.800 Arbeitsplätze vom Hafen ab, in der Region sind es über 50.000. 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.

Duisburger Hafen AG
Immobilienentwicklung und -vermarktung, Gebäudemanagement, Instandhaltung
Tel: +49 203 803-0
mail@duisport.de

Logport Logistic-Center Duisburg GmbH
Ansiedlungsmanagement
Tel: +49 203 803-4180
info@logport.de

logport ruhr GmbH
Logistikimmobilien im Ruhrgebiet
Tel: +49 203 803-4322
info@logport-ruhr.de

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

dfl duisport facility logistics GmbH
Port Logistics
Tel: +49 203 803-4233
dfl@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

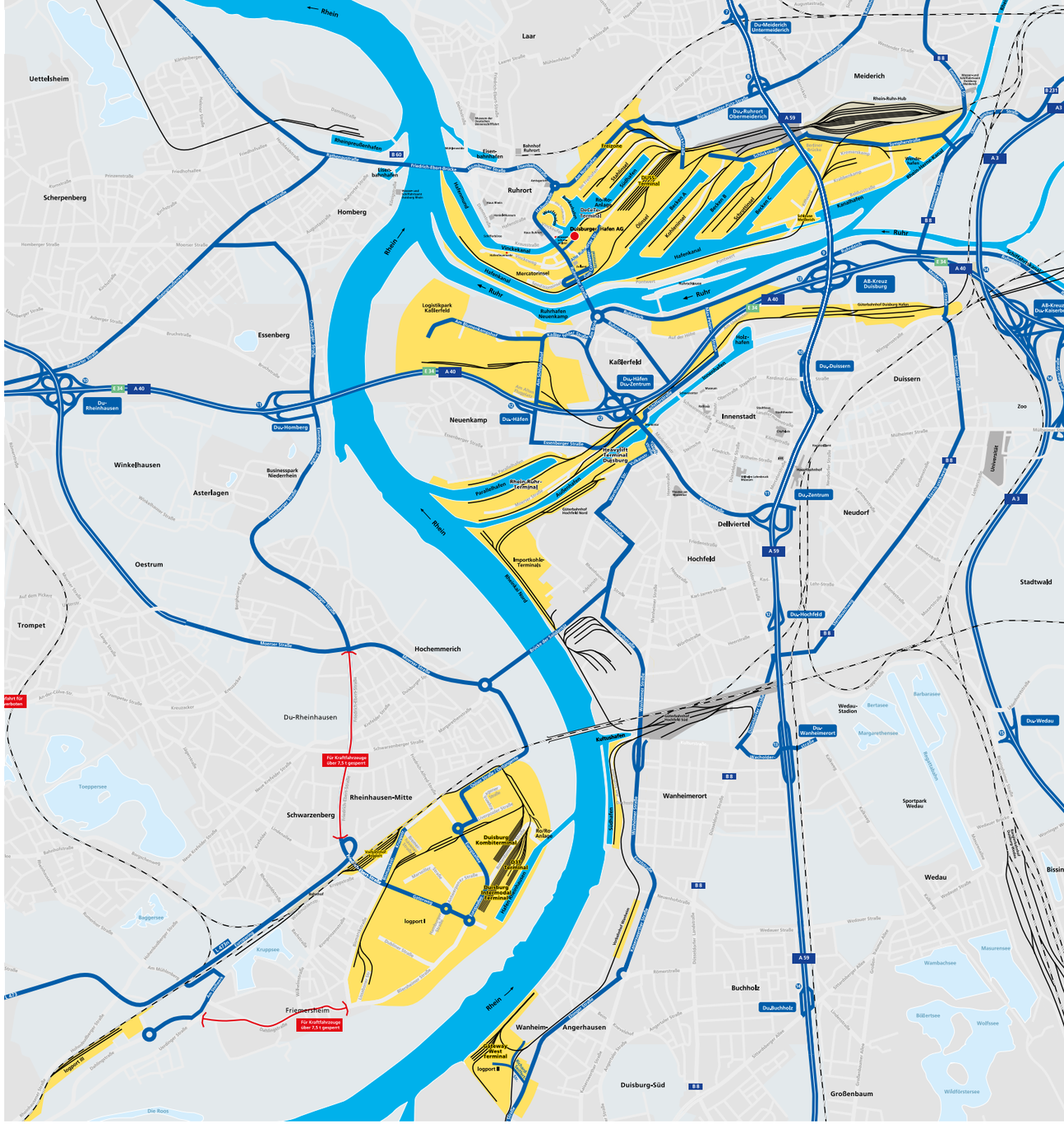
duisport packing logistics GmbH
Verpackungslogistik und Transportlösungen für die Investitionsgüterindustrie
Tel: +49 203 803-20
dpl@duisport.de

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 | presse@duisport.de



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

duisport

excellence in logistics

duisport – Duisburger Hafen AG

Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg

Telefon: +49 203 803-0
Telefax: +49 203 803-4232

mail@duisport.de
www.duisport.de