

duisportmagazin

16

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe
Mai 2022



duisport 
excellence in logistics

Inhalt



10



22

HAFEN

duisport-Gruppe zieht positive Jahresbilanz 04

enerport II – Projektstart 10

CFS Solutions 16

NETZWERK

Häfen Duisburg und Rotterdam intensivieren Zusammenarbeit 18

H2-Bildungszentrum in Duisburg 20

Wassertaxi duisport 22

Verkehrskonzept Meiderich 25

DIGITAL

Digitalisierung und Automatisierung von Parkplatzmanagement im Duisburger Hafen 32

IM FOKUS

logport VI: Neue Dimension nachhaltiger Logistik 34

Das Einmaleins des Azubi-Marketings:
9. Netzwerkfrühstück 38

Plug Power eröffnet Europazentrale 40

PORTRÄT

Reederei Jaegers 44

30 Jahre CTS Duisburg 49

KULTOUR

Ausstellungsfrühling in Duisburg 54

SERVICE

Schiffs- und Bahnliste 64

Impressum 75

Der Hafen und seine Ansprechpartner 76

Hafenplan 77



40



54

Krisenfest und zukunftsfähig aufgestellt

Starke Zahlen in herausfordernden Zeiten: duisport-Gruppe zieht positive Jahresbilanz.

33,1 %

ERGEBNISPLUS

18,9 %

UMSATZPLUS

CONTAINERUMSCHLAG BLEIBT AUF

REKORDNIVEAU

ÜBER 42. MIO. €

INVESTITIONEN

Die duisport-Gruppe hat sich auch im zweiten Jahr der Corona-Pandemie erfolgreich behauptet und bewiesen, dass sie krisenfest und zukunftsfähig aufgestellt ist. Obwohl das Geschäftsjahr 2021 stark von den Auswirkungen und Beschränkungen rund um die dritte und vierte Pandemie-Welle sowie weltweit gestörten Logistikketten und einem massiven Mangel an Rohstoffen und Vorprodukten geprägt war, überzeugte das breit aufgestellte Geschäftsmodell von duisport mit einer deutlich spürbaren Resilienz. Vor diesem Hintergrund ist das Ergebnisplus von mehr als 33 Prozent bei einem Umsatzplus von fast 19 Prozent umso beeindruckender.

„Wir haben in stürmischen Zeiten Kurs gehalten“, sagt CEO Markus Bangen, der sein Amt am 1. August 2021 übernommen und seitdem intern wie extern zahlreiche Impulse zur Weiterentwicklung und Modernisierung des Duisburger Hafens gesetzt hat. „Die positive Bilanz 2021 ist das Ergebnis von vertrauensvoller Teamarbeit, einem offenen Austausch unterein-

ander und vor allem vom herausragenden Engagement aller Kolleginnen und Kollegen bei duisport. Ihnen gilt ein weiteres Mal der Dank des gesamten Vorstands, denn ohne ihren unermüdlichen Einsatz – egal ob im Büro, zu Hause, auf den Terminals oder in unseren Hallen – hätten wir unseren Betrieb nicht aufrechterhalten können“, so Bangen.

Umsatz und Ergebnis deutlich gesteigert

Die Umsatzerlöse der duisport-Gruppe lagen 2021 mit 346,8 Millionen Euro deutlich oberhalb des Vorjahreswerts von 291,7 Mio. Euro – ein Plus von 18,9 Prozent. Auch die Prognose von 315 Mio. Euro wurde damit klar übertroffen. In Folge der gestiegenen Umsätze verbesserte sich das EBITDA auf nunmehr 54,6 Mio. Euro (2020: 44,3 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern liegt bei 29,5 Mio. Euro und somit oberhalb des Vorjahreswerts von 22,3 Mio. Euro. Der Jahresüberschuss nach Steuern wuchs von 14,2 Mio. Euro um 33,1 Prozent auf 18,9 Mio. Euro.

Der duisport-Vorstand (v. l. n. r.): Prof. Thomas Schlipkötter (Mitglied des Vorstands), Markus Bangen (Vorstandsvorsitzender) und Dr. Carsten Hinne (Mitglied des Vorstands).



© krischerfotografie

Containerumschlag weiter auf Rekordniveau

Im Geschäftsjahr 2021 stieg der Containerumschlag ein weiteres Mal leicht um 2 Prozent auf rund 4,3 Mio. TEU (Vorjahr 4,2 Mio.) an.

Gesamtgüterumschlag bleibt stabil

Insgesamt hat die duisport-Gruppe im vergangenen Jahr 58,2 Mio. Tonnen Güter per Schiff, Bahn und Lkw umgeschlagen. In allen Duisburger Häfen zusammen waren es insgesamt 111,1 Mio. Tonnen (Vorjahr: 110,4 Mio. Tonnen).

Entwicklungen der vier Geschäftsbereiche

Im Geschäftssegment Infra- und Suprastruktur erzielte die duisport-Gruppe Umsätze in Höhe von 55,6 Mio. Euro und lag damit über dem gleichen Niveau des Vorjahres (2020: 53,6 Mio. Euro). Dies ist auf Neuvermietungen sowie Pachtrevisionen zurückzuführen.

Im Bereich der Logistischen Dienstleistungen stiegen die Umsätze um beachtliche 35 Prozent auf 116,7 Mio. Euro (2020: 86,4 Mio. Euro). Ausschlaggebend für diese Entwicklung sind erneute, deutliche Steigerungen u.a. im Bereich der speditionellen Leistungen der duisport agency GmbH, dem Ausbau der Aktivitäten in Polen sowie die Ausweitung des Projektgeschäfts der duisport consult GmbH.

Das Geschäftssegment Verpackungslogistik erreichte 2021 ein Umsatzvolumen von 94,6 Mio. Euro, nachdem im Vorjahr Erlöse in Höhe von 86,4 Mio. Euro erzielt werden konnten. Damit wurde das Vor-Corona-Niveau von 102,0 Mio. Euro aus dem Jahr 2019 allerdings noch nicht wieder erreicht.

Die Kontraktlogistik erzielte Umsatzerlöse in Höhe von 29,5 Mio. Euro (2020: 33,8 Mio. Euro). Der Rückgang steht in erster Linie im Zusammenhang mit dem Auslaufen des Vertrags mit einem langjährigen Großkunden Ende 2020, der aber durch neue Aktivitäten teilweise kompensiert werden konnte.

Darüber hinaus erzielte die duisport-Gruppe sonstige Umsatzerlöse in Höhe von 18,1 Mio. Euro (2020: 1,5 Mio. Euro), die in erster Linie aus dem Verkauf eines Gebäudes resultieren.

Investitionen sichern Attraktivität des Standorts

Auch im zweiten Pandemie-Jahr hat duisport seine Ausgaben für Sach- und Finanzinvestitionen gesteigert und gut 42 Mio. Euro investiert (2020: 38,6 Mio. Euro). Hinzu kommen 14,1 Mio. Euro für Instandhaltungsarbeiten der Infra- und Suprastruktur des Duisburger Hafens. Insgesamt wurden 2021 somit 56,6 Mio. Euro in die Leistungsfähigkeit von duisport investiert.



© Hans Blosssey



Der Güterumschlag der duisport-Gruppe blieb mit 58,2 Mio. Tonnen umgeschlagener Güter per Schiff, Bahn und Lkw stabil.

Warenverkehr mit China wächst weiter

Weiterhin positiv hat sich auch der Warenverkehr mit China entwickelt. 2021 wurden über 2.800 Fahrten über die Neue Seidenstraße abgewickelt, das entspricht einem Plus von zwölf Prozent. Das im Jahr 2020 sprunghaft angestiegene TEU-Volumen konnte 2021 nicht nur sehr stabil fortgeführt, sondern sogar um 26 Prozent gesteigert werden. Dies lag nicht zuletzt an der besseren Auslastung der Züge in beide Richtungen. Im Durchschnitt gab es in Duisburg rund 60 An- und Abfahrten pro Woche, in Spitzenzeiten über 70.

Auswirkungen des Ukraine-Kriegs

Inwiefern sich diese Entwicklung fortsetzen wird, hängt ganz entscheidend vom Fortgang des Ukraine-Kriegs ab. Bislang verkehren die Züge, die über die Neue Seidenstraße von China über Russland, Belarus und Polen nach Duisburg kommen, weitgehend planmäßig. Einige Kunden haben ihre Buchungen aber reduziert oder Transporte auf den Seeverkehr umgestellt. Eine seriöse Prognose zur weiteren Entwicklung kann derzeit nicht abgegeben werden. Grundsätzlich sind die Zugverkehre von und nach China ein wichtiger und bislang wachsender Geschäftsbereich der duisport-Gruppe, aber auch nur ein Teilbereich.

Vor dem Hintergrund des Kriegs und der Unterstützung durch Belarus haben Vorstand, Aufsichtsrat und Gesellschafter zudem im März dieses Jahres beschlossen, sämtliche geschäftliche Aktivitäten in Belarus zu beenden. duisport wird sich sowohl von der Minderheitsbeteiligung (0,59 Prozent) an der internationalen Entwicklungsgesellschaft des Industrie- und Logistikparks Great Stone sowie von der Beteiligung an der Eurasian Rail Gateway CJCS (38,9 Prozent), die den Bau und Betrieb eines bimodalen Terminals geplant hat, trennen. Ein Repräsentations-Büro in Minsk wurde bereits geschlossen.

Nationale und internationale Beteiligungen

Die duisport-Gruppe hielt auch in 2021 Beteiligungen an unterschiedlichen operativen Gesellschaften im In- und Ausland, unter anderem in Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien und China. In 2021 erwarb die Duisburger Hafen AG eine Beteiligung im Hafen von Triest. Auf diese Weise stärkt die duisport-Gruppe ihre dortige Präsenz und wird zukünftig von Warenströmen aus dem Mittelmeerraum in Richtung Europa profitieren.

„Unsere geografische Lage und Anbindung mitten in Europa ist ein Alleinstellungsmerkmal, dass wir weiterhin stärken werden“,

kündigt Dr. Carsten Hinne an, der den duisport-Vorstand seit Januar 2022 komplettiert und vor allem den Ausbau des internationalen Netzwerks verantwortet. „Durch Beteiligungen wie in Triest stärkt der Duisburger Hafen seine Drehscheiben-Funktion. duisport unterstützt dort beim Aufbau von Logistikketten und Warenströmen auf der Nord-Süd-Achse und teilt sein Know-how bei der Entwicklung von Logistikflächen – ähnlich wie auf den logport-Flächen in und um Duisburg“, so Dr. Hinne weiter.

Fokus auf Infrastruktur, Digitalisierung und Nachhaltigkeit

Am Hauptstandort in Duisburg liegt der Fokus in den kommenden Monaten auf der Modernisierung der Hafeninfrastruktur. „Wir investieren massiv in die Erneuerung und den Neubau von Straßen, Schienen und Brücken, um unsere internen Verkehre und Abfertigungsprozesse schneller und effizienter zu gestalten, aber auch die angrenzenden Wohnquartiere weiter zu entlasten“, sagt Prof. Thomas Schlipköther, Vorstand für Bau, Technik und Betrieb. Dabei geht es nicht zuletzt um die Anbindung des künftigen Duisburg Gateway Terminals (DGT) – dem größten Containerterminal im europäischen Hinterland, das komplett klimaneutral betrieben wird.



Seit Jahresbeginn komplettiert Dr. Carsten Hinne den duisport-Vorstand.

Der 46-Jährige kommt von der Deutschen Bahn, wo er 20 Jahre in unterschiedlichen Funktionen tätig war, zuletzt als Senior Vice President der DB Cargo AG. Bei duisport verantwortet er künftig schwerpunktmäßig den Bereich „Netzwerk International“. Dr. Carsten Hinne komplettiert damit den Vorstand der Duisburger Hafen AG um den Vorsitzenden Markus Bangen und Prof. Thomas Schlipköther.

Während sich Dr. Carsten Hinne innerhalb der Duisburger Hafen AG künftig vor allem um die Bereiche Netzwerk International sowie Suprastruktur, Personal und Einkauf kümmert, verantwortet Markus Bangen u. a. die Bereiche Infrastruktur, Finanzen, Strategie und digitale Transformation, Beteiligungen und M&A sowie Recht. Prof. Thomas Schlipköther verantwortet unverändert in erster Linie die Bereiche Bau, Technik und Betrieb sowie Facility Management und den Hafen- und Bahnbetrieb.

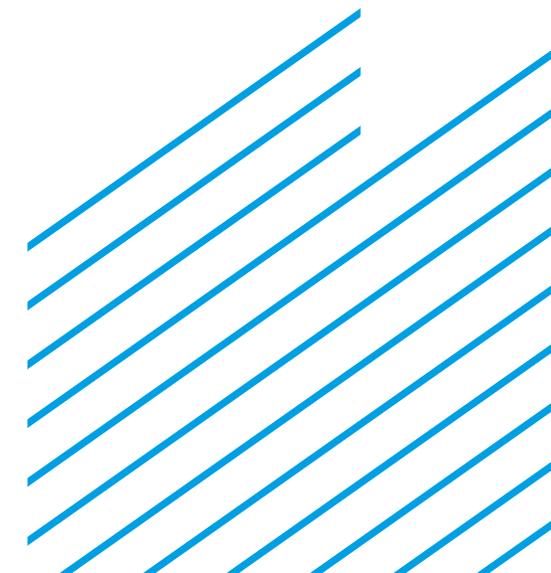
Damit setzt die duisport-Gruppe ein deutliches Zeichen für nachhaltiges Wirtschaften und Klimaschutz. Der weltweit größte Binnenhafen nimmt seine Verantwortung ernst, arbeitet fortlaufend an einer Optimierung seines Beitrags zum Umweltschutz und stellt hierfür nachhaltige Transportkonzepte zur Verfügung. Dazu hat die Unternehmensgruppe Anfang des Jahres 2021 eine entsprechende Umwelt-Strategie aufgestellt. Diese umfasst die vier Handlungsfelder Modal Shift, Luft, Lärm und Klima, Energieversorgung sowie Ressourcen. Ziel ist, den Duisburger Hafen zukünftig zu einem zentralen Hinterland-Hub für grünen Wasserstoff, Ammoniak, Methanol und flüssiges CO₂ zu entwickeln. Auf diesem Weg sollen auch die rückläufigen Mengen an Kohle und die zu erwartenden rückläufigen Mengen an Mineralöl im Zuge des gesamtgesellschaftlichen Ausstiegs aus den fossilen Brennstoffen kompensiert werden.

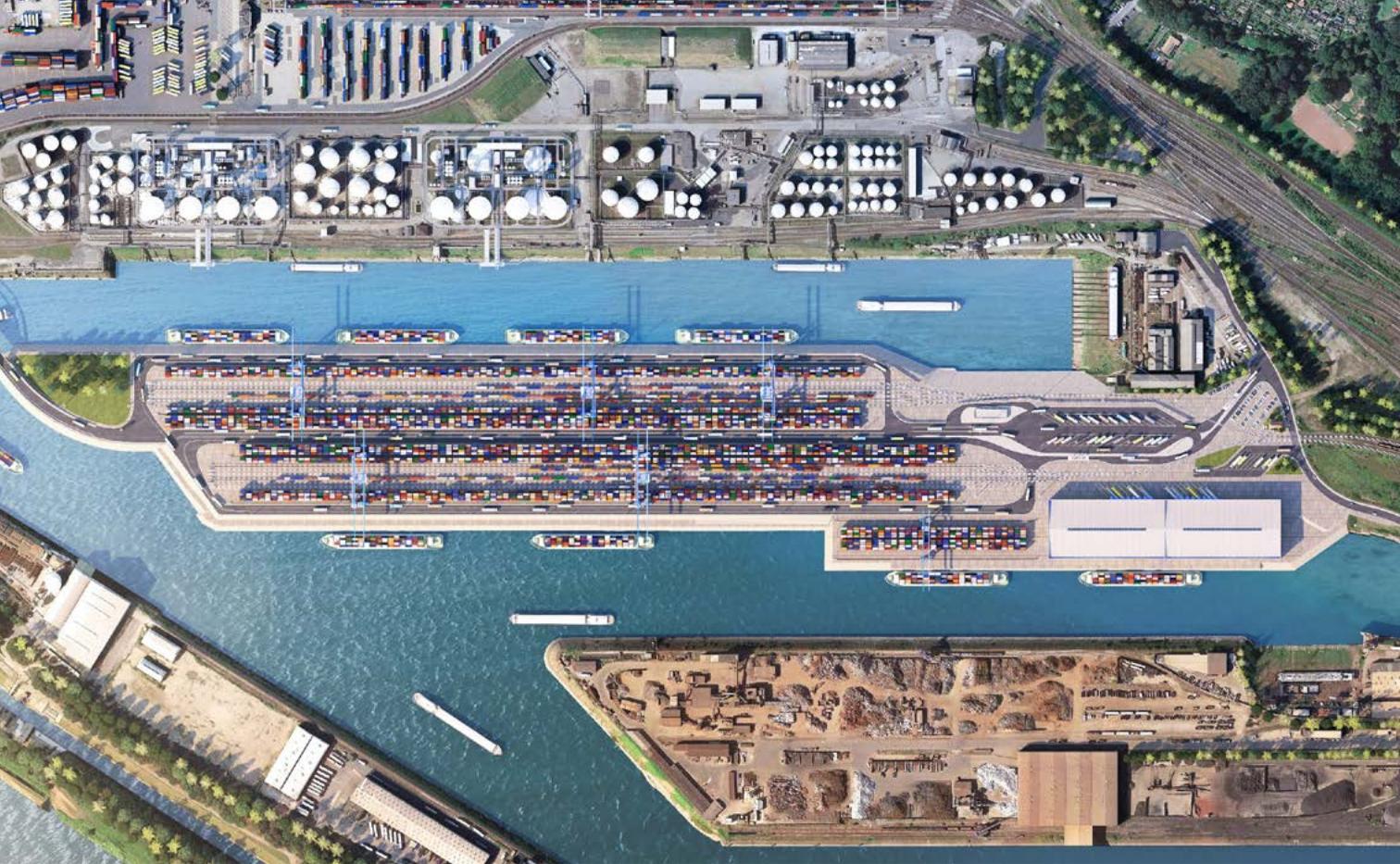
Zentrale Energie- und Logistkdrehscheibe in Europa

Trotz der Krisen blickt Markus Bangen daher zuversichtlich in die Zukunft: „Aktuell ist es nahezu unmöglich, seriöse Prognosen über den weiteren Verlauf des Geschäftsjahres 2022 abzugeben. Durch den Ukraine-Krieg und die enorm gestiegenen Energiepreise hat sich die Stimmung in der gesamten deutschen Wirtschaft stark eingetrübt. Dennoch bin ich davon überzeugt, dass die duisport-Gruppe auch diese Krise gefestigt überstehen wird und wir in vielen Bereichen bereits die richtigen Schritte unternommen haben, um uns modern und zukunftsfähig aufzustellen und die Position des Duisburger Hafens als zentrale Logistik- und Energiedrehscheibe in Europa weiterhin nachhaltig zu stärken.“



Prof. Thomas Schlipköther stellte die Pläne zur Modernisierung der Hafeninfrastruktur vor.





Bis Mitte 2023 entsteht auf der ehemaligen Kohleninsel das klimaneutrale Hinterlandterminal DGT.

Wasserstoff statt Kohle

Eine neue Ära für erfolgreichen Strukturwandel.

- **duisport & Partner begehen symbolischen Spatenstich für das Projekt enerPort II**
- **Erstes klimaneutrales Hinterlandterminal entsteht bis Mitte 2023 auf der ehemaligen Kohleninsel**

Anfang März hat duisport-CEO Markus Bangen im Beisein von Nordrhein-Westfalens Ministerpräsident Hendrik Wüst, dem Parlamentarischen Staatssekretär des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, Oliver Krischer, Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link, dem Präsidenten der Fraunhofer Gesellschaft, Prof. Reimund Neugebauer, sowie zahlreichen weiteren Gästen den offiziellen Startschuss für Europas erstes klimaneutrales Hinterlandterminal gegeben. Mit dem symbolischen Spatenstich beginnt nicht nur in Kürze der Bau des Duisburg Gateway Terminal (DGT), sondern auch die Umsetzung des Verbundprojekts „enerPort II“.

Auf dem Gelände der ehemaligen Kohleninsel in Duisburg-Meiderich errichtet duisport bis voraussichtlich Mitte 2023 gemeinsam mit den internationalen Partnern Cosco Shipping Logistics, Hupac SA und der HTS Group das trimodale DGT. Es gilt als Modellprojekt für die Zukunft der Logistik und wird mit einer Fläche von 235.000 Quadratmetern im Endausbau das größte Containerterminal im europäischen Hinterland sein.

Ministerpräsident Hendrik Wüst: „Der Duisburger Hafen ist für unser Land ein wichtiges Tor zur Welt.“

Er steht für Offenheit, freien Handel und für Innovationen, wie das Modellprojekt enerPort II eindrucksvoll zeigt. Das erste mit Wasserstoff vollkommen klimaneutral betriebene Containerterminal stellt die Weichen für eine klimaneutrale Zukunft und ist ein Beispiel für die exzellente Forschung im Bereich Wasserstoff in Nordrhein-Westfalen, die wir als Landesregierung fördern. Wir zeigen, wie man beides schafft: das Klima schützen und gute Arbeitsplätze, Wohlstand und soziale Sicherheit erhalten. Hierbei kommt dem Energieträger Wasserstoff eine bedeutende Rolle zu. Mit Projekten wie enerPort II, dem Aufbau des Innovations- und Technologiezentrums Wasserstofftechnologie unter anderem in Duisburg-Hüttenheim und dem Projekt RH2INE sind wir auf dem richtigen Weg. Gemeinsam machen wir Nordrhein-Westfalen zum modernsten und klimafreundlichsten Industriestandort Europas.“

„Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit rund 13 Millionen Euro geförderte Vorhaben

Präsident der Fraunhofer-Gesellschaft Prof. Reimund Neugebauer, duisport-CEO Markus Bangen, NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst, der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz Oliver Krischer sowie Oberbürgermeister der Stadt Duisburg Sören Link.

© krischerfotografie





Bundesverkehrsminister Wissing und Minister Pinkwart besuchen Wasserstoff- und Logistikprojekte in Duisburg

Wasserstoff ist ein wichtiger Baustein zur klimaneutralen Mobilität von morgen. Davon überzeugte sich Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Verkehr und Digitalisierung, selbst und besuchte dazu Ende April gemeinsam mit Wirtschafts- und Innovationsminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart u. a. das Logistikzentrum logport I sowie das entstehende Duisburg Gateway Terminal im Duisburger Hafen. duisport-CEO Markus Bangen (links im Bild) nahm die Minister sowie den Verkehrspolitischen Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, Bernd Reuther (rechts im Bild) in Empfang.

enerPort leistet einen wichtigen Beitrag für eine klimaneutrale Zukunft. Hier wird der Einsatz und die Anwendung von Wasserstofftechnologie in der Praxis und in einem hochgradig national und international vernetztem Umfeld erprobt. Das so generierte Wissen kann auch in anderen Kontexten zum Einsatz kommen und so dazu beitragen, dass die Versorgung mit CO₂-freiem Wasserstoff und dessen Folgeprodukten gesichert und gestaltet werden kann. Nicht zuletzt die enge Verknüpfung mit den Akteuren vor Ort im Projekt enerPort zeigt, wie wichtig hierbei auch die gesamtgesellschaftliche Einbindung ist“, sagte Oliver Krischer, Parlamentarischer Staatssekretär des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz.

Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link: „duisport wird auf der Kohleninsel ein Paradebeispiel für gelungenen Strukturwandel entwickeln. Für die Stadt Duisburg und den Duisburger Hafen ist dies ein Meilenstein auf dem Weg in eine klimafreundlichere Zukunft, in der ökologische Verantwortung eine immer größere Rolle spielt.“

„Das Projekt enerPort II steht geradezu exemplarisch für einen gelungenen Schulterschluss zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik auf der einen sowie zwischen Energiewende und Strukturwandel auf der anderen Seite. Hier entsteht eine Keimzelle für einen kontinuierlich voranschreitenden und ganzheitlichen Transformationsprozess. Gerade der Duisburger Hafen birgt großes Potential für die Entwicklung zukunftsorientierter sektoren- und quartiersübergreifender Energieversorgungskonzepte“, betonte der Präsident der Fraunhofer-Gesellschaft, Prof. Reimund Neugebauer.

Projektpartner sorgen für Transformation der Energiesysteme

Auch die weiteren Partner des Projekts enerPort II waren persönlich im Duisburger Hafen zu Gast, darunter Vertreterinnen und Vertreter der Westenergie Netzservice GmbH, der Rolls-Royce Power Systems AG, der Netze Duisburg GmbH, der Stadtwerke Duisburg AG sowie der Stadtwerke Duisburg Energiehandel GmbH.

Die **Westenergie Netzservice** installiert ein intelligentes und nachhaltiges Energiesystem, um sämtliche Energiesektoren miteinander zu koppeln. Schwerpunkte bilden das Microgrid*, elektrische Energiespeicher, PV-Anlagen, der Anlagenbetrieb und die intelligente Steuerung. Die **Stadtwerke Duisburg** entwickeln ein Konzept für die Errichtung einer Wasserstofftankstelle und eines Elektrolyseurs zur Herstellung von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien. Über welche Netzinfrastrukturen der Wasserstoff verteilt werden kann, untersuchen die **Netze Duisburg**. Um einen wirtschaftlich optimalen Betrieb eines sektorenübergreifenden Energiesystems zu ermöglichen,

i

***Microgrids** sind kleine, lokale Energienetze (Strom, Wärme und Kälte), die u. a. Betriebe mit Energie versorgen. Im Falle des DGT koppelt und steuert ein intelligentes lokales Energienetz erneuerbare Energien in Gestalt von Photovoltaik- und wasserstoffbasierten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen mit elektrischen, thermischen Energiespeichern sowie Wasserstoffspeichern und Verbrauchern wie Landstrom, Ladesäulen und Krananlagen.

„Der Duisburger Hafen wird auch in Zukunft die führende **Energie-Drehscheibe in Nordrhein-Westfalen sein** und übernimmt mit diesem Projekt auch die Vorreiterrolle im Hinblick auf die Nutzung neuer Energiequellen **für eine klimaneutralen Hafen- und Terminalbetrieb.**“

Markus Bangen, CEO Duisburger Hafen AG

bildet der **Stadtwerke Duisburg Energiehandel** die Schnittstelle zu den klassischen Energiemärkten und Börsenhandelsplätzen.

Rolls-Royce wird am künftigen Containerterminal im Praxisbetrieb zeigen, wie die klimaneutrale, dezentrale Energieversorgung der Zukunft aussehen kann – durch einen intelligenten Mix aus regenerativen Energien wie Photovoltaik, kombiniert mit Batterien und grünem Wasserstoff. Dazu wird das Unternehmen drei wasserstoffbetriebene mtu-Brennstoffzellenaggregate mit insgesamt 1,5 Megawatt für die Abde-

ckung von elektrischen Spitzenlasten sowie zwei mtu-Wasserstoff-Blockheizkraftwerke mit 2 Megawatt Leistung für die elektrische Grundlast und die Wärmeversorgung installieren.

DGT als erstes konkretes Wasserstoffprojekt im Hafen

Die duisport-Gruppe und das Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT setzen sich schon lange gemeinsam für eine vollständige energetische Transformation des Duisburger Hafens ein. Im Rahmen des Projekts „enerPort“ wurden bereits zukunfts-

weisende Technologien analysiert und maßgeschneiderte Modelle entwickelt, die nun im Rahmen des Anschlussvorhabens „enerPort II“ Anwendung im DGT finden. Der weltweit größte Binnenhafen betreibt damit nicht nur Europas größten klimaneutralen Hinterland-Hub, sondern kann gleichzeitig durch eine intelligente Vernetzung benachbarte Quartiere zusätzlich mit Energie versorgen. Das gesamte Projekt wird im Rahmen der „Technologieoffensive Wasserstoff“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz für einen Zeitraum von vier Jahren gefördert (Förderkennzeichen: 03EN3046).

Duisburger Hafen baut Abfertigungskapazitäten massiv aus

Die gesamten Arbeitsprozesse des DGT werden hocheffizient und zu 100 Prozent klimaneutral verlaufen. Alle Güterbewegungen sind digital bis ins Detail aufeinander abgestimmt und werden automatisiert gesteuert. Das DGT gilt als Leitmodell für die Energiewende von Binnenhäfen weltweit.

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des DGT 2023 baut duisport seine Rolle als zentraler Hinterland-Hub Europas aus.



Die IST Industrie-Service-Technik GmbH ist ein Baudienstleister für Industrieunternehmen, Kommunen, Verbände, Verwaltungen und Privathaushalte. Wir sind Spezialisten für Massengut- und Baustellen Transporte, Logistik, Kraftwerksbekohlung und Deponiebewirtschaftung. Die IST ist darüber hinaus Entsorgungsfachbetrieb. Die Straßen- und Industriereinigung mittels Großkehrmaschinen gehören ebenfalls zum Leistungsportfolio wie auch das Bereitstellen eines umfangreichen Fuhrparks – inklusive geschultem Personal.

RUFEN SIE UNS AN: T 02841 940 6000

ist-baudienstleister.de

3 Fragen an ...

Thomas Jägerberg Head of CFS Solutions



Der Container – mehr als ein Verpackungsmittel

Kaum eine Branche ist so dynamisch und wächst so rasant wie die Logistik, es geht um Effizienz, intelligente Prozesse und langfristige Zeitersparnisse. Vor allem die Containerabfertigung gehört zu den elementaren Bereichen der nationalen

sowie internationalen Güterbeförderung, Containerstuffung und -stripping, Lagerung, Kommissionierung und Co. - duisport setzt dabei auf Container-Komplettlösungen aus einer Hand:

Dazu hat der Duisburger Hafen sein Leistungsspektrum speziell um den Bereich CFS (Container Freight Station) Solutions erweitert und bietet damit ein Full-Service-Angebot rund um das Transportmittel Container.

Im Fokus dieses neuen Dienstleistungsangebotes der duisport-Gruppe steht der Prozess rund um das Be- und Entladen von Containern und wie dieser deutlich effizienter gestaltet werden kann. Gerade schwere, sperrige Güter benötigen spezielles Equipment und viel Erfahrung, um sie optimal in einen Standard- oder Spezialcontainer zu stauen und sicher zu fixieren.

Zentrale Themen wie die Befestigung von verpackten Gütern in Containern, die Konstruktion der jeweiligen Verpackung sowie die umfassende Organisation des Transportes via Straße, Schiene oder Schiff bilden unter anderem die Arbeit des Bereiches CFS bei duisport.

Wie definiert sich dieser neue Geschäftsbereich, welchen Mehrwert bietet er für den täglichen Warentransport und inwiefern profitiert das Hafen-Netzwerk von dieser neuen, gebündelten Expertise?

1

Aus welcher Intention heraus ist der Bereich „CFS Solutions“ entstanden?

Die duisport-Gruppe verfügt über ein enormes logistisches Know-how und ist auf vielerlei Ebenen tätig - Wir sind ein erfahrener Full-Service-Provider. Die duisport agency GmbH betreibt schon lange einen eigenen Staubetrieb. Diese Expertise gilt es noch effizienter zu bündeln. Das Potenzial des Duisburger Hafens wächst konstant, der Bereich CFS Solutions agiert seit letztem Jahr als intelligente Schnittstelle und koordiniert die Leistungen im Bereich Container der einzelnen Tochtergesellschaften. Daraus ergibt sich für das duisport-Netzwerk eine zentrale Anlaufstelle rund um die umfassende Abwicklung von CFS-Aktivitäten. Gebündelt mit der herausragenden Infrastruktur des Hafens.

2

„CFS Solutions“ ist eine komplette Neugründung – Wo liegen dabei die besonderen Herausforderungen?

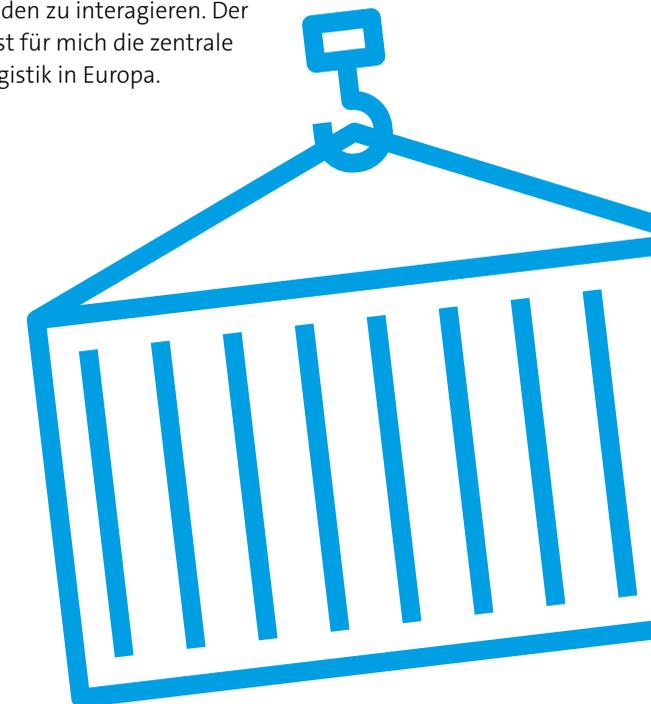
Vor allem während des Aufbaus eines neuen Geschäftsbereiches besteht die Hauptaufgabe darin, aktiv den Vertrieb auf- und auszubauen. Genauso elementar, ist die Kunden-Kommunikation und der proaktive, interne Dialog mit den beteiligten Gesellschaften. Stets das Ziel im Blick, ein einheitliches Produkt unter der duisport-Flagge auf dem Markt zu platzieren – gemeinsam als CFS Solutions. Die besondere Herausforderung dabei besteht darin,

die bereits sehr gut etablierten Produkte der duisport-Gruppe mit dem „neuen“ Produkt CFS Solutions zu vereinen und im Sinne des höheren Bekanntheitsgrades zu etablieren. Es muss ein innovatives Komplettpaket entwickelt werden, welches unseren Kunden die gesamte duisport-Expertise rund um den Container so effektiv wie möglich anbietet.

3

Welchen Mehrwert bietet Ihnen konkret die duisport-Gruppe bei Ihrer Arbeit?

Ich schätze vor allem den täglichen Kontakt zu unterschiedlichen Menschen. duisport bietet eine abwechslungsreiche Themenbreite und hat sich neben der lokalen, jahrelangen Erfahrung auch international einen Namen gemacht. Das bietet einem als Repräsentant eine Vielfalt an Möglichkeiten, mit den Kunden zu interagieren. Der Duisburger Hafen ist für mich die zentrale Drehscheibe der Logistik in Europa.



Häfen Duisburg und Rotterdam intensivieren Zusammenarbeit

**Kooperation erneuert
und ausgeweitet.**

(Marc Nolte) Die Hafenverwaltungen von Duisburg und Rotterdam haben eine gemeinsame Absichtserklärung zur Erneuerung und Erweiterung ihrer bis 2020 zurückreichenden Kooperationsvereinbarungen unterzeichnet. Neben den bestehenden Vereinbarungen zur Optimierung der logistischen Anbindung wird die Zusammenarbeit um Initiativen im Bereich der Digitalisierung und der Energiewende erweitert. Die Vereinbarung wurde von Markus Bangen, CEO von duisport und Allard Castelein, CEO des Port of Rotterdam, unterzeichnet.

duisport und der Hafen von Rotterdam sind seit langem Handelspartner. So werden jedes Jahr mehr als eine Million TEU an Containern zwischen den beiden Logistik-hubs ausgetauscht. Fast ein Drittel davon wird bereits auf der Schiene transportiert. Die Digitalisierung und der Datenaustausch könnten die Rolle dieses nachhaltigen Verkehrsträgers weiter stärken. Diese Absichtserklärung zielt darauf ab, durch die Verknüpfung der Duisburger „Initiative Rail Freight Data Hub“ mit der Rotterdamer Initiative „Rail Connected“ die digitalste und nachhaltigste Hafen-Binnenhub-Verbindung der Welt zu schaffen.



Wasserstoff-Drehkreuze

Die Absichtserklärung enthält auch Vereinbarungen über die Prüfung der Möglichkeit, die Hafengemeinschaftssysteme Portbase (Rotterdam) und RheinPorts Information System (Duisburg) miteinander zu verbinden und von den Initiativen der jeweils anderen Seite im Bereich der digitalen Zwillingsprojekte zu lernen.

Im Hinblick auf die Energiewende wollen beide Häfen prüfen, ob sie gemeinsam die Entwicklung von Wasserstoff-Hubs übernehmen können. Rotterdam als zukünftiges „Wasserstoff-Gateway“ für Europa und duisport als Drehscheibe für Deutschland. Die Einrichtung einer physischen Verbindung zwischen den beiden Häfen ist daher eine naheliegende Entscheidung.

„Wir stehen vor großen Herausforderungen, die wir gemeinsam viel schneller, effizien-

ter und intelligenter bewältigen werden“, sagt Markus Bangen. „Besonders in den Bereichen Digitalisierung und Energiewende ist es wichtig, zusammenzuarbeiten und unser Wissen und unsere Expertise zu teilen. Ich freue mich daher sehr, dass wir die vertrauensvolle Partnerschaft zwischen den Häfen Duisburg und Rotterdam fortsetzen werden.“

Gleichgesinnte Partner

Auch Allard Castelein freut sich besonders über die Erneuerung und Ausweitung der Zusammenarbeit: „Digitalisierung und Energiewende sind für die Strategie von duisport genauso wichtig wie für unsere eigene. Wir glauben an die Kraft der Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Organisationen. Diese Absichtserklärung ist ein positiver Schritt in diese Richtung.“



© Uwe Köppen / Stadt Duisburg

H2-Bildungszentrum in Duisburg

Erstes Bildungszentrum für die Wasserstofftechnologie entsteht.

(Stadt Duisburg/ZBT/KWS/duisport) Nur einen Steinwurf entfernt vom Technologie- und Innovationszentrum Wasserstoff, das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem NRW-Wirtschaftsministerium gefördert werden soll, soll ein Bildungszentrum für die Wasserstofftechnologie auf einem Grundstück des Duisburger Hafens entstehen. Gemeinsam mit dem Zentrum für Brennstoffzellentechnik (ZBT) und der Kraftwerksschule Essen (KWS) wollen Stadt und Hafen das Vorhaben umsetzen.



Dr. Peter Beckhaus (Geschäftsführer ZBT), Markus Bangen (duisport-CEO) Monika Bartels (Vorstand der KWS) sowie Oberbürgermeister Sören Link

„Wir sehen den Bedarf von Unternehmen und Beschäftigten hier in Duisburg und der Region“, erklärt Oberbürgermeister Sören Link.

„Viele Unternehmen planen den Einsatz von Wasserstoff in ihren Prozessen. Aber die Beschäftigten müssen auch die Möglichkeit haben, zu erlernen, wie die neue Technologie angewandt wird.“ Deshalb möchten die Beteiligten das Vorhaben so schnell wie möglich mit der Anschubfinanzierung aus dem 5-Standorte-Programm für den Kohleausstieg angehen und den Bau des H2-Bildungszentrums bis Ende 2024 schaffen.

Markus Bangen, CEO von duisport, sagt: „duisport setzt sich seit Jahren für die Etablierung klimaneutraler Verkehrsstrukturen und die aktive Gestaltung der Energiewende im Transport- und Logistiksektor der Region ein. Wasserstoff nimmt in der Zukunft eine zentrale Rolle ein. Umso wichtiger ist es hier am Standort Fachpersonal zu schulen. Wir freuen uns daher sehr, das Grundstück für das neue H2-Bildungszentrum zur Verfügung stellen und so einen Beitrag zur Entwicklung des Standortes als zentralen Wasserstoffstandort in Deutschland und NRW leisten zu können.“

„Schon jetzt fragen uns Unternehmen aus unterschiedlichsten Industriezweigen, wie sie ihre jetzigen Beschäftigten und die Fachkräfte von morgen auf die vielen Transformationsprozesse vorbereiten können. Wir erwarten in allen Sektoren eine stark wachsende Nachfrage zu Ausbildungs- und Qualifizierungsangeboten entlang der gesamten H2-Wertschöpfungskette“, führt Monika Bartels, Vorstand der KWS, aus. Deshalb solle im H2-Bildungszentrum das gesamte Spektrum angeboten werden – von den klassischen und neuen Ausbildungsberufen bis hin zur Weiterbildung auf Ingenieursniveau.

„Wir möchten die Ausbildungsprogramme für die neuen Technologien wie Wasserstoff- und Brennstoffzelle weiterentwickeln, Fortbildungen für unterschiedliche Interessensgruppen anbieten und an den Universitäten und Hochschulen die Studiengänge in Richtung Wasserstofftechnik und elektrochemische Wandler weiter ausbauen“, ergänzt Peter Beckhaus, Geschäftsführer des ZBT.

In der Nähe von logport II entsteht das neue Bildungszentrum.



© Hans Blosssey





Ziel des Wassertaxis ist eine bestmögliche Ausschöpfung sowie intelligente Umverteilung bestehender Kapazitäten.



Intelligente Verkehrsauslastung – das duisport-Wassertaxi

duisport agency GmbH (dpa) reduziert Leerfahrten.

Die duisport-Gruppe setzt sich seit Jahren auf verschiedenen Ebenen für eine effiziente Auslastung der Verkehrswege ein. Im Fokus steht dabei die langfristige Verlagerung der Transportketten von der Straße auf die Schiene oder das Wasser.

Seit Beginn des Jahres testet die Hafentochtergesellschaft, duisport agency GmbH, in Kooperation mit den lokal ansässigen Partnern, Hutchison Ports Duisburg, DIT - Duisburg Intermodal Terminal GmbH, D3T Duisburg Trimodal Terminal und RRT Rhein-Ruhr Terminal, das Konzept eines sogenannten „Wassertaxis“.

Neben der zentralen Intention zur langfristigen Schonung der Umwelt, geht es dabei vor allem um die gezielte Auslastung bislang ungenutzter Gütertransport-Kapazitäten in der Binnenschifffahrt. Konkret

werden in der aktuellen Testphase bestehende Linienschifffahrten genutzt, um Warentransporte zwischen den Terminals im Duisburger Hafen von der Straße auf den Rhein zu verlagern.

Somit können allgemeine Leerfahrten deutlich reduziert und bestehende Routen noch effizienter genutzt werden. Ziel ist eine bestmögliche Ausschöpfung sowie intelligente Umverteilung bestehender Kapazitäten. Gleichzeitig ist der Einsatz des Wassertaxis eine weitere, vielversprechende Methode, um die Lkw-Verkehre auf den Straßen in und um Duisburg zu reduzieren.

„Seit Januar konnten wir bereits eine Menge von rund 1.100 TEU auf das Schiff verlagern. Das entspricht rund 550 Lkw-Fahrten, die dadurch vermieden werden konnten.“

Sollte sich diese operative Testphase weiterhin bewähren, wird das Volumen und die Taktung deutlich erhöht und proaktiv in die tägliche Abwicklung der Binnenschiffe eingechartert“, erklärt dpa-Geschäftsführer Kevin Gründer.

Das Partnerkonzept des Wassertaxis und die damit einhergehende, aktive Zusammenarbeit zwischen duisport, den ansässigen Terminalbetreibern sowie der HTS Group zeigt, wie wichtig und ergiebig die Synergien im Netzwerk des Hafens sind und wie sich ein vielschichtiger Mehrwert erzeugen lässt.

Kevin Gründer



„Moderne Logistik braucht Flächen und eine hoch leistungsfähige Infrastruktur.“

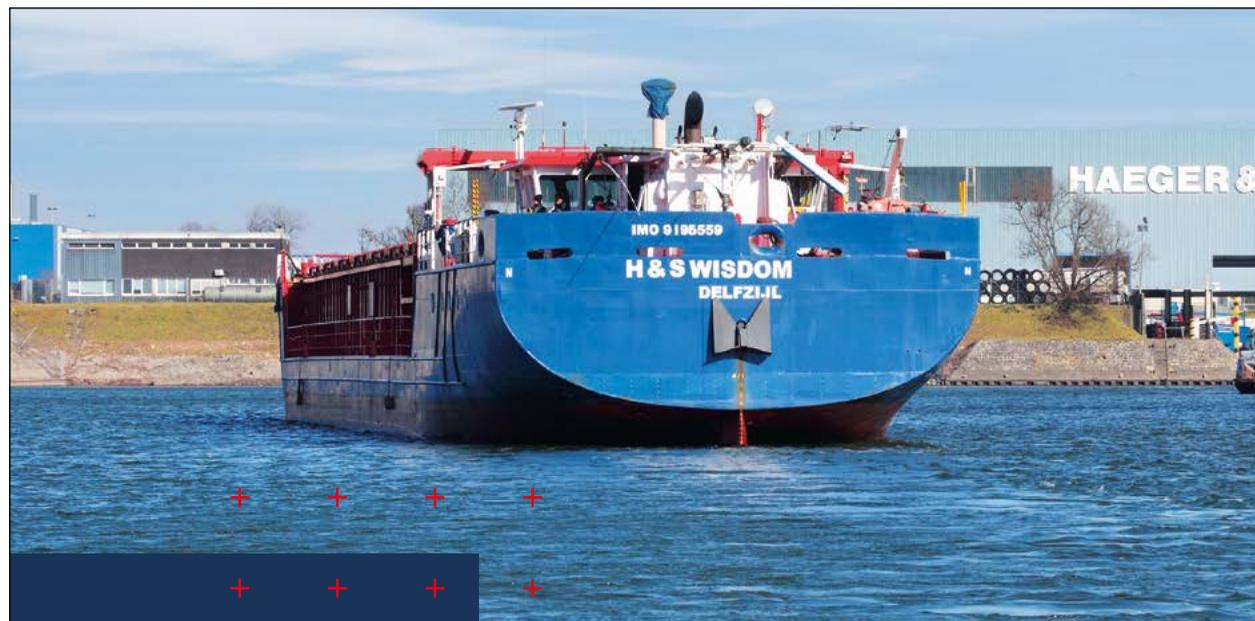
Das Verkehrskonzept Meiderich.

Doch welcher Aufwand steckt hinter der Entwicklung solcher dringend benötigter Infrastrukturen? Großräumig denken, umfassend planen, zeitliche Verzögerungen kalkulieren. Gleichzeitig vorhandene Gegebenheiten und Notwendigkeiten sichern, die Beeinträchtigungen möglichst gering halten, individuelle Belange und Einwände befriedigen und stellenweise lange Genehmigungsverfahren, auf die man keinen Einfluss hat. Hinter jeder neuen Flächen- sowie Infrastrukturmaßnahme steckt ein Mammutakt, bei dem es verschiedene Prozesse sowie Akteure zu vereinen gilt.

Fakt ist, rund um die Hauptverwaltung tut sich so einiges und verschiedene Baumaßnahmen tragen dazu bei, die Infrastruktur des Hafens zu modernisieren, Verkehre effizienter zu führen und Anwohner zu entlasten.

Dabei geht es nicht nur um die Anbindung des neuen Duisburg Gateway Terminals (DGT) auf der ehemaligen Kohleninsel, sondern auch um die Optimierung der vorhandenen Umschlagsanlagen Hutchison Ports und DUSS sowie deren Verknüpfung mit dem DGT und anderen Logistikstandorten über ein internes Straßennetz, um den Verkehr auf den öffentlichen Straßen zu entlasten.

Wer aktuell vom Kaßlerfelder Kreisel kommend in Richtung Ruhrort fährt, sieht auf der linken Seite nicht nur die beiden neuen, gewaltigen Brückenkonstruktionen, die bis Ende 2027 die heutigen alten Brücken über die Ruhr und den Hafenskanal ersetzen werden, sondern auf der rechten Seite auch die neuen, sogenannten Kastenfangedämme, die bis Ende nächsten Jahres zusammen mit einer fast 85 Meter langen Brücke über



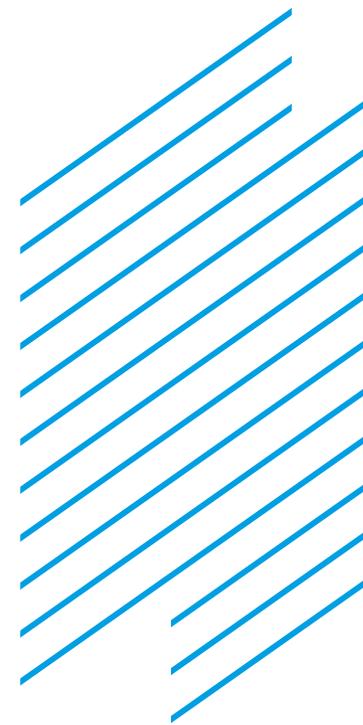
**EXPERIENCE.
INNOVATION.
PARTNERSHIP.**



**HAEGER & SCHMIDT
LOGISTICS**

- ⊕ Inland Navigation
- ⊕ Projects
- ⊕ Port Logistics
- ⊕ Intermodal
- ⊕ Short Sea
- ⊕ Shipping & Forwarding

Haeger & Schmidt Logistics GmbH • Vinckeweg 22 • 47119 Duisburg
T +49 203 8003-0 • info@haegerundschmidt.com • www.haegerundschmidt.com



die Schiffszufahrt zum Becken B das neue trimodale Duisburger Gateway Terminal (DGT) mit Ruhrort verbinden werden.

Wer kennt nicht den Rückstau vor dem In-Gate-Bereich zum Hutchison Ports-Terminal, der oft bis zur Brücke über den Hafenkanal reicht, weil in Spitzenzeiten die Abfertigungsgeschwindigkeit des Terminals nicht ausreichend ist? Oder die lange Schlange der wartenden Lkws auf der „Alten Ruhrorter Straße“, die zum Zoll wollen? Auch die Wartezeiten am Bahnübergang zur Stauerei-Halle der duisport agency GmbH (dpa) auf dem Gelände des Hutchison Ports-Terminals sind mehr als bekannt.

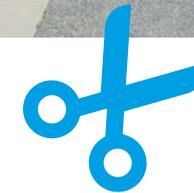
Sowohl über die genannten Probleme, als auch über eine mögliche, von allen betroffenen Kunden und Partnern mitgetragene Lösung zur Optimierung der aktuellen Situation, wurde lange und oft kontrovers diskutiert.

Das dabei gemeinsam erarbeitete Konzept ist ein radikales: duisport wird den bisherigen Verlauf der Terminalstraße im vorderen Bereich, also dort, wo zukünftig die neue Brücke vom DGT angeschlossen sein wird, komplett umbauen. Dazu gehört unter anderem die Aufgabe des Bahnüberganges zur Halle der dpa sowie verschiedene Anpassungsmaßnahmen im Bereich der beiden Terminals.

Um den Zulauf auf das DGT sowie den sogenannten „Megahub“ der DB Netz AG in Meiderich - für Kenner: Teil des alten Vorbahnhofes Duisburg - Ruhrort - Hafen - über die Sympherstraße und die Schlickstraße nicht durch rückfahrende Verkehre zu überlasten, hat die DB Netz AG nun zugestimmt, den Megahub ebenfalls - wie auch das DGT - im sogenannten One-way-Verkehr über unsere Terminalstraße bis zum Anschluss an die Straße „Zum Nordhafen“ abzuleiten.



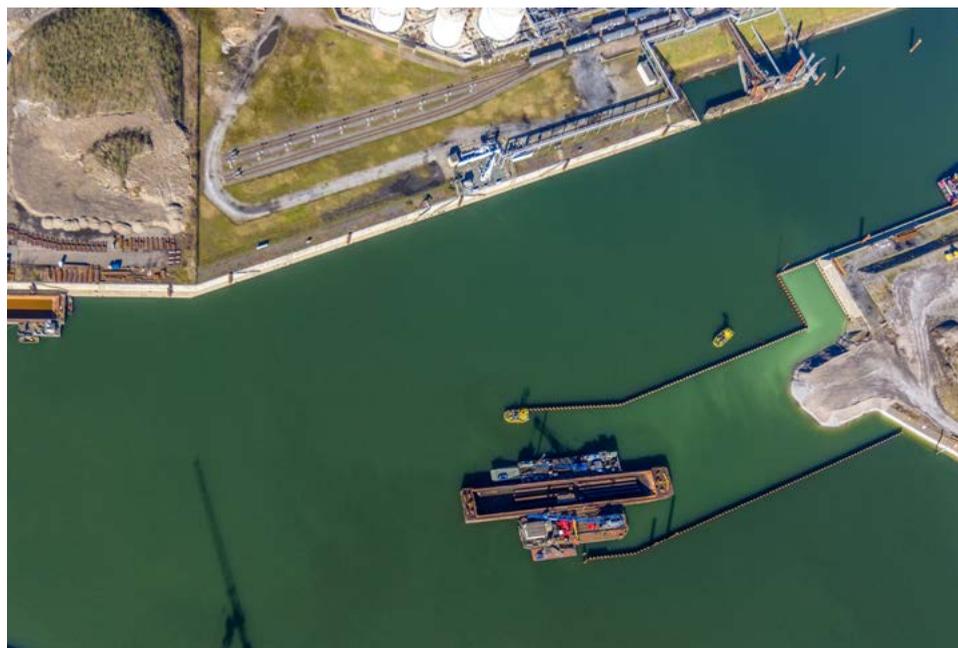
© krischerfotografie



Eröffnung Vohwinkelstraße

Matthias Palapys (dig-Geschäftsführer), Udo Steinke (CDU-Ratsfraktion Duisburg), Mahmut Özdemir (MdB, SPD Bundestagsfraktion), Prof. Thomas Schlipköther (dig-Geschäftsführer), Sören Link (Oberbürgermeister der Stadt Duisburg), Bruno Sagurna (SPD Ratsfraktion, Beiratsmitglied dig), Daniela Stürmann (SPD-Ratsfraktion Duisburg), Peter Hoppe (Bezirksbürgermeister, Meiderich/Beeck (SPD)).

Hier entsteht die neue Brücke zwischen DGT und Ruhrort.



© Hans Blosssey

Straßenbauprojekt „Umgehungsstraße Meiderich“ erfolgreich abgeschlossen

Eine umfassende Maßnahme, welche erst durch bereits durchgeführte Straßenbau-Entwicklungen an Umsetzbarkeit gewinnt. So hat die Duisburger Infrastrukturgesellschaft mbH (dig) bereits vor Jahren die anschließende „Vohwinkelstraße“ als sogenannte „Umgehungsstraße Meiderich“ in Angriff genommen und diese bis zum Anschluss an die BAB 59 komplett um- und ausgebaut.

Dieses Projekt war der erste Auftrag der Duisburger Infrastruktur Gesellschaft mbH (dig), einer im April 2019 gegründeten gemeinsamen Gesellschaft der Stadt Duisburg (75,1 Prozent der Anteile) und duisport (24,9 Prozent der Anteil), den die beiden Geschäftsführer Thomas Schlip-

köther und Matthias Palapys von duisport inzwischen mit dem Hauptgewerk an die Stadt übergeben konnte.

Seit Dezember 2019, beim ersten Spatenstich, sind unter Verantwortung der Duisburger Infrastrukturgesellschaft (DIG), zwischen Arcelor-Mittal und der Anschlussstelle Meiderich nicht nur die neue Hauptverkehrsstraße, sondern auch Lärmschutzwände und eine parallel verlaufende Anliegerstraße entstanden. Am 20. April konnte die Straße dann durch den Oberbürgermeister Sören Link dem Verkehr übergeben werden.

„Damit steht einem weitestgehend reibungslosen Verkehrsfluss zwischen der geplanten Halle 2 auf der Mercatorinsel und allen angrenzenden Kunden eigent-



© Hans Blossy

In den kommenden Jahren wird viel in die Modernisierung der Hafeninfrastruktur investiert.

lich nichts mehr im Wege. Nur so war zum Beispiel der Bau der neuen Stahllogistikhalle für unseren Kunden Haeger & Schmidt überhaupt zu verantworten. Denn was kann der Hafen den Kunden gegenüber anderen Standorten sonst mehr anbieten als eine leistungsfähige Infrastruktur?“, sagt Prof. Thomas Schlipkötter, duisport-Vorstandsmitglied und dig Geschäftsführer.

Der lange geplante Ausbau des Knotens „Am Brink“ und „Kaßlerfelder Straße“ am Ende der B60 ist nach nunmehr 12 Jahren ebenfalls fertig geworden. Auf Initiative von duisport wurde von Essen kommend im Kreuz BAB 40 eine eigene Ausfahrt in

den Stadtteil Kaßlerfeld gebaut. Die Straße „Am Schlütershof“ und in Verlängerung die „Kaßlerfelder Straße“ wurden seitens duisport ausgebaut und über eine eigene, neue Beschleunigungsspur am Knoten vorbei in Richtung BAB40 optimiert. Über diese beiden Maßnahmen könnten nun die Verkehre nach Kaßlerfeld ebenfalls im Oneway-Verkehr geführt werden. Die letzte Baustufe, die Einrichtung einer separaten Linksabbiegerspur für Verkehre aus Richtung der Stadt kommend, ist Ende 2021 fertiggestellt worden. Schon jetzt ist das Ergebnis erfahrbar: fast keine langen Wartezeiten mehr in Richtung Ruhrort durch das frühere Vermischen von Geradeausfahrer und Linksabbieger.

Anwohner werden vom Schwerlastverkehr entlastet

Aktuell wird nun noch bis Mitte 2023 der Knoten „Am Nordhafen“, „Ulmenstraße“ und „Bürgermeister Pütz Straße“ umgebaut, die „Bürgermeister Pütz Straße“ bis zum Anschluss an den Terminal der Tanquid ausgebaut und dahinter so verengt, dass ab dort kein Schwerlastverkehr mehr stattfinden kann – das Einlösen eines alten Versprechens der Stadtverwaltung an die dort lebenden Menschen. Durch verschiedene Baumaßnahmen soll sie für den dort ohnehin verbotenen Lkw-Verkehr endgültig verhindert werden. Beide Maßnahmen werden die Anwohner entlang der Bürgermeister-Pütz-Straße insbesondere vom Schwerlastverkehr zwischen A 59 und Hafen entlasten.

Bau eines neuen Lkw-Parkplatzes als wichtiges Puzzleteil

Deshalb ist der Bau eines neuen Lkw-Parkplatzes unweit der A 59 ein weiteres wichtiges Puzzleteil in dem Gesamtkonzept, das bis Ende 2023 fertiggestellt sein soll.

Durch die Beendigung des Erbaurechtsvertrages mit der Tritonwerft an der „Schlickstraße“ wurde eine Fläche frei, die

Die Fakten

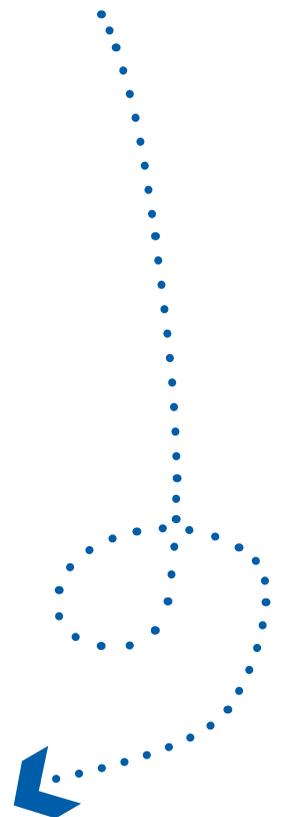
Konkret hat die neue Umgehungsstraße eine Ausbaulänge von 1.700 Metern auf einer Breite von 15 Metern. Dazu gehören eine Bahnbrücke mit einer Stützweite von etwa 16,70 Metern und 700 Meter Lärmschutzwände. Zusätzlich ist eine neue Straßenentwässerung inklusive Kanalausbau entstanden.

duisport bis Ende 2023 durch das Auffüllen der dortigen, bisherigen Werftfläche zum Lkw - Park- und Warteplatz ausbauen wird. Ein Teil der Vereinbarung der duisport-Gruppe mit der Politik, um Lkw's zukünftig aus den Wohngebieten fernzuhalten. Der dortige Platz wird ca. 100 Lkw's Parkraum bieten, mit WC- und Duscheinrichtungen für die „Könige der Landstraße“, bewacht, damit sie auch dort übernachten können.

„Mithilfe eines digitalen Slotmanagements bekommen die Fahrer dann ein Signal, wenn sie ins Terminal einfahren können. So vermeiden wir Staus und Wartezeiten

Positive Prognose in Zahlen

Derzeit liegt die durchschnittliche tägliche Belastung der „alten“ Vohwinkelstraße westlich der Anschlussstelle Duisburg-Meiderich bei 9.425 Fahrzeugen mit einem Schwerlastverkehr-Anteil von 18,7 Prozent (1.762 Lastwagen). Mit Inbetriebnahme der neuen Umgehungsstraße sollen es 15.214 Fahrzeuge sein mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 28,3 Prozent (4.306 Lkw). Auf der Bürgermeister-Pütz-Straße wären dann noch ca. 10.405 Fahrzeuge unterwegs. Folglich läge der Lkw-Anteil nur noch bei 0,4 Prozent (42 Laster).



und arbeiten deutlich effizienter“, erklärt Matthias Palapys, Leiter der Abteilung Bauen und Projekte bei duisport. Für die Fahrer werden Toiletten und Duschen gebaut, auch eine Verpflegungsmöglichkeit ist angedacht. Bewacht wird der Parkplatz sowieso.

Einen weiteren Parkplatz wird duisport gemeinsam mit der Stadt im Bereich des Knotens „Walsum-Theodor-Heuss-Straße“, mit der für den ersten Bauabschnitt im Bau befindlichen Querspange Walsum, einrichten. Darüber hinaus erfolgt eine Aufwertung des Bestandsparkplatzes „Rheinhausen-Hohenbudberg“. So entstehen durch den sogenannten Aktionsplan

Lkw-Verkehre rund 44.000 Quadratmeter Parkfläche – genug Flächen für knapp 180 Lkw und 240 Zugmaschinen.

All diese Projekte zeigen: Im Duisburger Hafen und der Stadt tut sich etwas. Intelligente und effiziente Verkehrsführung zur Vermeidung von Schadstoffen und Lärm bildet die Klammer der verschiedenen Bauprojekte, die alle ineinandergreifen und künftig die Infrastruktur des Hafens noch leistungsfähiger machen werden.



Wussten Sie schon?

Die neue Zugverbindung der duisport agency GmbH (dpa) zwischen Duisburg (Duisburg Rail Terminal) und Triest (Interporto Cervignano) ist im April erfolgreich angelaufen. Ab sofort werden Container und Trailer via Bahn-Shuttle vom Duisburger Hafen bis ins italienische Cervignano transportiert. Per Port-Shuttle geht es dann weiter nach Triest, von wo aus ein direkter Fähranschluss in die Türkei besteht.

Weitere Infos erhalten Sie per Mail: dpa.vertrieb@duisport.de



3 Fragen an ...

Jan Gass

Geschäftsführer der duisport facility logistics GmbH und Leiter Terminal Operations



© Hans Blosssey

Thema: Digitalisierung und Automatisierung von Parkplatzmanagement im Duisburger Hafen

Das Startup PARKLAB aus dem Netzwerk der duisport-Tochter startport hat ein System entwickelt, welches in Echtzeit die Belegung von Parkflächen ermittelt und diese Informationen dann entsprechend an eine Software übermittelt. Auch die duisport-Gruppe setzt auf diese Effizienzsteigerung im Duisburger Hafen, um so einen noch besseren Überblick über die Auslastung der Parkflächen auf den Terminals zu erhalten.

Startschuss für die Zusammenarbeit war nun die Installation der dafür notwendigen Sensoren auf den Parkflächen des duisport-Terminals logport III.

Neben der Erfassung der aktuellen Auslastung können außerdem Aussagen über die tägliche und monatliche Anzahl der Fahrzeuge, die gesamte aber auch durchschnittliche Parkzeit sowie das tägliche Verkehrsaufkommen getroffen werden. Dank der angeschlossenen Software ist es im Anschluss möglich, zahlreiche Lösungsansätze zur Optimierung zu treffen.

Jan Gass, Geschäftsführer der duisport facility GmbH und Leiter Terminal Operations, verrät uns in unseren „3 Fragen an...“, welche Vorteile der Einsatz der Sensoren für den operativen Bereich bietet.

1

Die Kooperation mit dem Startup „PARKLAB“ kam über die duisport-Tochter startport zustande. Wieso wurde genau logport III für die Installation der Sensoren ausgewählt?

Auf logport III werden in einem nicht unerheblichen Volumen Sattelaufleger für den Kombinierten Verkehr umgeschlagen. Gerade bei den Parkplätzen für Sattelaufleger, welche auch durch „Dritte“ belegt werden, ist eine Übersicht der freien Kapazitäten extrem wichtig, um eine Grundlage für ein Stellplatzmanagement zu schaffen. Mit „PARKLAB“ können wir erkennen, welche Abstellflächen belegt sind und welche Plätze noch für eine Belegung zur Verfügung stehen. logport III bietet somit eine gute Möglichkeit, die Sensoren des Startups „PARKLAB“ erstmalig im Duisburger Hafen einzusetzen und zu testen.

2

Welche Mehrwerte sehen Sie durch die Installation der Sensoren auf logport III? Inwiefern können Arbeitsabläufe dadurch effizienter gestaltet werden?

Unsere Zugmaschinen, die innerhalb des Terminals manövriert werden, können heute noch nicht gezielt freie Plätze ansteuern. Es gleicht mehr einer Fahrt ins Blaue, auf der Suche nach einer nicht belegten Parkfläche. Mit den Sensoren wissen wir welche Plätze frei sind und können den Auftrag zum Abstellen eines Auflegers mit einem konkreten Ziel an unser Geräte formulieren.

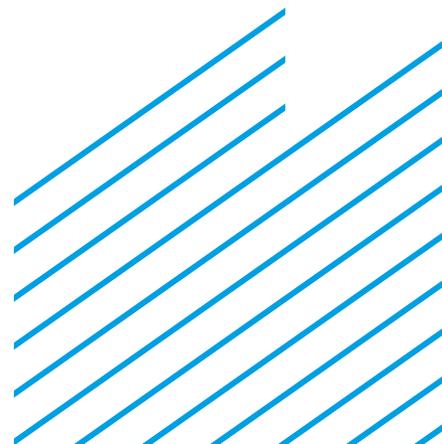
Unnötige Fahrwege, welche die Produktivität eines Terminals einschränken und steigende Betriebskosten und Emissionen verursachen, können somit vermieden werden.

3

Sie sind seit Jahresbeginn Geschäftsführer der duisport facility logistics GmbH sowie Leiter Terminal Operations. Welchen Herausforderungen sehen Sie sich zukünftig vor allem im operativen Bereich des Duisburger Hafens gestellt?

Die Prognosen für den kombinierten Verkehr zeigen nach wie vor stetig steigende Tendenzen. Kapazitäten, die neu errichtet werden, werden relativ schnell ausgeschöpft sein. Innovative Ideen und Hilfsmittel sind Instrumente, mit den unsere Anlagen effizienter betrieben werden können. Gerade an Schlüsselstandorten wie Duisburg, der Logistikkreuzung in Zentraleuropa.

Wir arbeiten ständig an neuen Ideen, um mit neuen technischen Hilfsmitteln und Erkenntnissen unsere Prozesse immer weiter zu optimieren. Dies ist für uns ein Prozess, der nie beendet sein wird.



logport VI: Neue Dimension nachhaltiger Logistik

MTD Multimodal Terminal Duisburg mit Service für DSV und Maersk eröffnet.

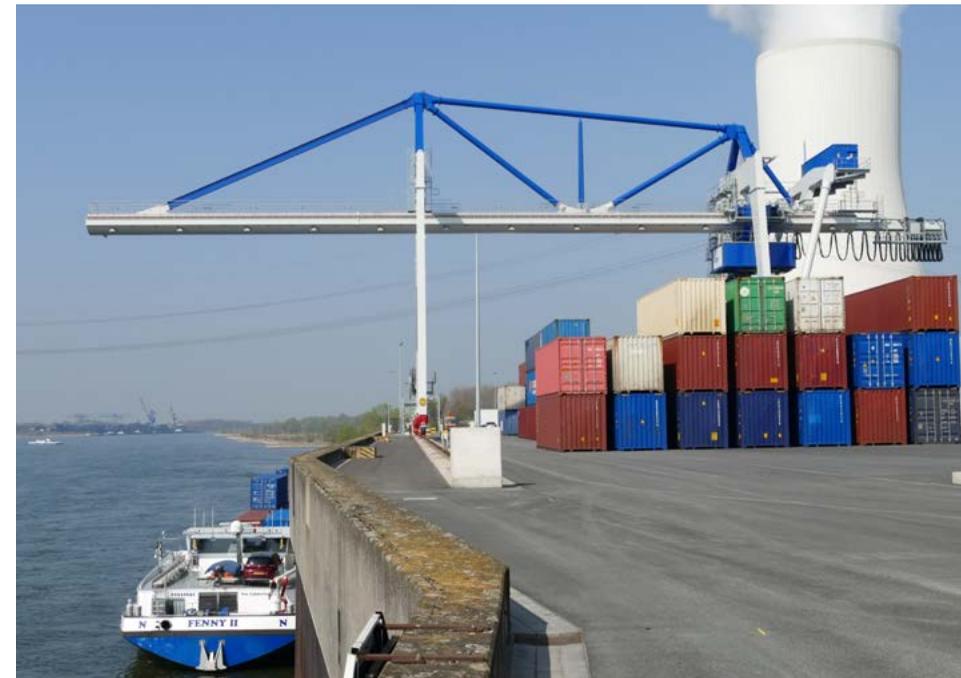
(dü) Sandra Gürtler ist die neue Leiterin des MTD Multimodal Terminal Duisburg. Im Gespräch mit dem duisport magazin stellt sie das trimodale Logistikzentrum mit seinen vielfältigen Dienstleistungen für die ortsansässigen Großkunden vor.



„Als logport VI in die Realisierungsphase ging, habe ich mich bei duisport für die Leitung des MTD Multimodal Terminal Duisburg beworben und die Zusage erhalten“, sagt Sandra Gürtler. Seit den 90er-Jahren ist die gebürtige Duisburgerin in der Containerbranche unterwegs. Erste Erfahrungen sammelte sie bei dem Bahnterminal PKV/DUSS. Anschließend war sie acht Jahre am Containerterminal DCT/ECT in Duisburg-Ruhrort tätig, anfänglich als Disponentin und später als Abteilungsleiterin. Vor 15 Jahren übernahm sie die Betriebsleitung des Umschlagterminals Marl (UTM), eine Beteiligungsgesellschaft von Evonik (50 Prozent) und duisport (50 Prozent). „Seit dem 1. Januar 2022 begleite ich als Prokuristin die Aufbauphase des MTD-Terminals, das seit dem 1. März im Probetrieb ist. Mittlerweile habe ich die Geschäftsführung übernommen“, so Sandra Gürtler.

Serviceziel 24/7

Unterstützung erhält sie durch Pia Nigbur, die als Leiterin Operations seit dem 1. Februar dabei ist. Anfang April wurde das neue Bürogebäude im Terminal bezogen, wo Platz für weitere Disponenten ist und auch für die gewerblichen Mitarbeiter



© Dünner

Aufenthalts- und Sozialräume zur Verfügung stehen. „Kranführer und Fahrer für Reachstacker und Terminaltrucks stellt uns die dfl duisport facility logistics GmbH zur Verfügung, deren Anzahl sich entsprechend der Terminalauslastung entwickeln wird. Zu Beginn werden wir an fünf Tagen in der Woche montags bis freitags zweischichtig zwölf Stunden arbeiten und mit wachsender Auslastung dreischichtig 24 Stunden täglich zur Verfügung stehen. Später sind 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche vorgesehen“, berichtet Sandra Gürtler über die Ausbauplanungen.

Leistungsfähige Hard- und Software

Das Terminal befindet sich auf dem 43 Hektar großen Logistikareal logport VI, auf dem Gelände der ehemaligen Papierfabrik in Duisburg-Walsum. Über die B 8 und A 59 ist das Terminal an das dichte Autobahnnetz rund um Duisburg ange-

bunden. Mit dem Bau einer Querspange erfolgt später eine direkte Anbindung des Terminals an das Autobahnnetz. Vier Umschlaggleise mit je 400 Metern Nutzlänge ermöglichen die Abfertigung von zwei Ganzzügen. Direkt am Rheinkai auf 150 Metern Gleislänge an der 500 Meter langen Kaimauer steht der nagelneue Einträger-Schienen-Portalkran von Künz. Er hat eine Hubkraft von 58 Tonnen und wird im April durch einen CVS Ferrari-Reachstacker, einen MAFI-Terminal-Truck und zwei Containerchassis ergänzt. Der Kran ist mit einem Teleskop-Spreader ausgerüstet und kann eins über drei High-Cube-Container überfahren.

„Durch die unmittelbare Anbindung unseres Terminals an die beiden Logistikdienstleister Maersk und DSV können wir ein- und ausgehende Container unmittelbar, ohne über öffentliche Straßen zu fahren,



Seit April ist der neue Portalkran im Probetrieb.



Sandra Gürtler
ist seit April 2022
MTD-Geschäftsführerin.

bei unseren Kunden auf logport VI zustellen und abholen“, so Sandra Gürtler. Das MTD verfügt über eine neue TOS-Software (Terminal Operating System), die weitgehend automatisierte Abläufe im Terminalbetrieb ermöglicht. So checken einfahrende Lkw an mit Kameras bestückten Portalen ein und aus. Die Kameras erfassen alle Daten der transportierten Boxen, hinterlegen sie im System und gleichen sie mit den dort vorhandenen Daten ab.

logport II zweitgrößtes duisport Projekt

Der Standort in Walsum gilt nach logport I in Duisburg-Rheinhausen als das zweitgrößte Projekt der Duisburger Hafen AG in den vergangenen 20 Jahren. Die hier angesiedelten Logistikdienstleister nutzen die für sie errichteten Anlagen für wertschöpfende Logistik und das integrierte MTD-Terminal zur trimodalen Koordination von Gütertransporten auf der Straße, der Schiene und dem Wasserweg. Die weltweit agierende Spedition DSV aus Dänemark war der erste Mieter auf dem Gelände und startete im Geschäftsjahr 2020 erste

Vorbereitungen für den Bau eines Megadistributionszentrums in Walsum und baute auf einer Grundstücksfläche von 93.000 Quadratmetern Logistikhallen mit einer Nutzfläche von 51.000 Quadratmetern. Das Logistikzentrum wurde Ende 2021 eröffnet und befindet sich bereits im Betrieb. Als Container- und Kontraktlogistiker setzt DSV auch an diesem Standort auf den kombinierten Verkehr.

Der weltweit operierende dänische Logistikriese Maersk verfügt über ein Grundstück von 157.500 Quadratmetern und will hier Logistikhallen mit 81.250 Quadratmetern Nutzfläche für ein neues Vertriebs- und Logistikzentrum errichten. Die Bauarbeiten sollen in Kürze beginnen. Um den Kunden einen höheren Mehrwert zu bieten und die Komplexität ihrer Supply Chains zu reduzieren, will Maersk künftig verstärkt die gesamte Transportkette von Tür zu Tür begleiten. Das neue Logistikzentrum in Walsum spielt dabei eine zentrale Rolle als leistungsfähige Drehscheibe im industriellen Großraum Rhein-Ruhr.

© Hans Blossy

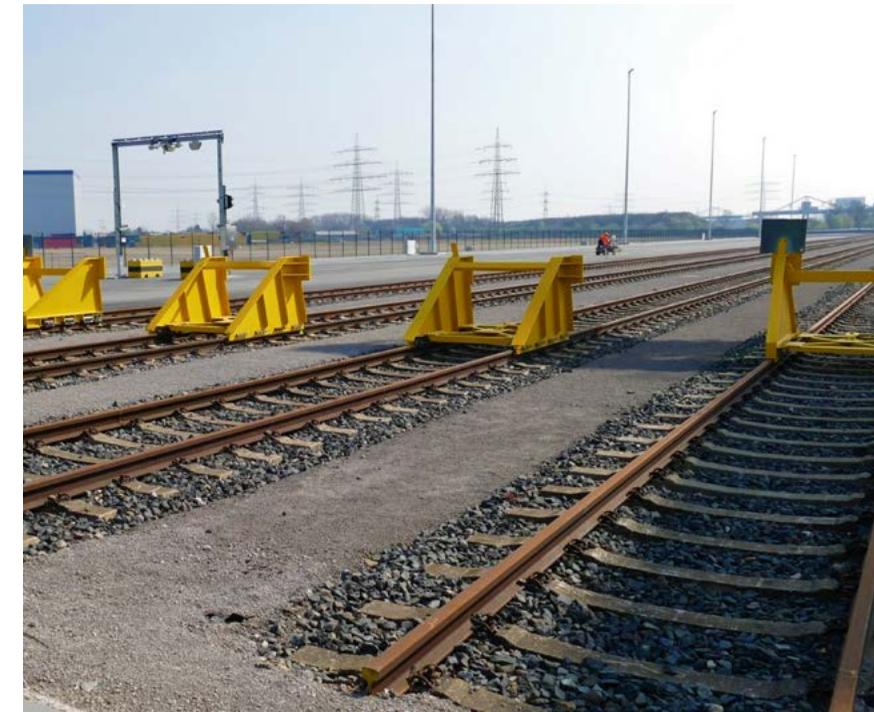


Umfangreiches Serviceangebot

Das MTD-Dienstleistungsspektrum auf dem sechs Hektar großen Terminalgelände umfasst neben dem Terminalmanagement Umschlag-, Lager- und Containerfracht-Dienstleistungen, den Betrieb von Containerabstell- und Stapelflächen, die Lagerverwaltung sowie die Erstellung von kundenorientierten Logistikkonzepten. Neben den internen logport-VI-Containerumfuhren nach Kundenwunsch wird auch Containertrucking im Nahverkehr angeboten. Dank der Lage unmittelbar am Rhein bietet das MTD optimalen Zugang zur Binnen- und Fluss-See-Schifffahrt, die mit mehr als 25.000 Schiffen jährlich die Verkehrsdrehscheibe Duisburg anfährt. „Das weitgehend automatisierte MTD-Terminal mit modernster Technik bietet maximale Transparenz für die Kunden und stellt einen weiteren Schritt bei der Entwicklung nachhaltiger, intermodaler Logistikkonzepte für eine moderne Verkehrswirtschaft dar“, beurteilt Kevin Gründer, Geschäftsführer der duisport agency GmbH, die Qualität des neunten Kombiterminals der duisport-Familie.

Betreibergesellschaft von duisport und HTS

duisport und die niederländische HTS Group sind mit jeweils 50 Prozent Gesellschafter der Betreibergesellschaft MTD Multimodal Terminal Duisburg GmbH. Kevin Gründer fungiert als Gesellschaftsvertreter seitens duisport und freut sich gemeinsam mit MTD-Geschäftsführerin Sandra Gürtler auf die enge Zusammenar-



© Dünner

beit der neuen Beteiligungsgesellschaft mit der duisport-Gruppe. HTS Intermodaal verbindet mit 30 Containerbinnenschiffen die niederländischen und flämischen Seehäfen mit Zielorten in den Benelux-Staaten und in Deutschland. Dabei ist der Containertransport zwischen den Seehäfen und Zielorten am Niederrhein eine wichtige Spezialisierung der HTS Group, die seit Anfang des Jahres auch das Wassertaxi zwischen den sechs wasserseitigen Containerterminals am Standort Duisburg betreibt.



Vier Umschlaggleise mit je 400 m Nutzlänge ermöglichen die Abfertigung von zwei Ganzzügen im Terminal. Im Hintergrund links das erschlossene Baugelände für das neue Logistikzentrum von Maersk.

Am Puls der Zeit – Azubi-Marketing für die Generation Z

Neuntes Netzwerkfrühstück für Personaler.

(kvl) „Das Einmaleins des Azubi-Marketings: Workshop zur Ansprache der Fachkräfte von morgen“ lautete der Titel des neunten Netzwerkfrühstücks für Personaler, das der DIALOGistik e. V., das gemeinnützige Logistiknetzwerk im Duisburger

Hafen für Nachhaltigkeit, innovativen Wissenstransfer sowie Aus- und Weiterbildung, in Kooperation mit verschiedenen Jobstarter-Projekten, wie z. B. Add-on aus Duisburg, Upgrade aus Dortmund oder Digi4job aus Duisburg veranstaltet hat. Im Fokus standen die verschiedenen Möglichkeiten der Akquise von neuen Azubis.

Im Warm-up stellte sich heraus, dass einige Unternehmen aus der Runde akute Schwierigkeiten haben, an Nachwuchskräfte zu kommen, denn die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber sinkt stetig. Noch immer sind freie Stellen für den Ausbildungsstart 2022 zu besetzen. „Umso wichtiger ist die Vernetzung der Unternehmen am Standort mit der Möglichkeit zum Wissensaustausch – genau das bezwecken wir mit diesen Veranstaltungsformaten“, sagt Katja von Loringhoven, die für den Duisburger Hafen die Aktivitäten der DIALOGistik treibt.



In einem Impulsvortrag mit dem Titel „Generationen-Modelle vs. Sinus-Milieus“ wurde unter anderem kritisch die Frage diskutiert, ob sich mithilfe von Generationenmodellen sinnvolle Aussagen über die Zielgruppe des Ausbildungsmarketings – aktuell die Generation Z – treffen lassen. Als Alternative wurden die „jugendlichen Lebenswelten“ der SINUS-Jugendstudie vorgestellt, aus denen sich ableiten lässt, welche Aspekte im Azubi-Marketing besonders hervorgehoben werden sollten, um die Zielgruppe passend anzusprechen. Der Vortrag leitete die beiden parallelen Break-out-Sessions „Werkzeugkoffer Azubi-Marketing“ und „Social-Media-Marketing“ ein.

Wie platziere ich meine Marketingstrategie richtig? Der „Werkzeugkoffer“ gab den Teilnehmenden konkrete Anregungen mit, um gezielt auf die potenziellen Auszubildenden zuzugehen. Welche der verschiedenen Werkzeuge sind zentral? Welche haben ein gutes Aufwand-Nutzen-Verhältnis? Diese Fragen wurden mit den Teilnehmenden diskutiert. Ein zentrales Ergebnis: „Persönliche Kontakte zu Schulen und Lehrern sind aufwendig, aber lohnenswert“, resümierten Joscha Link und Alex Fenzl von der Prospektiv GmbH.

Was ist Social-Media-Marketing überhaupt und welche Plattform kann ich für welchen Content mit der besten Reichweite erreichen? „Mit Social Media wird es bunt: soziologische und psychologische Faktoren spielen weiterhin die Hauptrolle bei der Ansprache der Bewerber – die Technik ist nur ein Mittel“, so Alexa Willems von Add-on. Zum Beispiel kann ein Messebesuch mit Instagram-Stories dokumentiert werden oder die Azubis erstellen in den Einführungswochen ein YouTube- oder TikTok-Video. Auch sind gezielte Werbeanzeigen bei entsprechenden Influencern auf der Livestream-Plattform Twitch vorstellbar. „Social Media bedeutet fortwährende Bewegung. Das macht Spaß. Seien Sie



Digi 4 Job



Offen im Denken



kreativ und innovativ“, so die Devise des Teams Add-on.

Die etwa 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten Einblicke in die Praxis der HGK Shipping Group, die ihre Ausbildungsberufe und Beispiele für zeitgemäße Stellenausschreibungen sowie ihre analogen und digitalen Azubi-Marketing-Maßnahmen (Girls/Boys Day, Preboarding, Messen, Social Media) präsentierte.

Die Ausbildung einer zukünftigen Fachkraft erfordert Zeit und auch Aufwand, der bezahlt werden will. Im Rahmen unterschiedlicher Ausbildungsprogramme gibt es Möglichkeiten einer Förderung vom Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes NRW. Dazu gehören beispielsweise die Verbundausbildung und das Ausbildungsprogramm NRW.



Die offizielle Eröffnung erfolgte im März 2022.

Plug Power als einer der führenden Anbieter von schlüsselfertigen Wasserstofflösungen für die weltweite grüne Wasserstoffwirtschaft, ist seit mehr als zehn Jahren in Europa präsent. Der Duisburger Hafen, der größte Binnenhafen der Welt – mit einer großen Anzahl an Logistik- und Transportkunden – bietet dem Unternehmen direkte maritime Lieferkettenverbindungen nach Antwerpen, Belgien, und Rotterdam, Niederlande.

500 Tonnen grüner Wasserstoff bis 2025

Auf einer rund 6.500 Quadratmeter großen Fläche im Hafengebiet befindet sich unter anderem ein Innovationszentrum mit technischen Laboren, ein Zentrum für Überwachung, Diagnose und technischen Support sowie ein Generator für grünen Wasserstoff mit eigener Elektrolyseur-Infrastruktur. Damit etabliert sich Plug Power im Zentrum des europäischen Wasserstoff-Ökosystems. Bis Ende 2025 sollen am Duisburger Standort jährlich 500 Tonnen grüner Wasserstoff produziert werden.

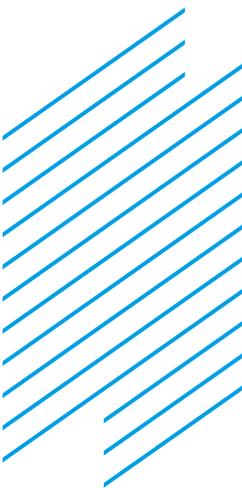


Der Duisburger Hafen als zentraler Wasserstoffstandort: Plug Power eröffnet Europazentrale

Nachhaltigkeit, neue Technologien – täglich versucht duisport die Zukunft der Logistik mit zu gestalten und ist daher stolz, Plug Power mit neuer Europazentrale im Duisburger Hafen begrüßen zu dürfen. Ein weiterer großer Fortschritt in der Entwicklung von Duisburg zum zentralen Wasserstoffstandort.

„Die Ansiedlung des europäischen Service- und Logistikzentrums von Plug Power zeigt, welche Bedeutung der Duisburger Hafen als zentrale Energiedrehzscheibe für Europa hat. Wir heißen die neuen Kolleginnen und Kollegen herzlich willkommen und freuen uns, gemeinsam einen weiteren bedeutenden Schritt hin zur Entwicklung des Duisburger Hafens und Nordrhein-Westfalens als zentralen Wasserstoffstandort zu gehen“, sagte duisport-CEO Markus Bangen.

„Plug Power beabsichtigt, eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von grünem Wasserstoff in Europa zu spielen“, so Chris Suriano, Executive Vice President of Services bei Plug Power.



„Unser neues Logistikzentrum im Duisburger Hafen ist der Dreh- und Angelpunkt für unsere ehrgeizigen Pläne in Europe: Bis Ende 2023 werden wir ein Team von 60 Mitarbeitern vor Ort haben.“

Redner unter den rund 100 geladenen Gästen der Eröffnungsveranstaltung im März waren der nordrhein-westfälische Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie Prof. Dr. Andreas Pinkwart, der Oberbürgermeister der Stadt Duisburg, Sören Link, duisport-CEO Markus Bangen sowie der Energieexperte Dr. Thomas Katenstein von der zur TÜV-Gruppe gehörenden EE Energy Engineers GmbH.



Chris Suriano, Executive Vice President of Services bei Plug Power, begrüßt die rund 100 Gäste.



i



Plug Power baut ein End-to-End Ökosystem für grünen Wasserstoff auf – von der Produktion über die Speicherung und Lieferung bis hin zur Energieerzeugung – um seine Kunden dabei zu unterstützen, ihre Geschäftsziele zu erreichen und die Dekarbonisierung der Wirtschaft voranzutreiben. Mit der Entwicklung des ersten kommerziell tragfähigen Marktes für die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie hat das Unternehmen mehr als 50.000 Brennstoffzellensysteme und über 165 Tankstellen installiert – mehr als jeder andere Anbieter weltweit – und ist der größte Abnehmer von flüssigem Wasserstoff. Mit Plänen zum Bau und Betrieb eines grünen Wasserstoff-Highways durch Nordamerika und Europa baut Plug eine hochmoderne Gigafactory zur Herstellung von Elektrolyseuren und Brennstoffzellen sowie mehrere Produktionsanlagen für grünen Wasserstoff, die bis 2025 täglich 500 Tonnen flüssigen grünen Wasserstoff erzeugen werden. Plug wird seine Lösungen für grünen Wasserstoff direkt an seine Kunden und über Joint-Venture-Partner in verschiedenen Bereichen anbieten, darunter Materialtransport, Elektromobilität, Stromerzeugung und industrielle Anwendungen.

Weitere Informationen unter: www.plugpower.com



Rhenus Port Logistics
Rhein-Ruhr GmbH

Umschlag · Spedition · Lagerung · Verwaltung:
Moerser Straße 59, 47059 Duisburg
Postfach 10 12 51, 47012 Duisburg
Telefon +49 (0) 203 / 7 38 08-100
info.rhenus-rhein-ruhr@de.rhenus.com
www.rhenus.group

- Logistik mit Full-Service aus einer Hand an optimalen Standorten in den Häfen Duisburg, Dortmund, Hamm und Bottrop
- Wetterunabhängige Umschlagsanlagen mit Anschluss an Wasser, Schiene und Straße
- Krankapazität bis 45 t Stückgewicht
- Lagerung auf Freigelände, in multifunktionalen Hallen sowie hochspezialisierten Lagerbereichen für chemische Produkte
- Transportabwicklung von konventionellen Gütern und Containern per Binnen- und Seeschiff, Bahn und LKW



Im Zeichen von H₂: Wasserstoff als Transportgut und Schiffstreibstoff

Die Geschäftsführung der Reederei Jaeger im Interview.



© SUT Archiv/Heying

(dü) Die Reederei Jaegers ist mit einer Flotte von 170 Schiffen Marktführer in der europäischen Tankschiffahrt. Mit der niederländischen Tochter Chemgas Shipping, die über 21 Motorschiffe, fünf Schubboote, fünf Schubleichter, vier Küstenmotorschiffe, vier Fluss-Seeschiffe und drei gecharterte Gastanker verfügt, spielt Jaegers auch eine führende Rolle in der küstennahen Seeschiffahrt.

Für das duisport magazin erläutern die geschäftsführenden Gesellschafter Dr. Gunther Jaegers und Klaus Valentin sowie Geschäftsführer Christian Valentin die Herausforderungen der Schifffahrt für klimafreundliche Transporte in der Zukunft.



**Das Management der Jagers-Gruppe
(v. l. n. r.): Klaus Valentin, Christian
Valentin und Dr. Gunter Jaegers**

Die internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) strebt eine Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Seeschiffahrt um 40 Prozent bis 2030 und um 70 Prozent bis 2050 im Vergleich zum Jahr 2008 an. Auch in der Binnenschiffahrt wird die Modernisierung der Flotten mit schärferen Abgasvorschriften der Europäischen Kommission massiv vorangetrieben. Wie schätzen Sie den Wandel der Flotten in naher Zukunft ein?

Gunther Jaegers: Ein schnelles Umrüsten der Flotten ist nicht ohne Weiteres möglich. Es sind ja nicht nur Reedereien betroffen, wir haben auch einen beachtlichen Anteil an Partikulieren. Und die Mehrkosten müssen irgendwie erwirtschaftet werden. In der Tankschiffahrt haben wir dank der Umstellung auf Doppelhülle heute eine

durchweg moderne Flotte. In der Trockenschiffahrt gibt es hingegen noch erheblichen Investitionsbedarf.

Klaus Valentin: Innovationen kosten Geld, Remotorisierungen kosten Geld, das müssen wir sorgfältig kalkulieren, denn die Aufträge unserer Kunden sollen rentabel abgewickelt werden. Natürlich müssen wir uns den neuen Herausforderungen stellen, denn Stagnation würde den Unternehmen in der Tankschiffahrt schaden. Folgerichtig hat die Reederei Jaegers zehn Schiffe ihrer Flotte in 2020 und 2021 mit neuen Motoren ausgestattet und ist für die Zukunft gerüstet.

Der 2016 in Dienst gestellte Gastanker SUNDOWNER der Chemgas mit einer Ladekapazität von 3.039 Kubikmetern verfügt über einen LNG-Gasantrieb und ist in der Fluss-See-Schiffahrt im Einsatz.





© Jaegers



Der 2015 in Dienst gestellte 85 Meter lange und 9,60 Meter breite kanalgängige Binnentanker HEDY JAEGER verfügt über einen dieselelektrischen Hybridantrieb, von dem die Reederei eine Kraftstoffersparnis von bis zu 15 Prozent erwartet.

Haben Sie schon eine Vermutung, wohin die Reise geht?

Gunther Jaegers: Bei den zukünftigen Treibstoffen wird Wasserstoff eine bedeutende Rolle spielen. Aktuell ist die Produktion von Wasserstoff noch zu teuer, aber das wird sich ändern. Letztlich geht es doch darum, kaufmännisch vernünftig zu handeln. Unsere Neubauten sind übrigens alle „H2 ready“, wir haben die Dieselgeneratoren, die Schaltanlage und die Elektromotoren in drei Maschinenräumen untergebracht, eine spätere Umrüstung, etwa auf Brennstoffzellen, ist also kein Problem. Sicherlich wird es in absehbarer Zeit auch eine technische Lösung geben, die mit Brennstoffzellen eine ähnliche Reaktionsschnelligkeit ermöglicht wie der Verbrennungsmotor.

Mit dem Grazer Unternehmen AVL List und dem norwegischen Wasserstoffunternehmen TECO 2030 hat Jaegers leistungsstarke Technologiepartner gefunden, die genau das entwickeln. Beide Unternehmen

arbeiten an dem weltweit ersten Brennstoffzellensystem, das speziell für den Einsatz auf Binnenschiffen und für andere Schwerlastanwendungen konzipiert ist. Also eine maritime Wasserstofflösung, die effizienter, kompakter und langlebiger ist als herkömmliche Brennstoffzellen. TECO 2030 ist ebenso wie die Jaegers Tochter DTSG Donau-Tankschiffahrts-Gesellschaft einer der Hauptpartner des von der EU geförderten Projekts „Green Hydrogen @ Blue Danube“, bei dem Wasserstoff aus Wasser-, Solar- und Windkraft in Südosteuropa erzeugt wird und mit Binnentankschiffen entlang der Donau zu industriellen Abnehmern in Österreich und Deutschland transportiert werden soll. TECO plant in diesem Zusammenhang die Lieferung von wasserstoffbetriebenen Schubschiffen, die Schubleichter entlang der Donau schieben. Wir können deren Betrieb übernehmen.

Klaus Valentin: Wasserstoff ist aber nicht gleich Wasserstoff, die Aggregatsform entscheidet über die Energiedichte und das Transportmittel. Für Pkw reicht ein Druck von 300 bar, Lkw brauchen schon 700 bar, und am effizientesten ist Wasserstoff tiefkalt flüssig, also bei minus 253 Grad Celsius. Das hat natürlich auch Auswirkungen auf die Bauart der Transportmittel: Welche Tanks benötige ich? Welche darf ich einsetzen? Soll heißen, ich brauche zunächst ein Konzept, erst dann kann ich den Transport planen und dafür die nötige Infrastruktur aufbauen. Und nochmal zu TECO und AVL: TECO will zu einer Drehscheibe für die norwegische Wasserstoffindustrie werden. Ab 2022 ist die Produktion im Werk geplant, eine erste Brennstoffzelle könnte im Frühjahr 2023 an Bord eines Schiffes installiert werden.

Christian Valentin: Stichwort Modernisierung der Flotten: Hier fühlt man sich von der Politik oft gegängelt und im Stich gelassen. So gibt es zum Beispiel das

Förderprogramm „Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF)“ des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), das eine Kaufprämie für schadstoffarme neue Lkw und eine Verschrottungsprämie für ältere Lkw beinhaltet. Die Zuschüsse müssen nicht zurückgezahlt werden. So eine Aktion wäre auch für die Binnenschifffahrt sinnvoll und könnte helfen, die älteren Schiffe schneller zu ersetzen.

Andererseits brauchen wir bei der künftigen Flottenerneuerung und der Suche nach klimaneutralen Antrieben Technologieoffenheit. Den Verbrennungsmotor bereits jetzt auszuschließen ist ein Fehler. So kann Wasserstoff ein Energieträger für weitere synthetische Kraftstoffe sein, die über das vorhandene Bunkernetz vertrieben werden. Auf diese Weise ist ein emissionsfreies Fahren auch mit der bestehenden Flotte sehr schnell möglich.



© SUT Archiv/Steller



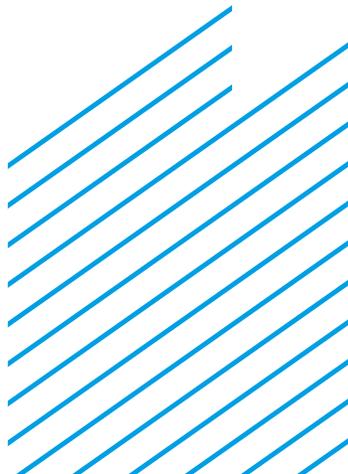
Chemgas Shipping BV erhielt in 2021 neben drei seegängigen Flüssiggastankern drei Flachwasser-Schubboote mit Gasschubleichtern. Das Schubboot MERAPI mit Schubleichter CHEMGAS 24 ertüchtigt die Flotte für kommende Niedrigwasserperioden.

Gunther Jaegers: Es wäre falsch, nur eine Richtung zu entwickeln. Manche vielversprechenden Entwicklungen, etwa bei E-Fuels, stehen erst am Anfang. So konzentriert Shell die Produktion synthetischer Kraftstoffe in Wesseling. Deren Verwendung dürfen seitens der Politik keine Steine in den Weg gelegt werden.

Die Reederei Jaegers ist schon heute einer der größten Ammoniaktransporteure in Europa. Alle Chemgas-Schiffe sind für den Ammoniaktransport geeignet, aktuell sind zwei bis sechs Schiffe im Ammoniaktransport aktiv, vor allem im Verkehr mit Rotterdam. Der Hafenbetrieb Rotterdam und Horizont Energie haben einen Vertrag über die Entwicklung eines Transportkorridors für blaues Ammoniak von Norwegen nach Rotterdam abgeschlossen. Ammoniak ist ein wichtiger Rohstoff für die Produktion von Kunstdünger und für die Chemieindustrie, aber auch ein effizienter Wasserstoffträger, und das macht CO₂-neutrales Ammoniak zu einem der vielversprechendsten Kraftstoffe für eine CO₂-neutrale Schifffahrt. Der Hafen Rotterdam geht davon aus, dass sich die Nachfrage nach Wasserstoff in Rotterdam in 2050 auf circa 20 Millionen Tonnen belaufen wird.

Glauben Sie, dass Ammoniak die bessere Wahl wäre?

Gunther Jaegers: Ich denke, Ammoniak ist eine gute Wahl. Ammoniak ist nicht explosiv und kann mit 15 bar oder halbkühlt mit minus 40 Grad transportiert werden und hat ein unkompliziertes Handling. Es ist daher für die Binnenschifffahrt auch als Kraftstoff gut geeignet. Wir werden in jedem Fall den Weg konsequent weitergehen.



Es ist ganz klar, dass auch die Binnenschiffahrt sauberer werden muss, allerdings brauchen diejenigen, die in Klimaschutz an Bord von Binnenschiffen investieren, seien es nun Reeder oder Partikuliere, für ihre enormen Ausgaben auch einen Investitionsschutz. Wenn es wieder so läuft wie bei der Umstellung auf Doppelhülle, wird es schwierig: Die abgeschriebenen Einhüllenschiffe haben die Frachten bestimmt und die Flottenmodernisierung behindert.

Klaus Valentin: Wir stehen bereit, aber es muss besser laufen als seinerzeit bei der Einführung von LNG. Das Zulassungsverfahren hat viel zu lange gedauert, und nun fehlen die Volumina, um es flächendeckend anbieten zu können. Für die Binnenschiffahrt ist LNG deshalb nicht attraktiv. Man ist inzwischen davon überzeugt, dass sich eine sinnvolle Infrastruktur für LNG-Bunkerungen im Binnenschiffahrtsbereich nicht aufbauen lässt. In der Seeschiffahrt hingegen läuft LNG, allerdings ist hier der Nachteil, dass der Preis für LNG mehr als doppelt so hoch ist wie für Diesel.

Wie läuft es denn beim Mineralöltransport?

Gunther Jaegers: Der Transport von Mineralölprodukten leidet schon eine Weile unter den Pandemieauswirkungen. So wird deutlich weniger Urlaub gemacht und mehr im Homeoffice gearbeitet, um nur einige Aspekte zu nennen. Das führt zu weniger Kraftstoffverbrauch. Daher erwarten wir für die Zukunft einen hohen Investitionsbedarf, um unsere Flotte für den Transport von Wasserstoff und andere gasförmige und flüssige Produkte, wie synthetische Kraftstoffe, auszurüsten. Wie seinerzeit bei der Doppelhüllenumstellung werden wir aber finanzielle Abenteuer vermeiden, denn die neuen Marktherausforderungen sind ungleich größer.

Die Tankschiffahrt ist auch in Zukunft unverzichtbar, um die Bevölkerung und die Industrie mit Kraftstoffen und chemischen Grundstoffen bei hohen Sicherheitsanforderungen für den Transport zu versorgen, denn die Alternativen auf Schiene und Straße sind begrenzt. Eine Finanzierung klimafreundlicher Investitionen in der Binnenschiffahrt ist nur bei wirtschaftlich stabilen Verhältnissen mit Eigenkapital und Reserven möglich.

Wir bedanken uns für das Gespräch.

Die 1919 in Frankfurt am Main als Trockenschiffahrtsunternehmen gegründete Reederei Jaegers stieg Ende der 50er-Jahre mit ersten Verträgen zum Transport von Mineralöl und Chemikalien in die Tankschiffahrt ein. Mit dem Serienbau von Tankschiffen stellte das Unternehmen in den 60er-Jahren vollständig auf Flüssigguttransporte um. Anfang 1973 erfolgte der Umzug nach Duisburg. In den folgenden Jahrzehnten war die im Besitz der Familien Jaegers und Valentin befindliche Tankreederei mit dem Bau von innovativen Tankschiffen und von auf spezielle Herausforderungen der Kunden angepassten Spezialschiffen immer wieder Schrittmacher der Tank- und Gasschiffahrtsbranche und Pionier bei der Verwendung umweltfreundlicherer Kraftstoffe wie LNG. Heute verfügt die Jaegers-Gruppe über eine moderne Flotte von Doppel- und Mehrfachhüllenschiffen.



Das Freilager hat eine Kapazität für 20.000 Tonnen Stahlprodukte und kann über wasserübertragende Krananlagen direkt von Binnenschiffen und Bahnwaggons erreicht werden.

© CTS – alle Bilder in diesem Artikel

30 Jahre CTS Duisburg

Vom Spediteur
zum Stahllogistiker.

(dü) Am 1. April 1992 gründete Rainer Cremerius (62) in Duisburg-Hüttenheim eine Lkw-Spedition mit Ausrichtung auf die Stahlbranche. Seit 2007 ist die CTS Cremerius-Transport-Service GmbH im Duisburger Parallelhafen auf einem 26.000 Quadratmeter großen Grundstück ansässig, wo in fünf technisch hochwertig ausgerüsteten Lagerhallen mit einer Gesamtlagerfläche von 12.500 Quadratmetern und auf einem 6.500 Quadratmeter großen Freilager die Lagerung und das Handling von Stahlprodukten aller Art betrieben wird. Aus dem einstigen Lkw-Unternehmen wurde

WEITERLESEN 



Die Geschäftsleitung der CTS GmbH (v.l.): Phillip, Rainer und Thorben Cremerius

in den vergangenen 30 Jahren ein auf die Stahlbranche spezialisierter Logistiker, der neben intermodalen Transportketten auch diverse Zusatzdienstleistungen anbietet.

Zweite Generation erweitert Familienunternehmen

Im Juni 2017 sorgte Firmengründer Rainer Cremerius für Kontinuität in der Leitung des Familienunternehmens und berief seine Söhne Thorben (33) und Phillip (30) in die Geschäftsführung. Beide sind bereits seit 2015 im Unternehmen tätig. Sie schlossen eine Ausbildung zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistungen ab und brachten deshalb gute Voraussetzungen mit, um das berufliche Lebenswerk ihres Vaters erfolgreich fortzuführen. Während Thorben Cremerius von Beginn an in

der Lkw-Spedition tätig war und sich um die allgemeine Verwaltung und das Personalwesen kümmert, verantwortet Phillip Cremerius die 2015 gegründete Binnenschiffahrtsabteilung sowie das Lager- und Umschlaggeschäft.

Multifunktionaler Standort Duisburg

Dank zukunftsweisender Investitionen in moderne Lager- und Umschlaganlagen zählt CTS heute zu den modernsten Stahllogistik-Centern im Ruhrgebiet. 2007 baute Rainer Cremerius für knapp elf Millionen Euro am Duisburger Parallelhafen auf einem 26.000 Quadratmeter großen Grundstück ein trimodales und witterungsunabhängiges Terminal mit zunächst vier je 2.500 Quadratmeter großen Hallen. Das ehemalige Brenntag-Gelände wurde nach

der Sanierung für 50 Jahre vom Duisburger Hafen gepachtet. Zwei Jahre später war die Anlage bereits ausgelastet, so dass der zweite Bauabschnitt mit einer weiteren Halle, ergänzt um ein 6.500 Quadratmeter großes Freilager, realisiert wurde. Die Anlage ist hochwassersicher gebaut, denn die in den Hallen umgeschlagenen und behandelten Produkte sind zum Teil höchst nässeempfindlich. Weitere sechs Millionen Euro flossen im Jahre 2010 in die Kapazitätserweiterung des Stahllogistikzentrums, dessen Gelände nun mit fünf geschlossenen und drei offenen Lagerflächen voll ausgenutzt ist.

Am Standort Duisburg können bis zu 60.000 Tonnen Coils und Flachprodukte gelagert werden, weitere 20.000 Tonnen unter freiem Himmel. Zwei Hallen mit 5.000 Quadratmetern stehen als temperaturgesteuerte Lagerfläche zur Verfügung. Ein Deckenheizsystem verhindert, dass das Material anfängt zu schwitzen, und schafft so optimale Lagerbedingungen für die witterungsempfindlichen Stahlprodukte. Dank der wasserübertragenden Halle III können diese auch bei schlechtem Wetter problemlos aus Binnen- und Küstenmotorschiffen gelöscht werden. Die Halle verfügt über zwei Deckenkrane, die Traglasten bis zu 40 Tonnen bewältigen können. Insgesamt neun Krananlagen mit Nutzlasten zwischen 20 und 40 Tonnen, Gabelstapler und schienengebundene Quertransportfahrzeuge mit 60 Tonnen Tragkraft sowie ein Zwei-Wege-Unimog zum Verraumen der Güterwaggons transportieren die Güter zum jeweiligen Lagerplatz. Hauptschlaggüter sind Stahlcoils, Bleche, Träger, Brammen und Walzdraht.

Klimafreundliche Logistikkonzepte

„Da unsere Kunden zunehmend Wert auf klimafreundliche Transport- und Lagerkonzepte mit Binnenschiffahrt und Bahntransporten legen, haben wir die Dachflächen unserer Hallen teilweise mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Der umweltfreundlich erzeugte Strom fließt in einen Trafo, den die Stadt Duisburg als Pilotprojekt bei CTS installiert hat. Die gewonnene Energie wird für den Betrieb von Kränen, sensorgesteuerter LED-Beleuchtung, Wall-Boxen für E-Autos und anderen Bedarf an Strom genutzt“, berichtet Phillip Cremerius. „Gerade im Bereich Importgeschäft wächst der grüne Gedanke bei der Kundschaft. Logistikkonzepte mit mehreren Verkehrsträgern und einem Umschlag im Hinterland gewinnen zunehmend an Bedeutung“, ergänzt Thorben Cremerius.

„Das Wachstum der vergangenen fünf Jahre war nur dank einer sich kontinuierlich entwickelnden Nachfrage möglich, für die wir neue Lagerkapazitäten schaffen mussten.“

Dank weiterer Läger im Ruhrgebiet, etwa in Dortmund und Gelsenkirchen, sowie enger Kooperation mit Marktpartnern können wir heute einen Durchsatz von bis zu einer Million Tonnen Stahlprodukte im Jahr

realisieren, wovon allein 450.000 Tonnen über unseren Standort in Duisburg und bis zu 350.000 Tonnen über externe Läger abgewickelt werden“, so Phillip Cremerius.

Wachsendes Importgeschäft

Viele namhafte kleine und große Stahlhandelshäuser gehören heute zur Kundschaft der CTS GmbH. Darüber hinaus werden Kontakte zu allen großen Stahlerzeugern im In- und europäischen Ausland gepflegt. Die importierten Fertigprodukte stammen in zunehmendem Maße aus Asien, vor allem aus China, Indonesien, Korea und

Vietnam, aber auch aus der Türkei. Der Großteil des Materials kommt per Seeschiff über die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) und wird von dort vorzugsweise per Binnenschiff zu den eLagerstandorten in Duisburg und im Ruhrgebiet transportiert.

Neben Umschlag und Lagerung sämtlicher Stahlprodukte gehören diverse Zusatzdienstleistungen zum Tagesgeschäft. Je nach Kundenwunsch werden die Stahlprodukte neutralisiert und umgestempelt. Stahlcoils werden ausgepackt, gemessen, beprobt und nachgeölt. Im Lager Duisburg werden auch Container mit Brammen, Flachstahl, Röhren, Stahlcoils oder Edelstahlprodukten beladen (gestufft) und über eines der neun Containerterminals im Duisburger Hafen weltweit zum Versand gebracht. Umgekehrt werden eingehende Seecontainer entladen (gestrippt) – die Waren werden auf Schäden kontrolliert, eingelagert oder direkt mit dem eigenen Fuhrpark zum Endkunden gebracht.

Eigene Lkw- und ...

In Duisburg werden täglich 35 bis 40 Lkw disponiert, davon zehn eigene Sattelzüge, oft mit kurzen Coil-Aufliegern, die Coilgewichte bis zu 30 Tonnen transportieren können. „Zum Einsatz kommen zusätzlich langfristig gebundene Subunternehmer, die meist mehrere Lkw besitzen und in unseren Farben auf den europäischen Straßen unterwegs sind“, so Thorben Cremerius.

... Binnenschiffslogistik

Die Binnenschiffabteilung wurde von Phillip Cremerius aufgebaut, der seine Ausbildung bei einer Duisburger Reederei absolvierte. „Unsere Lagerkunden kaufen heute weltweit Stahlmengen ein und übertragen uns in zunehmendem Maße die komplette Logistik ab Lieferwerk in Übersee bis zur Einlagerung in Deutschland. Wir organisieren auf Wunsch den

Umschlag und die Verzollung im Seehafen sowie den Transport per Binnenschiff oder Küstenmotorschiff in unser Hauptlager nach Duisburg“, so Phillip Cremerius. Durch Kooperationen mit deutschen, niederländischen und belgischen Partnern ist es CTS gelungen, fixe Logistikrouten zwischen den ARA-Häfen und dem Ruhrgebiet aufzubauen. „Die regelmäßigen Transportdestinationen reichen heute bis Mannheim und Karlsruhe am Oberrhein, in die Nebenflüsse Main und Mosel sowie in das deutsche Kanargebiet. 2021 wurden insgesamt über 1,5 Millionen Tonnen bewegt“, freut sich Phillip Cremerius.

Stabile Basis für solides Wachstum

Das Engagement der jungen Generation macht sich auch bei der guten Umsatzentwicklung bemerkbar. Er ist von 25 Millionen Euro im Jahr 2017 auf 45 Millionen Euro im Jahr 2021 gestiegen. 50 Mitarbeiter sind in der Verwaltung tätig, ergänzt um 40 gewerbliche Mitarbeiter im Lager- und Lkw-Bereich. „Dank flacher Hierarchien gibt es bei uns kurze Entscheidungswege, mit denen wir rasch auf sich bietende Marktchancen reagieren können.“

Mit einem Durchschnittsalter von unter 40 Jahren beschäftigen wir ein junges, dynamisches und hochmotiviertes Team.

Im Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter legen wir viel Wert auf ein gutes und harmonisches Betriebsklima und versuchen, durch verschiedene Ansätze neue Anreize für unsere Belegschaft zu schaffen“, freuen sich Thorben und Phillip Cremerius. Sie stimmen neue Entwicklungen im Familienunternehmen eng mit dem Senior Rainer Cremerius ab: „Wir sind froh, mit ihm einen in der Stahlbranche langjährig erfahrenen Experten an der Seite zu haben. Schließlich hat er 30 Jahre lang mit mutigen Entscheidungen und innovativen Investitionen die Grundlage für die prosperierende Entwicklung unseres Familienunternehmens gelegt und damit die Voraussetzungen für weiteres Wachstum in der Zukunft geschaffen.“

Coillager CTS



Simon Hegele
Logistik und Service

LOGISTIK WEITERGEDACHT...

Simon Hegele Gesellschaft für Logistik und Service mbH | Bliersheimer Str. 22-28 | 47229 Duisburg | simon-hegele.com | Mehr erfahren:



Kunst-Frühling in Duisburg

**Neue Ausstellungen
in Duisburgs großen
Kunstmuseen.**

© Cardiff & Miller, Sad Waltz and the Dancer Who Couldn't Dance, 2015, Lehmbruck Museum | the artists and Luhring A

(gran) Mit neuen Ausstellungen sind die drei großen Duisburger Kunstmuseen, Lehmbruck, Küppersmühle und DKM, in das neue Jahr gestartet. Während das Museum Lehmbruck spektakuläre Installationen von Janet Cardiff und George Bures Miller, der Wilhelm-Lehmbruck-Preisträger des Jahres 2020, präsentiert (bis 14. August), zeigt das Museum Küppersmühle mit „Klang der Stille“ eine Retrospektive des Malers Raimund Girke (bis 26. Juni). Das Museum DKM widmet sich mit gleich zwei Ausstellungen dem Thema der Schönheit: „EROS in Erwartung der Ewigkeit“ mit Werken aus der Sammlung DKM (bis 25.9.) und „Schönheit und Urkräfte der Natur“ mit Fotografien von Claudia Terstappen (ebenfalls bis 25.9.). Dabei begeben sich die Aussteller in allen drei Fällen abseits des Mainstreams in der Kunstgeschichte auf die Pfade der Moderne.

Highlights im Museum Lehmbruck

Einen echtes Ausstellungs-Highlight in diesem Frühjahr bietet das Museum Lehmbruck mit den raumgreifenden Klanginstallationen, bewegten Maschinenskulpturen und interaktiven Environments des kanadischen Künstlerduos Janet Cardiff (geb. 1957) und George Bures Miller (geb. 1960) aus den vergangenen 20 Jahren ihrer Schaffenszeit. Für die Präsentation der Werke auf der rekordverdächtigen Fläche von 1.200 Quadratmetern sollte man sich

ein wenig Zeit nehmen und sie auf sich wirken lassen, empfiehlt Museumsdirektorin Söke Dinkla. Mit den fünf größeren und vier kleineren, interaktiven Rauminstallationen rücke die Ausstellung die multisensorischen Qualitäten des Plastischen in den Vordergrund. „Alles ist Skulptur“, ein Satz des niederrheinischen Künstlers und Avantgardisten Joseph Beuys, bekommt hier eine eindrucksvolle Bedeutung. Wochenlang wurde die umfassende Werkschau von den Künstlern und den Mitarbeitern des Museums vorbereitet. Es werden nicht nur einzelne Werke ausgestellt, sondern es wurden gleich mehrere, zum Teil schalldichte Räume im Neubau und im Souterrain des Museums aufgebaut.

Seit den 1990er-Jahren arbeiten Janet Cardiff und George Bures Miller zusammen und haben gemeinsam über 30 große Installationen, 28 Walks (begehbare Installationen) und verschiedene kleinere Arbeiten geschaffen. Sie leben und arbeiten in Berlin und in Grindrod/Kanada. Mit ihren Klangskulpturen und Installationen haben sie ein ganzes Genre geprägt und wurden dafür 2020 mit dem Wilhelm-Lehmbruck-Preis der Stadt Duisburg und des Landschaftsverbands Rheinland (LVR) ausgezeichnet.

© Janet Cardiff und George Bures Miller



Janet Cardiff und George Bures Miller
The Paradise Institute, 2001
Kunsthhaus Bregenz, 2006

Inspiration Pandemie

Zum ersten Mal ist in Europa mit „Escape Room“ aus dem Jahr 2021 in Duisburg das neueste Werk der Künstler zu sehen, das sie als Reflex auf die Pandemie geschaffen haben, die die Menschen in ihr eigenes Zuhause zwang und zwischenzeitlich zu scheinbar ausgestorbenen Städten führte. Zu erleben ist auch die Installation, die die Künstler vor mehr als 20 Jahren international bekannt machte: „The Paradise Institute“ aus dem Jahr 2001. Dafür erhielten sie den Goldenen Löwen der 49. Biennale in Venedig. Dahinter verbirgt sich eine Art Kinoinstallation, in der ein 17-minütiger Film gezeigt wird, der aus Versatzstücken eines geheimnisvollen Thrillers zu bestehen scheint. Über Kopfhörer kann man die Filmtone hören, aber auch merkwürdige Störgeräusche hören, die von anderen Kinobesuchern zu stammen scheinen, wie Hüsteln, Räuspern und Flüstern.

Eine Arbeit des Duos bleibt Duisburg sogar erhalten: So wurde die wie eine Marionettenbühne wirkende Klanginstallation „Sad Waltz and the Dancer Who Couldn't Dance“ aus dem Jahr 2005 angekauft. Eine männliche Marionette sitzt an einem Flügel und scheint „Sad Waltz“, ein ruhiges, aber nicht minder dramatisches, trauriges Stück des armenischen Komponisten Edward Mirsojan, zu spielen.

Unterstützung für die Ausstellung bot auch die duisport-Gruppe. „Duisburg ist unser Heimathafen, wir sind untrennbar mit der Stadt und der Region verbunden. Gesellschaftliches und kulturelles Engagement, das den Zusammenhalt unserer Gesellschaft stärkt, sind unverzichtbarer Bestandteil unserer unternehmerischen Tätigkeit. Es ist uns deshalb eine große Freude, die Ausstellung der Wilhelm-Lehmbruck-Preisträger mit Kunsttransporten über den Seeweg zu unterstützen“, schreibt Markus Bangen, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport), in einem Grußwort. Dazu wurde im Dezember 2021 ein Container in Kanada mit einem Großteil der Werke auf den Seeweg gebracht. Im Februar wurde der Container in Duisburg vom Lehmbruck-Museum in Empfang genommen.





Raimund Girke
Helles Bild, 1959
 Öl auf Leinwand
 90 x 125 cm



© VG Bild-Kunst, Bonn 2022 | Foto: Udo Schäfer, Mühlital, MKM Museum Küppersmühle, Duisburg, Sammlung Ströher

MKM Duisburg

Ganz auf die Farbe Weiß setzt dagegen das Museum Küppersmühle mit „Klang der Stille“. Am Innenhafen wird aus Anlass des 20. Todestages eine Retrospektive des Malers Raimund Girke mit 130 Werken aus fast 50 Schaffensjahren gezeigt. Kuratiert wurde sie von dessen Tochter und Nachlassverwalterin Madeleine Girke in Zusammenarbeit mit Walter Smerling, dem Direktor des MKM. Den Titel der Ausstellung „Klang der Stille“ führt Madeleine Girke darauf zurück, dass ihr Vater viel Musik hörte, auch beim Malen. Wie ein Musiker mit seiner Musik Empfindungen ausdrücken will, so will das ein Maler mit Farbe, Form und Pinselstrich. Kraftvolles und Feines findet sich in der Malerei wie im übertragenen Sinne Lautes und Leises in der Musik.

Raimund Girke gilt als einer der maßgeblichen Wegbereiter der analytischen Malerei, der durch seine Auseinandersetzung mit der Farbe Weiß bekannt wurde. Dabei änderte er über die Jahre immer einmal wieder die Maltechnik von der Spritztechnik bis zum breiten und kräftigen Pinselstrich. Seit Mitte der 1980er-Jahre lässt Raimund Girke mehr Farben zu, wie

Erdfarben oder Blautöne. Gegenständliche Malerei interessierte ihn nicht. Schon früh verschrieb er sich der Abstraktion. Für ihn war Weiß die „Königin der Farben“. Er erforschte sie geradezu und lotete sie in den verschiedenen Schaffensphasen aus.

„Ich will in meinen weißen Bildern den Bildraum nicht fixieren, sondern das Bild in ein Stadium führen, das über die Bewegung in der Fläche hinaus die unbegrenzte räumliche Bewegung ermöglicht. Diese beruht auf dem feinnuancierten, an- und abschwellenden Weiß. [...] Das Weiß entzieht sich jeder Festlegung, es scheint sich ständig auszudehnen und zu verändern. Es ist Ruhe und Bewegung zugleich, ist grenzenlos und nimmt dem Bild seinen materiellen Zustand“, erläuterte Raimund Girke einmal seine Werke.

Die gezeigten Bilder reichen von normalen bis hin zu großformatigen Werken, die in den Wechselausstellungsräumen des Museums besonders gut zur Geltung kommen. Die Schau ist ein Projekt der Stiftung für Kunst und Kultur e. V. Bonn, die in Duisburg das Museum Küppersmühle betreibt. Gefördert wird die Ausstellung von der Evonik Industries AG.

**Raimund Girke wurde am 28. Oktober 1930 in Heinen-
 dorf (Jasienica) bei Breslau als Sohn eines Lehrers und
 Schulleiters geboren. Ende des Zweiten Weltkriegs floh die
 Familie aus Niederschlesien und ließ sich im Osnabrücker
 Land nieder. Nach seinem Abitur 1951 studierte Raimund
 Girke bis 1952 an der Werkkunstschule Hannover und
 anschließend bis 1956 an der Staatlichen Kunstakademie
 in Düsseldorf. Von 1966 bis 1971 war er Dozent an der
 Werkkunstschule Hannover, von 1971 bis 1996 Professor
 an der Hochschule der Künste Berlin. Seit den 1980er-Jah-
 ren hatte Raimund Girke ein Atelier in Köln, das seine
 Tochter Madeleine erst 2017 auflöste. Er starb 2002 und
 liegt in Köln auf dem Melaten-Friedhof begraben.**



© Martin Müller, Berlin



© Stiftung DKM



Albert Hinrich Hussmann, Olympiasieger, um 1920. Ausstellungsansicht EROS in Erwartung der Ewigkeit, Museum DKM

Im Zentrum der Duisburger Innenstadt: Museum DKM

Erotisch geht es im Museum DKM zu. Während der weibliche Akt in der Kunstgeschichte einen großen Stellenwert einnimmt, findet die Darstellung des männlichen Akts seit der Antike oft nur innerhalb eingeschränkter Rollenmuster statt, wie der des Märtyrers, Kriegers oder Helden. Männliche Schönheit und Sexualität waren lange ein Tabu – die Ausstellung „EROS in Erwartung der Ewigkeit“ will das infrage stellen.

Präsentiert werden Arbeiten von 34 Künstlern aus dem Bestand der Sammlung der beiden Museumsgründer und Kunstsammler Klaus Maas und Dirk Krämer. Darunter befinden sich viele kunstvolle Fotografien sowie Gemälde, Grafiken und einige

Skulpturen wie der lebensgroße „Römische Legionär“ von Mathieu Molitor aus dem Jahr 1910 oder auch ein Narziss des jungen Norbert Kricke, der später zu den großen abstrakten Künstlern im Nachkriegsdeutschland wurde. Die ältesten männlichen Aktfotografien stammen von Wilhelm von Gloeden (1856-1931), der um 1890 junge unbekleidete Männer in unschuldigen, jedenfalls nicht martialischen Posen fotografierte und der auf seine Weise versuchte, die Kunstsprache antiker Skulpturen ins Medium der Fotografie zu transportieren.

Wichtige deutsche Namen in der DKM-Sammlung sind die Fotografen Herbert List (1903-1975) und Herbert Tobias (1924-1982) sowie Ulrich Tillmann (1951-2019). Als eine Entdeckung im Bereich der

erotischen Fotografie gilt der seit Jahren in Berlin lebende US-Amerikaner Daniel Kane (Jahrgang 1954), dessen inszenierte Männerportraits immer die Namen der Porträtierten tragen, um sie nicht als Objekte erscheinen zu lassen. Während in der Regel Fotografen männliche Akte schufen, macht Katharina Bosse hier eine Ausnahme. Sie hat ihren Ehemann mit erotischem Impetus fotografiert – mit für Frauen charakteristischen Kleidungsstücken und femininen Attributen ausgestattet. Dass man die Phallus-Symbolik auch ironisch betrachten kann, soll wohl ein rund 200 Jahre alter, 256 Zentimeter hoher Stoßzahn eines Narwals demonstrieren, der in diesem erotischen Ambiente eine ganz andere Bedeutung zu bekommen scheint.

Ebenfalls aus eigenen Sammlungsbeständen wurde die Sonderschau „Schönheit und Urkräfte der Natur. Claudia Terstappen“ bestückt. Die vielseitige Künstlerin (Jahrgang 1959), die schon seit Jahren mit den DKM-Sammlern verbunden ist, präsentiert eine Auswahl von Naturfotografien in Schwarzweiß aus den 1990er-Jahren bis in die frühen 2000er-Jahre. Gezeigt werden zum Beispiel Urwälder als Sinnbilder einer intakten Natur neben Bildern von der Zerstörung der Naturparadiese durch Buschbrand. Mit raffinierter Kamertechnik schafft Claudia Terstappen auch künstliche Orte, wie einen Berg, der an eine Kultstätte der Aborigines in Australien erinnert, den es in der Wirklichkeit aber gar nicht gibt.

Weiterhin zu sehen ist im DKM die Ausstellung „Omoshirogara“ – eine Sammlung historischer Kimonos der Textilhistorikerin und -sammlerin Yoshiko Inui (bis 4.9.). Die Motive erzählen 160 Jahre japanische Geschichte. In den Mustern und Symbolen offenbart sich das ganze Drama der japanischen Modernisierung, die durch die Begegnung mit dem Westen angesto-

ßen wurde. Gleich dem Kaiserhaus ist der Kimono eine Konstante des japanischen Lebens, so die Ausstellungsmacher. Er bleibt sich im Wesentlichen gleich. Weil nun der Kimono seine Form nicht ändert, müssen sich die Muster verändern, die ihn zieren. „Bizarre Muster“ (Omoshirogara) tauchen gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf, als die Mode die Moderne zu verarbeiten beginnt: Eisenbahnen, Schlachtschiffe, Flugzeuge, Kino, Mickey Mouse, Postkarten oder auch Zeitungsberichte über militärische Heldentaten. Widmen sich die Muster vor 1900 einer Synthese von Tradition und Neuem, so zelebrieren die 1920er-Jahre einen optimistischen Internationalismus mit Zeppelin und Olympischen Spielen. In den 1930er-Jahren verdüstern sich die Farben und Symbole, als Japan mit Nazi-Deutschland und dem faschistischen Italien paktiert. Die Ausstellung wird gefördert von der Japan Foundation und dem Auswärtigen Amt.

Ausstellungsansicht EROS in Erwartung der Ewigkeit, Museum DKM



© Stiftung DKM



28. Mai 2022

Classic Bike Tour „Duisburg Steel“



Du liebst Rennräder, Retro-Style und gemeinsame Ausfahrten? Du hast Lust nette Menschen kennenzulernen und spannende Landschaften zu entdecken? Dann ist „Duisburg Steel“ genau die richtige Tour für dich!



**WILLKOMMEN ZUR CLASSIC BIKE TOUR „DUISBURG STEEL“
DU LIEBST RENNÄDER, RETRO-STYLE UND GEMEINSAME AUSFAHRTEN?
DANN IST „DUISBURG STEEL“ GENAU DIE RICHTIGE TOUR FÜR DICH!**

| | | |
|--|---|--|
| <p>WAS IST DUISBURG STEEL?</p> <ul style="list-style-type: none">• EINE GEMEINSCHAFTLICHE FAHRRADTOUR• DIE VERBINDUNG VON STAHL-RENNRAD UND STAHL-INDUSTRIE• EINE SPORTLICHE BETÄTIGUNG OHNE WETTBEWERBSDRUCK | <p>WELCHE STRECKE KANN GEFAHREN WERDEN?</p> <p>IHR KÖNNT ZWISCHEN EINER CA. 50 KM LANGEN UND EINER CA. 100 KM LANGEN STRECKE WÄHLEN.</p> <p>WAS KOSTEN DIE TICKETS?</p> <p>TICKETS GIBT ES AB 59 EURO IM VORVERKAUF ZU ERWERBEN.</p> <p>ACHTUNG!</p> <p>EINZIGE TEILNAHMEBEDINGUNG: DEIN RENNRAD MUSS TATSÄCHLICH AUS STAHL SEIN. EIN MAGNET-TEST WIRD BEI DER ANMELDUNG DURCHFÜHRT!</p> | <p>INFORMATIONEN UND ANMELDUNG:</p>  <p>FÜR RÜCKFRAGEN WENDE DICH GERNE AN DIE: TOURIST INFORMATION DUISBURG KÖNIGSTRASSE 86 47051 DUISBURG TEL: 0203 28544 0 E-MAIL: SERVICE@DUISBURGKONTOR.DE</p> |
|--|---|--|

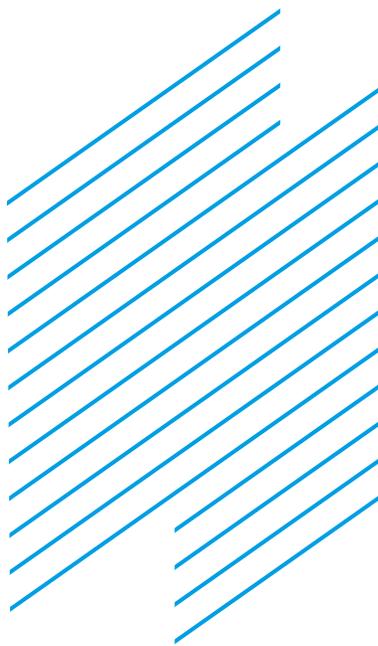
WANN FINDET DUISBURG STEEL STATT?
AM 28.05.2022 VON 07:00 UHR BIS 22:00 UHR.

WO FINDET DUISBURG STEEL STATT?
START UND ZIEL: LANDSCHAFTSPARK DUISBURG-NORD.

WIR FREUEN UNS AUF DEINE TEILNAHME!



Schiffsliste



LINIENVERBINDUNGEN

Status: Mai 2022

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* |
|-----------------------------------|---------------|----------|----------|-------------|
| Aserbaidshan | | | | |
| 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, Tornio (via Klaipeda) | 3 x pro Woche | 3 | DeCeTe | B/S |
| via Mäntyluoto | 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, Fredrikstad, Moss | | | | |
| Oslo, Kristiansand | 1 x pro Woche | 10 | DeCeTe | B/S |
| via Brevik | 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, Sundsval, Umea/Holmsund, Helsingborg | | | | |
| via 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 |
| Södertälje | 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 Schifffahrts- und Speditions GmbH | +49 203 31880 | amadeus@imperial-international.com |
| 3. Containerships CSG GmbH | +49 20351925010 | hbg.sales@containerships.eu |
| 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 Schifffahrts- und Speditions ges. 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 |
| GWV | +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.



Stand: Mai 2022

Bahnliste

- Bahnverkehre national
National railway transportation
- Bahnverkehre international
International railway transportation
- Schiffsverbindungen
Ship connections
- Kombiniertes 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: Mai 2022

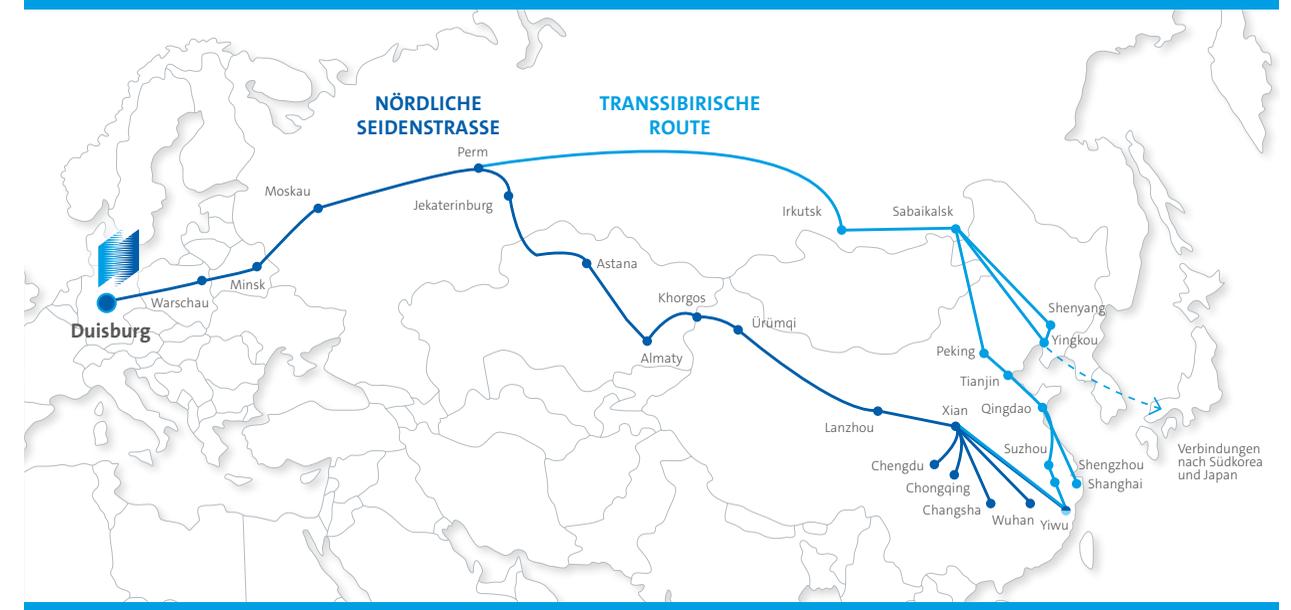
| National | von Duisburg | | nach Duisburg | | Operateur | Terminal |
|------------------------|--------------|----|---------------|----|-----------|-------------|
| | At | Et | At | Et | | |
| Bönen | 1-6 | A | 1-6 | A | 12 | GWW |
| Bremen/Bremerhaven/WHV | 2,4 | B | 1,3 | B | 12 | GWW |
| Buna | 2,5,6 | B | 1,4,5 | C | 5 | DKT |
| Dortmund | 2,4,6 | B | 2,4,6 | B | 23 | DeCeTe |
| Frankfurt (Oder) | 1,3,5,6 | B | 1,3,5,6 | B | 10 | DIT |
| 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 |
| Lehrte | 1-5 | B | 1-5 | B | 8 | DUSS |
| Leipzig-Wahren | 1-5 | B | 1-5 | B | 8 | DUSS |
| 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 | B | 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 | 5 | D | 6 | C | 5 | DKT |
| Schwarzheide | 1-4 | B | 2-5 | B | 5 | DKT |
| Singen (Htw) | 1-5 | B | 1-5 | B | 5 | logport III |
| Unna | 1-6 | A | 1-6 | A | 12 | GWW |

| 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 |
| 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 | B | 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 |
| Wolfurt | - | - | - | - | - | D3T |
| B-Belgien | | | | | | |
| Antwerpen | 2,4,6 | B | 1,3,5 | B | 8 | DUSS |
| Antwerpen | 6 | - | - | - | 8 | DUSS |
| Genk | 2,4,6 | B | 1,3,5 | B | 36 | logport III |
| 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 | 1-4 | D | 1-4 | D | 8 | DUSS |
| Madrid via Mouguerre | 1,3,5 | D | 1-6 | E | 8 | DUSS |

| International | von Duisburg | | nach Duisburg | | Operateur | Terminal |
|--|--------------|----|---------------|----|-----------|-----------------|
| | At | Et | At | Et | | |
| 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 |
| Marseille | 3 | C | 1 | C | 34 | D3T |
| 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 Arsizio | 1-5 | B | 1-5 | B | 30 | DUSS |
| Busto-Gallarte | 1-6 | B | 1-4 | B | 5 | DKT |
| Busto-Gallarte | 1-6 | B | 6 | C | 5 | DKT |
| Cervignano/Triest | 1,3,5,6 | B | 1,3,5,6 | B | 11/2 | logport III |
| Pomezia | 1-5 | B | 1-5 | B | 7 | DIT |
| Pordenone | 1,3,5 | B | 1,3,5 | C | 5 | logport III |
| Triest (via Ludwigshafen) | 1,3,5 | C | 1,3 | C | 8 | DUSS |
| Triest (via Ludwigshafen) | - | - | - | - | 8 | DUSS |
| Triest via Prag | 2,4,6 | E | 1,3,5 | E | 9 | DIT |
| L-Litauen | | | | | | |
| Kaunas | - | - | - | - | - | 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 | 32 | 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 | 1-3 | B | 2,4 | B | 5 | DIT |
| Rotterdam RTB (ECT, APM 1, Euromax) | 2,4,5 | B | 1,3,4 | B | 31 | DeCeTe |
| 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 | logport III/D3T |
| Gliwice | 2,5 | B | 1,3 | B | 33 | logport III |
| Poznan | 2,4,6 | B | 1,3,5 | B | 33 | logport III |
| Poznan | 1,3,5,6 | B | 1,3,5,6 | - | 10 | DIT |
| Swarzedz | - | - | - | - | 8 | DUSS |
| Walbrzych Fabryczny | - | - | - | - | 16 | RRT |
| Warschau-Pruszków | 1,3,5 | D | 2,4,6 | B | 5/9 | logport III/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 |

| International | von Duisburg | | nach Duisburg | | Operateur | Terminal |
|---------------------------------|--------------|----|---------------|----|-----------|-------------|
| | At | Et | At | Et | | |
| 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 |
| Nässjö | 1-4 | B | 1-5 | B | 13 | logport III |
| Nässjö | 5 | D | - | - | 13 | logport III |
| 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 | 1-4 | 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 |
| Halkali | - | - | - | - | 35 | D3T |
| 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

M. Preymesser GmbH & Co. KG Spedition



Ihr Partner für professionelle Logistikdienstleistungen

Moerser Straße 60 – 64 · 47059 Duisburg
 Fon (02 03) 3 18 34 – 0 · Fax (02 03) 3 18 34 – 29
www.preymesser.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 DBO 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 CMA CGM | +49 40 23 53 00 | | hbg.ecommerce@cma-cgm.com |
| 35 Berger Logistik | +43 5332 711 70 - 0 | | office@berger-logistik.com |
| 36 H.Essers | +32 89 300 211 | | tom.vanherk@essers.com |

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

56. Jahrgang – Heft 16/2022

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
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),
Katja von Loringhoven (kvl)
Stadt Duisburg

Beiträge ohne Autorenkürzel:

Unternehmenskommunikation duisport

Titelfoto:

dws Werbeagentur GmbH

Visuelles Konzept, Design & Satz:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Druck:

BASIS-DRUCK GmbH, Duisburg

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 111,1 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 51.000. 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



duisport agency GmbH

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



Logport Logistic-Center Duisburg GmbH

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



dfl duisport facility logistics GmbH

Port Logistics
Tel: +49 203 803-4233
dfl@duisport.de



logport ruhr GmbH

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



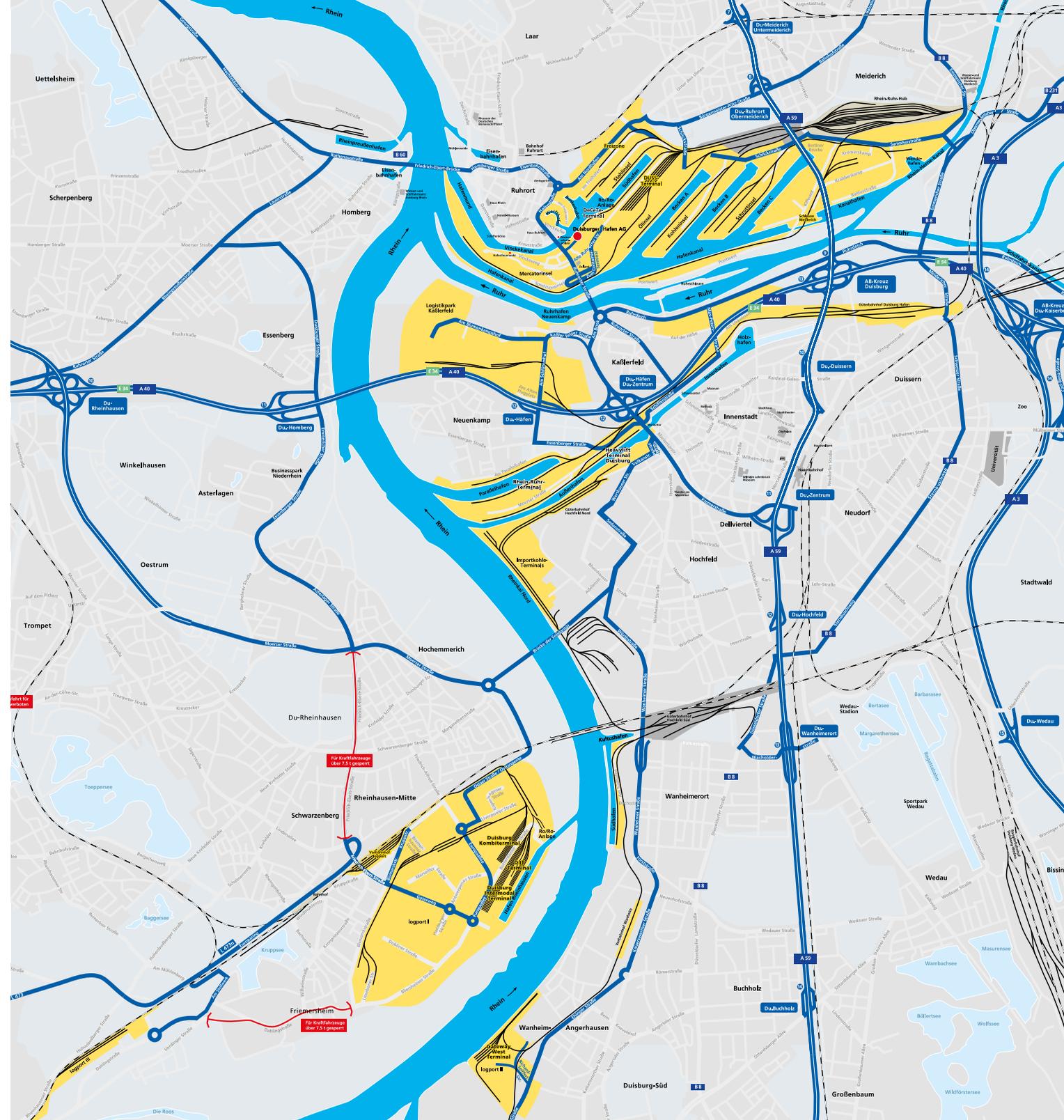
duisport packing logistics GmbH

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



BOHNEN LOGISTIK GmbH & Co. KG

Kontraktlogistik
Tel: +49 151 52669150



- Autobahn
- Eisenbahn
- Geplante Straße
- Hapterschließungsstraßen
- Wasserfläche
- Sitz der Duisburger Hafen AG
- Haupteisenbahnlinien
- Hafengebiet duisport

**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



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