magazin

duisport

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe Oktober 2023

21

Inhalt

8

27

HAFEN

duisport bündelt Stärken im Bereich der Industrielogistik 4

Railport-Projekt in der Türkei: Ein Brückenschlag 8

Nachgefragt bei Kevin Gründer: Ein Puzzle-Teil 15

Stahl statt Beton 16

Aus Alt mach Neu 18

Kurz notiert 20

NETZWERK

A40-Brücke: Fertigstellung steht kurz bevor 26

LOG4NRW: Entlastung für die Straßen in NRW 32

DIGITAL

Erfolgreiches Pilotprojekt gestartet 38

IM FOKUS

Vermittler und Treiber der Energiewende 40

KULTOUR

Eine Oase im Herzen des Volksparks 44

Kicken im Hafen 48

Internationale Sportwelt zu Gast in Duisburg 52

SERVICE

duisport-Routescanner für Ihre ideale Transportroute 56

Impressum 57

Der Hafen und seine Ansprechpartner 58

Hafenplan 59

42

NEUSTRUKTURIERUNG

duisport bündelt Stärken im Bereich der Industrielogistik

duisport industrial solutions

- **Aus duisport packing logistics wird duisport industrial solutions**
- **Kunden profitieren von erweitertem Leistungsportfolio und effizienteren Strukturen**

Die duisport-Gruppe bündelt das Knowhow und die Stärken ihrer Tochtergesellschaften aus dem Bereich der Industrielogistik unter der neuen Marke duisport industrial solutions. Die Kunden profitieren dabei vom kompletten Leistungsportfolio der neuen Einheit mit mehr als 500 Mitarbeitenden an mehr als 30 Standorten weltweit. Ob leicht oder schwer, genormt oder sperrig – die Kompetenzen umfassen die komplette Produktpalette rund um die Industrie- und Exportverpackung für den Maschinen- und Anlagenbau. Von der Lieferung hochwertiger und innovativer Verpackungssysteme über klassische Exportverpackung, von der gesamten Projektabwicklung und dem Dokumentenmanagement bis hin zur Werkslogistik samt Ersatzteillägern in den Niederlassungen der Kunden - die duisport industrial solutions gehört zu den Marktführern ihrer Branche.

duisport packing logistics

Electric Blue statt Grün
Natürlich zeigt der neue Look auch weiterhin die Verbindung zur duisport-Gruppe und ist deshalb dem Redesign des duisport-Logos angepasst.

duisport industrial solutions

Um die Wahrnehmung der neuen Gruppe als gemeinsame Marke für das Segment Industrielogistik zu stärken und das gesamte Leistungsportfolio aus einer Hand anbieten zu können, wurden in einem ersten Schritt fast alle deutschen Tochtergesellschaften der duisport-Gruppe aus den Bereichen Verpackungslogistik und Industriegüterverpackung umfirmiert und treten nun unter den Namen duisport industrial solutions (Exportverpackung und Logistikdienstleistungen) sowie duisport packaging solutions (Verpackungssysteme) auf. Sämtliche Aktivitäten der Einheit werden von Christian Staudner und Jan-Malte Wöhrle verantwortet.

Wissen und Kompetenzen aus einer Hand

duisport-CEO Markus Bangen: „International vernetzte Logistiklösungen erfordern einheitliche Prozesse und Standards. Mit der Neustrukturierung und Harmonisierung unserer Aktivitäten in der Verpackungs- und Industrielogistik gehen wir einen wichtigen Schritt in die Zukunft, steigern unsere Wettbewerbsfähigkeit in diesem Bereich und können künftig neue Marktsegmente erschließen." „Mit der neuen Struktur schaffen wir ein flächendeckendes Angebot aller Leistungen im Bereich der Verpackung und Industrielogistik in Europa und weltweit. Unseren Kunden können wir jederzeit und überall maßgeschneiderte Lösungen anbieten", sagt Christian Staudner.

„Durch die Bündelung von Wissen und Kompetenzen sowie die Entwicklung gemeinsamer Standards vermeiden wir darüber hinaus unnötige Doppelarbeiten, stärken den Gedanken der Nachhaltigkeit und können national und international leichter wachsen", ergänzt Jan-Malte Wöhrle.

IT-Harmonisierung ermöglicht Digitalisierung der Lieferketten

Weitere Synergien ergeben sich aus der Harmonisierung der IT-Systeme und der Digitalisierung der kompletten Lieferkette: Künftig werden Kunden alle logistischen Prozesse lückenlos verfolgen und überwachen können. Egal ob Verpackung, Kommissionierung, Wareneingang oder interner Transport – ob im Werk des Kunden, an einem der Konsolidierungsstandorte oder beim Lieferanten, egal ob in Indien, China, Polen, Deutschland, Frankreich oder Belgien.

In den Markt der Spezialverpacker für den Maschinen- und Anlagenbau ist duisport im Jahr 2007 mit der Übernahme der Essener VTS-Gruppe eingestiegen. 2010 wurde aus der VTS die duisport packing logistics, kurz dpl. Mit der Übernahme der Anteilsmehrheit an der Weinzierl-Gruppe im Jahr 2014 konnte das Serviceportfolio spürbar um den Bereich Verpackungssysteme erweitert werden. Seitdem ist die Sparte Verpackungslogistik kontinuierlich national und international gewachsen. Die dpl hat sich vom traditionellen Kistenfabrikaten und Verpacker zum namhaften Logistikdienstleister für die Industriegüterverpackung sowie Hersteller von innovativen und hochwertigen Verpackungssystemen entwickelt.

Leiten die neu firmierte Verpackungsgruppe: Jan-Malte Wöhrle und Christian Staudner (von links)

Folgende Unternehmen gehören zur Dachmarke duisport industrial solutions:

duisport industrial solutions West GmbH
(ehemals duisport packing logistics GmbH)

duisport industrial solutions SüdOst GmbH
(ehemals dpl Chemnitz GmbH / dpl Weinzierl Verpackungen GmbH – beide Unternehmen wurden verschmolzen)

duisport packaging solutions Süd GmbH & Co. KG
(ehemals Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG)

duisport packing logistics India Pvt. Ltd.

Breeze Industrial Packing GmbH

EILS SAS (Frankreich)

RELOPACK SP. Z O.O. (Polen)

duisport industrial Packing Service (Wuxi) Co., Ltd (China)

dpl International N.V. (Belgien)

Alle weiteren Informationen unter:
www.duisport-industrial-solutions.de

Neues Logo symbolisiert Weiterentwicklung

Mit der Umfirmierung geht auch eine Modernisierung des gesamten Außenauftritts einher – von der Visitenkarte bis zur Beschilderung und Arbeitskleidung: Der neue Look zeigt weiterhin die Verbindung zur duisport-Gruppe und ist deshalb dem neuen Design des duisport-Logos angepasst. Das neue Logo stellt die Potenzialentfaltung der Sparte Industriegüterverpackung dar. Die Bildmarke zeigt den Ursprung des Unternehmens: eine Kiste stellvertretend für die über 50-jährige Geschichte des Unternehmens. Das Element oben rechts wird dabei aufgefaltet – und steht sinnbildlich für die Erweiterung und die Weiterentwicklung der Marke in Richtung Industrielogistik. Es wächst aus der großen Erfahrung aller Gruppenmitglieder, die in den drei Elementen der Kiste zusammengeführt werden. Gemeinsam bilden diese drei Elemente das „d" aus duisport – und für die Kunden ein umfangreiches Angebot an Verpackungs- und Industrielogistiklösungen.

RAILPORT-PROJEKT IN DER TÜRKEI

Ein Brückenschlag

Zum Artikel

Das Terminal, das duisport gemeinsam mit der Arkas-Gruppe in der Nähe der türkischen Metropole Istanbul baut, nimmt Konturen an. Mit Start der 2. Bauphase findet jetzt eine Geschichte mit gutem Teamwork, technischen Herausforderungen und vielen dreckigen Gummistiefeln eine vielversprechende Fortsetzung.

(wko) „Jetzt kommt das Konstruktive." Eher beiläufig sagt Matthias Palapys, Leiter der duisport-Bauabteilung, diesen Satz. Und ihm ist dabei die Erleichterung anzusehen: Das neue Terminal, das gerade in der Nähe von Kartepe, einer kleinen Stadt im Speckgürtel Istanbuls, entsteht, nimmt Konturen an. „Jetzt beginnt Phase 2", so Palapys. Und wieder schwingt dabei etwas mit. Vielleicht ist es ein wenig Vorfreude, auf das, was kommt. Was nicht verwundern würde, immerhin ist die technische Abteilung von duisport von Beginn an mit an Bord, begleitet die Planungen und die bauliche Umsetzung sehr eng und entscheidet mit.

Matthias Palapys ist federführend dafür zuständig, dass das Joint Venture von duisport und der türkischen Arkas Holding auf die Beine kommt. Gemeinsam haben alle ein Ziel: Da, wo vor dem ersten Spatenstich im November 2021 auf einer Fläche von rund 265.000 Quadratmetern noch Sumpf und Morast das Bild bestimmten, soll ein bimodales Frachtterminal für Container und Einzelgüter sowie Fertigfahrzeuge und Anhänger entstehen. Mit einer zweistelligen Millionensumme ist das Railport-Projekt „Kartepe Intermodal Logistics Terminal" die größte Auslandsinvestition von duisport. Es ist ein „Brückenschlag zwischen Duisburg und der Türkei". So hatte es der ehemalige NRW-Verkehrsminister Michael Groschek bereits bei der Vorstellung erster Pläne im November 2015 genannt.

Die Voraussetzungen könnten besser kaum sein. Das Teamwork funktioniert: duisport bringt große Erfahrung im bimodalen Terminalbau ein, das türkische Logistikunternehmen Arkas seine internationalen Netzwerke. Hinzu kommt die geostrategische Lage der Türkei im Scharnier von Asien und Europa sowie die gute Anbindung des gigantisch großen Areals an Schiene und Straße.

Ein Bild, das Matthias Palapys aus einer Aktenmappe zieht, lässt nicht erahnen, wie groß die Fläche ist. 37 Fußballfelder würden dorthin passen. Vatikanstadt ist nicht einmal doppelt so groß. Damit ist das Türkei-Terminal auch für duisport ein Gigant. Denn selbst das Duisburg Gateway Terminal (DGT), das gerade als größer Hinterland-Hub im Duisburger Hafen entsteht, ist noch ein Stückchen kleiner.

Das Bild auf dem Tisch zeigt aber gut, wie es auf dem Terminal in Kartepe einmal aussehen wird. Fein aufgereiht sind hier hunderte von Autos eingezeichnet. Alles in 3-D. Alles in fröhlich-bunten Farben. Hinter den Autos steht eine gigantische Halle, umgeben von Lastwagen, die

Freuen sich zusammen mit Matthias Palapys (l.), Leiter der duisport-Bauabteilung, über den Baufortschritt (v. links): Altan Seçkin (Technische Bauleitung), Rabia Yılmaz (Service Personal), Hakan Öztürk (Projektmitarbeiter Planung), Murat Özdemir (Projektleiter), Peter Mondry (Bauleiter Tiefbau) und Çiğdem Yılmaz (Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator).

Auf dem matschigen Grund wäre es unmöglich gewesen, das Terminal zu bauen. Über eine Millionen Kubikmeter Boden wurden daher ersetzt.

Seit an Seit geparkt darauf warten, ihre Last abzugeben oder neue zu bekommen. Die 15 Meter breite Straße durchs Terminal ist ebenfalls da. Genauso die 38 Meter lange Brücke, die die beiden – durch die Straße getrennten – Terminalteile verbinden soll. Eine vierspurige Autobahn verläuft im Vordergrund, hinter dem Terminal ist eine Bahnstrecke, auf der schemenhaft ein Zug fährt. Möglicherweise kommt er gerade aus dem gerade einmal 130 Kilometer entfernten Istanbul und ist damit einer von unzähligen Zügen, die im Minutentakt durch den legendären Marmaray-Tunnel rauschen.

Zurück nach Kartepe. Das 3-D-Bild lässt erahnen, wie schön es hier ist: Berge, Wiesen, Baumreihen. Dunst steigt auf. Überall. Die aufsteigende Nässe liegt wie ein Schleier über der Anlage. Ob das alles genau so aussehen wird rund um das neue Logistikzentrum, ist noch nicht klar. Das Bild ist ein Modell. Ein „nice to have“, das allerdings schon sehr nahe an die Wirklichkeit reicht. Klar ist: Die Autobahn wird definitiv an einer anderen Stelle am Gewerbepark vorbeiführen. Sie ist aber da. Genauso die Eisenbahnlinie.

Das Logistikgelände hat bereits eine feste Kontur. Die Stützmauern stehen. Auch ein Teil der Fundamente für die Hallen und Gebäude ist gegossen – immer begleitet vom Dunst, der hohen Luftfeuchtigkeit. Die ist typisch für die Marmara-Region. „Warum? Ja, weil das Klima dort schlicht subtropisch ist.“ Das weiß Matthias Palapys aus eigener Erfahrung. Hohe Luftfeuchtigkeit und Platzregen haben gerade die ersten Arbeiten auf dem Gelände zur Mammutaufgabe gemacht. Denn auf dem matschigen Grund wäre es unmöglich gewesen, das zu bauen, was nötig ist, um den künftigen Bedarf zu decken. Wie sollten die 10.000 Meter Schienen auf dem durchnässten Areal ihre Spur halten? Wie sollte die Standfestigkeit eines tonnenschweren Schwellenkrans zum Umladen der Container vom Laster auf die Züge gewährleistet werden? Und wie sollte die im Endausbau fast 20.000 Quadratmeter große Lagerhalle dauerhaft Bestand haben? Oder der kleine Terminal-Bahnhof, das Umspannwerk, der Kraft-Öl-Tank, das schicke Verwaltungsgebäude? All das würde – das war klar – bei dem Untergrund keinen sicheren Stand haben. „Das wäre uns alles abgesackt und hätte irreparable Setzungen verursacht“, so Palapys. Die Bauexperten von duisport gingen daher auf „Nummer Sicher“ und ließen Teilbereiche des Bodens ausbaggern. Bis zu vier Meter tief gruben sich hierbei die Bagger in den morastigen Grund. Über eine Millionen Kubikmeter Boden wurden so nach und nach ersetzt. „Das Gelände liegt in einer Senke, da ist seit Jahrhunderten Wasser reingelaufen. Auch die Bahnstrecke wurde hierhin entwässert“, erklärt der Matthias Palapys, der selbst einige Mal bei seinen Baubesuchen mit dreckigen Gummistiefeln inmitten einer apokalyptisch anmutenden Mondlandschaft stand. Die Fotos, die seinerzeit entstanden sind, ließen nichts Gutes erahnen. Nicht zu vergessen die schwierige tektonische Lage der Region. Erdbeben und jeden Tag eine latente Bedrohung? Nicht ausgeschlossen!

Auf einer Fläche von rund 265.000 Quadratmetern entsteht das bimodale Frachtterminal.

Hier entsteht also tatsächlich das modernste Terminal der Region, auf das Ende 2024 die ersten Züge und Lkw fahren sollen und für dessen Eröffnung sich schon jetzt der türkische Ministerpräsident angekündigt hat? Geht das gut? „Klar, das geht sogar sehr gut“, wissen die Macher heute, wo schon vieles fertig ist.

So soll gegen mögliche Erdstöße beispielsweise tonnenweise Schotter helfen. Davon ist am Ende der 1. Bauphase nichts mehr zu sehen. Er wurde tief in den Boden eingebracht und soll mögliche Schwingungen möglichst schadfrei aufnehmen. So werden Häuser und Anlagen vor Schäden geschützt.

Außerdem konnte der Boden mit High-Tech-Drainagen sukzessive entwässert werden und es wurde rund ums Terminal ein Kanal mit vier Meter hohen Mauern gebaut, der das einfließende Wasser sammeln und in einen angrenzenden Bach leitet. Auch die riesigen Erdhaufen, die zwischenzeitlich das Bild der Baustelle prägten, sind weg. Damit hatten die Bauingenieure an strategisch wichtigen Stellen (Bahn, Hallen) das Wasser im Vorfeld unter vorgegebener Auflast aus dem Grund gepresst, damit später nichts absackt. Wie nötig das war, zeigt die Auswertung am Ende der Erdarbeiten: um fast 1,2 Meter war im Mittelpunkt der kritischen Fläche die Erde abgesunken. Palapys ist zufrieden: „Besser jetzt, als später. Das war die Idee, das hat geklappt.“ Phase 2 kann also beginnen!

Was macht das Projekt in Kartepe für Sie so besonders?

Gute Zusammenarbeit

Nach einer langen Konzeptions- und Planungsphase von 2015 bis 2021 freue ich mich, seit nunmehr knapp zwei Jahren vor Ort zum Gelingen des Projekts beitragen zu können. Eine besondere Erfahrung dabei ist die Zusammenarbeit mit den türkischen Planern und Partnern. Wir sind auf einem guten Weg!

Peter Mondry
Bodengutachter

Ein erheblicher Mehrwert

Das gemeinsam von Arkas und Duisport entwickelte Terminalprojekt „Railport" liegt auf der einst wichtigsten Wirtschaftstrecke der Seidenstrasse und ist daher im Logistiksektor von großer Bedeutung. Dieses Projekt wird nach der Eröffnung Ende 2024 einen erheblichen Mehrwert für die Türkei und die regionale Wirtschaft schaffen. Daher freut es mich besonders, als deutsch-türkische Architektin, Teil dieses großen Projektes sein zu dürfen.

Nazlıhan Çeçen
Projektleiterin Architektur

In meiner Heimatstadt

Die Herausforderung, ein Terminal in einem Sumpfgebiet dieser Größenordnung und den thopografischen und geologischen Anforderungen zu errichten, war von Beginn an eine spannende und lehrreiche Aufgabe. Das Projekt für die zwei auf internationaler Ebene sehr großen Unternehmen, mit einem sehr erfahrenen Projektteam war ein weiterer wichtiger Aspekt. Des Weiteren war es für mich eine Herzensangelegenheit, in der Heimatstadt meiner Eltern zu arbeiten, in der ich auch einen Teil meiner Kindheit verbracht habe.

Murat Özdemir
Projektingenieur

NACHGEFRAGT

Ein Puzzle-Teil

Kevin Gründer, Geschäftsführer duisport agency GmbH, über die Türkei als Wirtschaftspartner und die Chance, den Hafen breiter aufzustellen.

(wko) duisport möchte seine Hub- und Gateway-Funktion zwischen Duisburg und dem Mittelmeerraum stärken. Welche Rolle spielt hierbei das neue Terminal in der Türkei?

Kevin Gründer: Neben der Beteiligung an Interporto di Trieste ist der Railport Kartepe ein ganz entscheidendes Puzzleteil in unserer Planung. Aktuelle Entwicklung insbesondere aus China zeigt, dass wir uns als Hafen breiter aufstellen müssen, um bei Schwankungen weniger anfällig zu sein. Ein entscheidender Schlüssel wird die Erweiterung der kontinentalen Anbindung an Duisburg sein. Türkei sehen wir da in der Region als ganz wichtige Relation. Wir möchten zukünftig unseren Kunden zwei Alternativen zu den bestehenden deep sea Verkehren aus der Türkei anbieten: einmal Direktverkehre ex Türkei über unsere Beteiligung am Railport per Bahn über den Landweg und als zweite Option die Möglichkeit per Fähre ex Türkei nach Trieste und von dort über unsere Zugsysteme auf Duisburg.

Was sind die drei wichtigsten Gründe für das Engagement von duisport in Kartepe?

Gründer: Zum ersten: Die Türkei ist ein wichtiger Wirtschaftspartner und Standort für Deutschland. Dann wird Railport Kartepe ein bedeutender Hinterland Hub für die Seeterminals am Schwarzen Meer. Und drittens wird Railport Kartepe als Hub für die Landverkehre in Richtung Europa und insbesondere Duisburg eine wichtige Rolle einnehmen.

Wer wird von der engen Vernetzung der beiden Drehscheiben Istanbul und NRW profitieren können?

Gründer: Warenströme haben sich in den vergangenen Jahren extrem verändert. Viele unserer Kunden, die früher ex China und insbesondere über die Neue Seidenstraße ihre Waren bezogen haben, sind insbesondere seit dem Angriffskrieg auf die Ukraine in Richtung Türkei und Südosteuropa abgewandert. Dies ermöglicht flexibler und schneller auf äußere Einflüsse reagieren zu können. Und der Transportweg ist kürzer. Dies betrifft Kunden aus der Rohstoffindustrie, Textilindustrie, Konsumgüterindustrie.

INFRASTRUKTUR

Stahl statt Beton

Die Ponton-Anlage an der Ölinsel bekommt Zuwachs: Gleich zwei neue Schwergewichte aus Stahl sollen das Laden und Löschen erleichtern.

(wko) 120 Quadratmeter groß und 30 Tonnen schwer: Die Ölinsel im Duisburger Hafen bekommt in absehbarer Zeit ein neues Schwergewicht als Anlegestelle für Tankschiffe. Der Ponton schwimmt im Wasser von Hafenbecken A und hilft Tankschiffen, ihre flüssige Fracht durch meterlange Schläuche problemlos zu laden und zu löschen.

Der geschweißte Riese kommt nicht allein. Sein „kleiner Bruder“ wird direkt daneben im Wasser montiert. Der Ponton ist rund 40 Quadratmeter groß und bringt 12 Tonnen auf die Waage. Diese Anlage dient einzig als Fluchtsteg für den Notfall.

Pontons sind an dieser Stelle keine Unbekannten. Schon jetzt löschen und laden die Kunden der Firma TanQuid, das auf der Ölinsel 118 Lagertanks betreibt, ihre Ladung auf diese Weise. Nur: Die neuen Pontons sind rein aus Stahl. Bisher legen die Tankschiffe an Beton-Pontons an.

Aktuell baut die Firma SBS Andernach GmbH / Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG die neuen Anlagen und Stege zusammen. Danach geht es per Schwertransport über die Straße in den Hafen Andernach, wo sie ins Frachtschiff verladen werden. Über den Rhein geht es so bis nach Duisburg.

Mit dem Ausbau der bestehenden Ponton-Anlagen wird die Infrastruktur des Hafens gezielt modernisiert und ausgebaut, um die Leistungsfähigkeit der größten Logistikdrehscheibe Zentraleuropas zu erhalten und zu erweitern.

Pontons rein aus Stahl: Aktuell werden die neuen Anlagen und Stege zusammengebaut.

PORT LOGISTICS

WIR STEUERN IHRE WAREN IN DEN SICHEREN HAFEN.

Unter Full Service versteht unsere Port Logistics, Ihnen ein effizientes, lückenloses Gesamtkonzept für Ihre individuellen Beschaffungs- und Distributionsanforderungen zu bieten. Für eine nahtlose Transportkette können wir sowohl auf eigene Kapazitäten in Häfen und im Binnenland als auch auf eine eigene Infrastruktur mit einem optimal abgestimmten trimodalen Transportnetzwerk zurückgreifen.

RHENUS PORT LOGISTICS RHEIN-RUHR GMBH

- Allround-Logistiker auf 350.000 m² Fläche, davon 60.000 m² Hallenfläche
- 10 Terminals an unseren Standorten Duisburg, Dortmund, Bottrop, Hamm und Essen
- Trimodale Anbindung aller wasserseitigen Umschlagsbetriebe
- Umschlag, Lagerung und Transport von Massengütern, Stückgütern inkl. Gefahrgut, Containern und Projektladungen
- Abwicklung ganzheitlicher Transportketten sowie Mehrwertdienstleistungen
- Intelligente und kostengünstige Logistik-Lösungen aus einer Hand
- Offene Zoll-Läger
- Zertifiziert nach DIN ISO 9001

Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr GmbH · Moerser Straße 59
47059 Duisburg-Neuenkamp · Deutschland
Telefon: + 49 (0)203 73808-100 · E-Mail: vertrieb.rrr@de.rhenus.com
Internet: www.rhenus.group

INSTANDHALTUNG IM HAFEN

Aus Alt mach Neu

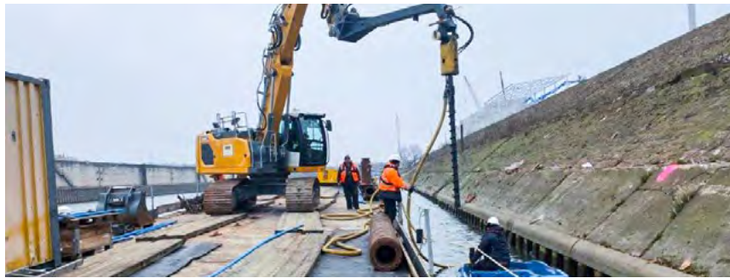
Die Spundwände am Südufer von Hafenbecken B sind 70 Jahre alt. Auf einer Länge von 400 Metern sollen sie nun erneuert werden. Ersten Schritte sind gemacht.

(wko) duisport investiert weiter massiv in den Erhalt und die Belastbarkeit seiner Infrastruktur: Auf einer Länge von 400 Metern sollen am Südufer von Hafenbecken B im Duisburger Hafen die maroden Spundwände aufwändig erneuert werden. Vor fast 70 Jahren waren sie montiert worden. Wind, Wasser und so mancher Aufprall eines anlegenden Schiffes haben ihnen seither schwer zugesetzt.

Bevor die 300 – bis zu 25 Meter langen – Stahlprofile gewalzt, angeliefert und montiert werden können, mussten die Kampfmittelsondierer ihr Okay geben. Mit langen Bohrern suchten sie in der Hafensohle nach Munition, Bomben sowie sonstigen Sprengmitteln – und fanden nichts. Gut für duisport, gut für die TSR Recycling GmbH & Co. KG, ein europaweit führendes Unternehmen für das Recycling von Metallen. Täglich legen hier Binnenschiffe zum Laden und Löschen an.

Die Bauarbeiten werden im laufenden Betrieb von der Wasserseite ausgeführt. Eine Sperrung wird es an der Stelle also nicht geben. Die Arbeiten dauern circa einJahr.

Insgesamt investiert duisport allein in diesem Jahr bis zu 100 Millionen Euro in die Hafeninfrastruktur, also Straßen, Brücken, Gleise und Hafenanlagen, um die Leistungsfähigkeit der größten Logistikdrehscheibe Zentraleuropas zu erhalten und zu erweitern.



Bevor die Arbeiten an den Spundwände beginnen konnten, mussten die Kampfmittelsondierer anrücken und ihr Okay geben.

DUISPORT NEWSTICKER

Kurz notiert

Neuigkeiten, Projekte und aktuelle Entwicklungen im Duisburger Hafen

duisport steht nachhaltig unter Strom

Mit neun neuen Elektro-Rollern hat die Dienstflotte des Duisburger Hafens wattstarke Verstärkung auf zwei kleinen Rädern erhalten.

Als erstes darf die Mannschaft im Stellwerk von logport I in Rheinhausen auf dem Rollbrett stehen. Fahrdienstleiterin Kira Kossinna und Ihre Kollegen haben es somit deutlich leichter, schnell und staufrei zur Arbeit zu kommen – selbst wenn sich auf den Straßen und Brücken Auto an Auto reiht. Daumen hoch für die Idee der Infrastruktur Bahn (IB) bei duisport! Schon bald sollen auch anderer duisport-Standorte von den schicken E-Scootern profitieren.

Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte hat Methode. So war Anfang 2023 jeder fünfte Pkw, der unter duisport-Flagge fährt, elektrisch. Bis 2025 soll sogar jedes zweite Auto ein Stromer sein. Bei den Flurförderfahrzeugen betrug die Quote schon Anfang des Jahres 64 Prozent.

Im jüngsten Nachhaltigkeitsbericht des Duisburger Hafens heißt es dazu: „Als weltweit größter Binnenhafen nehmen wir unserer Verantwortung ernst und arbeiten fortlaufend engagiert daran, unseren Beitrag für eine nachhaltige Zukunft zu stärken und auszuweiten.“

Sperrung des Oberbürgermeister-Karl-Lehr-Brückenzugs

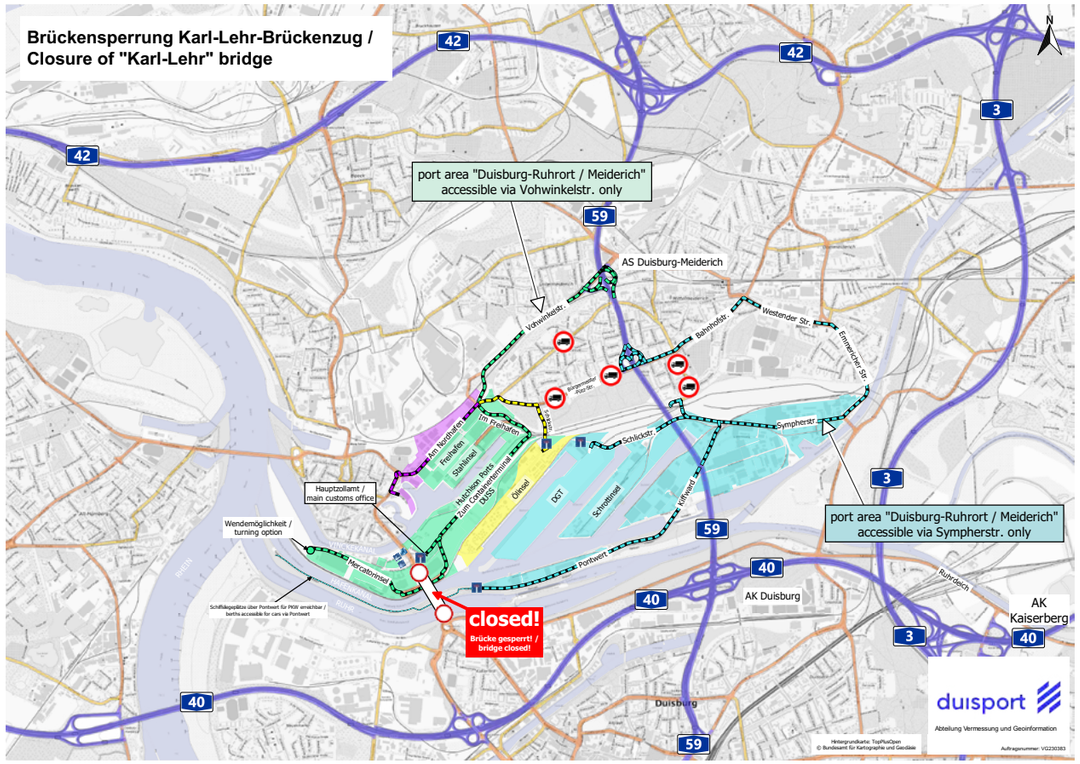
Der OB-Karl-Lehr-Brückenzug mit dem Verteilerkreis Kaßlerfeld und der Anbindung an die L140 ist eine der wichtigsten innerstädtischen Nord-Süd Verbindungen. Außerdem bindet er den Hafen an das überörtliche Straßennetz an.

Aufgrund des Abrisses der Kaiserhafenbrücke sowie Anpassungsarbeiten an die querenden Straßen Pontwert, Speditionsinsel, Kreisverkehr Kaßlerfeld und Kaiserhafen, ist eine Sperrung des gesamten Brückenzugs bis voraussichtlich Ende Dezember notwendig.

Seit dem 25. September 2023 hat die Stadtverwaltung eine dreimonatige Vollsperrung des Brückenzugs festgesetzt, sodass diese für alle Verkehrsteilnehmer nicht mehr passierbar ist. Weiterhin möchten wir darauf hinweisen, dass die Bürgermeister-Pütz-Straße für Lkw gesperrt ist.

Geplant ist eine Öffnung des Brückenzuges für den ÖPNV, Einsatzfahrzeuge der Polizei und Feuerwehr sowie Lkw vom/zum Hafen ab ca. Ende November.

Für aktuelle Informationen inklusive der Zeitpläne scannen Sie bitte den QR-Code.



Willkommen an Bord: duisport begrüßt neue Auszubildende

Wir wünschen einen guten Start und viel Erfolg!

In diesem Jahr vergrößerte sich die duisport-Mannschaft gleich um 23 junge Menschen, die ihre Ausbildung bei duisport begonnen haben.

Erster Tag! Was stand auf dem Programm? Den Hafen kennenlernen und die neuen Kolleginnen und Kollegen treffen natürlich!

Duisburg Automotive Logistics

Sauberer Start für die Duisburg Automotive Logistics: 200 Spitzenmanager aus der Autoindustrie, der Logistik und von Energiekonzernen kamen zur Premiere des Fachkongresses nach Duisburg – in die „Wasserstoff-Hauptstadt“, wie NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst in seinem Grußwort betonte.

Die Konferenz wurde gemeinsam von Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer, duisport, der Wirtschaftsentwicklung Duisburg Business & Innovation GmbH (DBI) und der Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg veranstaltet.

Zentrales Thema war der Weg in die CO2-freie Logistik. Nach Plänen der EU sollen die Emissionen bis 2040 um 90 Prozent gesenkt werden. „Die Herausforderungen sind gewaltig“, so duisport-CEO Markus Bangen in seiner Eröffnungsrede.

Strom oder Wasserstoff? „Einen Königsweg gibt es nicht“, ist sich Martin Daum, CEO von Daimler Truck, mit allen Experten einig. Beim Weg zum sauberen Brummi sei aber nicht nur entscheidend, was unter der Haube stecke. „Die fehlende Infrastruktur ist die Achilles-Ferse bei der Transformation zu einer CO_2-freien Logistik“, machte Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), deutlich.

Die Botschaft, die von Duisburg ausging, war eindeutig: Die Industrie kann liefern, braucht aber Abnehmer und Infrastruktur. Die Duisburg Automotive Logistics soll jährlich stattfinden. Die nächste Tagung ist für den 29. und 30. Oktober 2024 geplant.

Ehrengast am ersten Tag des Kongresses: Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA).

Gemeinsam stark

duisport hat sich „EcoPort813“, dem Förderverein für Wasserstoff und nachhaltige Energie, angeschlossen. Die Vereinsmitglieder kooperieren bei Fragen der Energiewende und unterstützen beim Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur am Niederrhein.

Lob gab es dafür aus dem Umweltministerium des Landes: „Die Energiewende und die notwendige Transformation der Wirtschaft können nur gelingen, wenn alle Partner an einem Strang ziehen und gemeinsam kreative Ideen entwickeln“, sagte Minister Oliver Krischer.

Besonders freute er sich, dass mit duisport und dem Hafen Rotterdam nun Europas größter Binnen- und der größte europäische Seehafen in dem Netzwerk vertreten seien. Die Verteilung des Wasserstoffs würde das immens erleichtern. duisport-CEO Markus Bangen: „Wir müssen alle Kräfte bündeln, um diese riesige Herausforderung gemeinsam zu meistern.“

Andreas Stolte (Geschäftsführer Deltaport Niederrheinhäfen; vorne links) und Markus Bangen (duisport-CEO; vorne 2. v. r.) unterzeichneten den Mitgliedsantrag. Über die Kooperation freuten sich NRW-Umweltminister Oliver 2. v. l.), Ingo Brohl (Landrat Kreis Wesel; v. r.), Klaus-Peter Ehrlich-Schnelting (Geschäftsführer, H2 Projektentwicklungsgesellschaft mbH; hinten l.) und Michael Düchting (Geschäftsführer, EcoPort813 Förderverein Wasserstoff und nachhaltige Energie; hinten r.).

Wasserstoff-Bildungszentrum

In der Nähe von HKM im Duisburger Süden soll auf einem Grundstück des Duisburger Hafens mit Fördermitteln des Landes und des Bundes ein neues Bildungszentrum für die Wasserstofftechnologie gebaut werden. Daher hat die Stadt das Vorhaben „Wasserstoff-Bildungszentrum“ für das 5-StandortePrograms, ein Förderprogramm des Landes zum Kohleausstieg, angemeldet.

Die Initiative ist ein Gemeinschaftsprojekt von duisport, KWS Energy Knowledge eG, Zentrum für BrennstoffzellenTechnik (ZBT), Verband für Anlagentechnik und IndustrieService e.V. (VAIS) sowie dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und den Kammern. Geplant ist, zunächst mit den Unternehmen in der Region zu eruieren und zu testen, welche Module der Fortbildung in den verschiedenen Sektoren notwendig und welche Mindeststandards einzuhalten sind.

„Ich bin davon überzeugt, dass wir mit dem Bildungszentrum neue Maßstäbe in der Aus- und Weiterbildung im Bereich Wasserstoff setzen werden“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.

Antragsteller für das H2-Bildungszentrum hinten (v. l.): Wirtschaftsdezernent Michael Rüscher, Stadt Duisburg, Markus Bangen (duisport), Joachim Jungsbluth, Zentrum für BrennstoffzellenTechnik (ZBT), Oberbürgermeister Sören Link, Stadt Duisburg, Ludger Kramer, Verband für Anlagentechnik und IndustrieService e. V. (VAIS), vorne: Britta Wortmann, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, Monika Bartels, KWS Energy Knowledge eG, Alexander Garbar (duisport)

BRÜCKEN IN NRW

A40-Brücke: Fertigstellung steht kurz bevor

Lückenschluss mit Brückenkuss lauteten die Schlagzeilen in den Medien aus Anlass der „Brückenhochzeit“ in Duisburg: Nach rund drei Jahren Bauzeit sind die beiden Hälften der A40-Rheinbrücke Ende März vollständig verbunden worden.

(gran) Die Fertigstellung des ersten Teilabschnitts der Brücke steht kurz bevor: Noch in diesem Jahr soll der Verkehr endlich rollen. Anschließend folgt der Bau einer zweiten, parallel verlaufenden Brücke, die 2026 fertig gestellt werden soll. Im Endausbau werden acht Spuren, vier in jeder Richtung, für den Verkehr zur Verfügung stehen.

Die A40-Rheinbrücke Neuenkamp, die Autobahnbrücke zwischen den Stadtteilen Duisburg-Neuenkamp und Duisburg-Homberg, gilt als wichtigste Verbindung des Ruhrgebiets und damit auch des Duisburger Hafens über den Rhein in Richtung Niederlanden sowie Belgien und damit zu den Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen. Mehr als 100.000 Fahrzeuge, darunter 10.000 Lkw, nutzen die Brücke täglich und wurden bislang durch zahlreiche Einschränkungen ausgebremst, insbesondere für schwere Lkw. Die Folge: Dauerstau wegen Gewichtskontrollen und Tempo 40.

Anfang des Jahres waren die Brückenbauteile noch getrennt. Nach rund drei Jahren Bauzeit sind die beiden Hälften der A40-Rheinbrücke Ende März vollständig verbunden worden.

„Jeder im Duisburger Hafen hat es gemerkt, auch die Bevölkerung: die Lkw-Fahrer umfahren diese Brücke durch Duisburg. Das ist ein Riesenthema, da kommen wir jetzt langsam raus“, freut sich duisport-CEO Markus Bangen. In der Logistik zähle jede Stunde. Staus seien ein echtes Problem gewesen – für alle. Zuversicht herrscht auch beim Bauherrn, der Deges. „Wir liegen voll im Zeitplan“, bestätigt Deges-Sprecherin Simone Döll. Die Fertigstellung des ersten Teilstücks der Brücke werde zu Entlastungen führen. Geplant sei, das erste Brückenbauwerk am 1. Advent für den Verkehr sechsspurig freizugeben. „Am 1. Advent oder sogar früher“, so Döll. Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH (Deges) ist eine 1991 gegründete Projektmanagementgesellschaft mit Sitz in Berlin, an der Bund und Länder beteiligt sind. Sie setzt große Infrastrukturprojekte um. Daneben gibt es noch die Autobahn GmbH des Bundes, die ebenfalls große Projekte betreut, wie zum Beispiel das ebenfalls kurz vor der Fertigstellung stehende Bauwerk der A1-Rheinbrücke in Leverkusen. Beide Gesellschaften sollen perspektivisch zusammengeführt werden.

Doch das 600 Mio. Euro schwere Projekt A40-Brücke in Duisburg und auch das in Leverkusen sind bislang zwar spektakuläre und sehr bedeutende Meilenstein bei der Sanierung der Autobahnbrückeninfrastruktur, aber wohl doch eher besondere Fälle. Denn die Situation der Brücken in NRW lässt tatsächlich wenig Raum für Zuversicht. Denn der Sanierungsstau ist einfach zu erheblich. In NRW sind hunderte Brücken marode. Laut NRW-Verkehrsministerium müssen allein 205 Brücken auf Landes- und Bundesstraßen abgerissen und neu gebaut, weitere 69 instandgesetzt und 22 verstärkt werden. Das Land rechnet dafür mit Aufwendungen von gut 1,8 Mrd. Euro. 2022 wurden von Straßen.NRW 64 Brücken saniert. Das kostete rund 70 Mio. Euro. In diesem Jahr sind 67 Maßnahmen mit einem Volumen von 100 Mio. Euro geplant. Zuständig ist das Land für 6422 Brücken, davon 2583 auf Bundes- und 3839 auf Landesstraßen. Viele der Brücken stammen aus den 60er und 70er Jahren und sind sprichwörtlich in die Jahre gekommen. Sie sind für die heutigen Verkehrsbelastungen nicht ausgelegt. Der stark gewachsene Lkw-Verkehr setzte und setzt den Brücken arg zu.

NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) räumt dann auch ein: „Wir haben uns jahrzehntelang zu wenig um die vorhandene Infrastruktur gekümmert“. Das Sanierungs-Tempo müsse erhöht werden, ansonsten werde es große Probleme geben, moniert auch Roman Suthold vom ADAC. Er spricht von 200 bis 300 Brücken, die im Jahr erneuert werden müssten. Würde das nicht gemacht, drohen nach seiner Auffassung Totalausfälle mit allen Konsequenzen, also Dauerstau auch auf Ausweichstrecken.

In der Öffentlichkeit schaut man dagegen lieber auf die Autobahnen. Ist doch hier der Bund zuständig – und damit Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP). Denn in NRW müssen auch 873 „Teilbauwerke an Autobahnbrücken“ dringend saniert werden. Stand Anfang 2023 gibt es bei 16 Brücken in NRW Verkehrseinschränkungen. In Deutschland insgesamt sind laut Bundesverkehrsmi-

„Wir haben uns jahrzehntelang zu wenig um die vorhandene Infrastruktur gekümmert.“

NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne)

„Das ist ein erneuter Rückschlag für den Logistik- und Industriestandort Duisburg, aber auch die ganze Rhein-Ruhr-Region", beschwert sich Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen IHK zu Duisburg über die Probleme an der Rheinbrücke in Uerdingen.

nisterium mehr als 4.000 Brücken dringend sanierungsbedürftig. Wie schnell Zögerlichkeiten dabei ins Auge gehen können, zeigt ein Blick auf Brücken der Sauerlandlinie A45. So galt die Rahmedetalbrücke lange als „nutzbar", bis sie dann doch überraschend schnell voll gesperrt werden musste – mit dramatischen Folgen für die Region. Sie ist inzwischen gesprengt worden. Insgesamt werden über 60 große Talbrücken auf der A45 gezählt.

Der Bund hat den Schuss längst gehört. Seit 2021 ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig und soll das Desaster rasch angehen. Sie will anstatt der 200 Brücken im Jahr deutschlandweit künftig 400 Bauwerke sanieren – ein ambitioniertes Ziel. Denn tatsächlich kommt die Autobahngesellschaft bei der Sanierung kaum hinterher. Den 873 „besonders sanierungsbedürftigen" Fällen stehen nur wenige Maßnahmen gegenüber. 2021 waren es in NRW 31, 2022 wurden 43 Brücken instandgesetzt. Viele Maßnahmen laufen noch. Dass man den von der Politik konstatierten „gewaltigen Sanierungsstau" in absehbarer Zeit bewältigt, bezweifeln daher die Experten.

Denn regelmäßig kommen außerdem weitere Sanierungsfälle hinzu. Kürzlich erst erfolgte eine neue Hiobsbotschaft: Die Rheinbrücke zwischen Duisburg-Mündelheim und Krefeld-Uerdingen, als Bauwerk im Jugendstil so etwas wie ein Wahrzeichen für Krefeld, muss Anfang der 2030er-Jahre durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die unter Denkmalschutz stehende 100 Jahre alte Stahlkonstruktion ist dem Verkehr nicht mehr gewachsen. Durch eine Tempobeschränkung und ein Verbot für schwere Lkw wird bereits gegengesteuert. Sie müssen die Umleitung über die A44 und damit die Flughafenbrücke in Düsseldorf-Meerbusch nehmen sowie die A40-Brücke in Duisburg. „Das ist ein erneuter Rückschlag für den Logistik- und Industriestandort Duisburg, aber auch die ganze Rhein-Ruhr-Region", beschwert sich dann auch Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen IHK zu Duisburg. Denn die Brücke erschließt nicht nur den Hafen Krefeld, sondern ist auch eine wichtige Verbindung zum Duisburger Hafen und der dort ansässigen Stahlindustrie sowie zwischen den Autobahnen A59/A3 und der linksrheinischen A57. Täglich fahren mehr als 21.000 Fahrzeuge über die Brücke, elf Prozent davon sind Schwerlastverkehr.

Die Wirtschaft fordert daher NRW-Verkehrsminister Krischer auf, die Brücke zur Chefsache zu erklären und den Neubau zu beschleunigen. „Seit 2017 weisen wir auf die marode Uerdinger Brücke hin. Passiert ist nichts", moniert Dietzfelbinger. Angemahnt wird eine Brückenkonferenz und ein konkreter Zeitplan für einen beschleunigten Ersatzneubau.

BEITRAG ZUR VERKEHRSWENDE

Entlastung für die Straßen in NRW

Projekt LOG4NRW: Ringzug ermöglicht Verlagerung von Lkw-Transporten auf die Schiene.

Eine schlagkräftige Allianz mehrerer Häfen und Eisenbahnbetreiber will für eine spürbare Entlastung der Verkehrssituation im Ruhrgebiet und in Südwestfalen sorgen. DeltaPort, duisport, der Hafen Dortmund sowie die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein werden unter dem Projektnamen „LOG4NRW“ zeitnah ein Bahn- und Binnenschiffsystem etablieren, mit dem ein erheblicher Anteil der Lkw-Verkehre in Nordrhein-Westfalen von der Straße auf Schienen und Wasserstraßen verlagert werden kann. Die Schirmherrschaft für das Projekt übernimmt Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Ansprechpartner für Buchungen:

Christian Riegel
LOG4NRW_dpa@duisport.de

Schnelle Verbindung vom Niederrhein bis nach Südwestfalen

Bis zu 27.000 Lkw-Fahrten können durch das neue Verkehrsangebot überflüssig werden. Ab dem 7. November 2023 sollen die ersten Züge rollen. Das geplante Konzept sieht folgende Verbindung vor: Voerde-Emmelsum (Container-Terminal Contargo) – Duisburg-Walsum logport VI (Multimodal Terminal Duisburg) – Hafen Dortmund (CTD Container- Terminal Dortmund) – Siegerland (Südwestfalen Containerterminal in Kreuztal) und zurück. Dies führt zu einer unmittelbaren Entlastung der Autobahnen 2, 4 und 45 sowie der ohnehin angespannten Verkehrssituation in Südwestfalen, insbesondere im Sauerland. Darüber hinaus ermöglicht das kombinierte Bahn- und Binnenschiffsystem erstmals Transporte zwischen den Terminals in Duisburg, Voerde-Emmelsum, Dortmund und Kreuztal.

Minister Krischer begrüßt diese Entwicklung: „Es freut mich sehr, dass es unseren Logistikunternehmen erstmalig gelungen ist, Schienengüterverkehre zwischen wichtigen Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens zu schaffen. Dies ist gerade für die Region rund um die Rahmedetal-Brücke besonders wichtig. Die Zukunftskoalition Nordrhein-Westfalens will die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße. Darum fördert Nordrhein-Westfalen seit vielen Jahren die Nicht-Bundeseigenen Eisenbahnen im Infrastrukturausbau.“

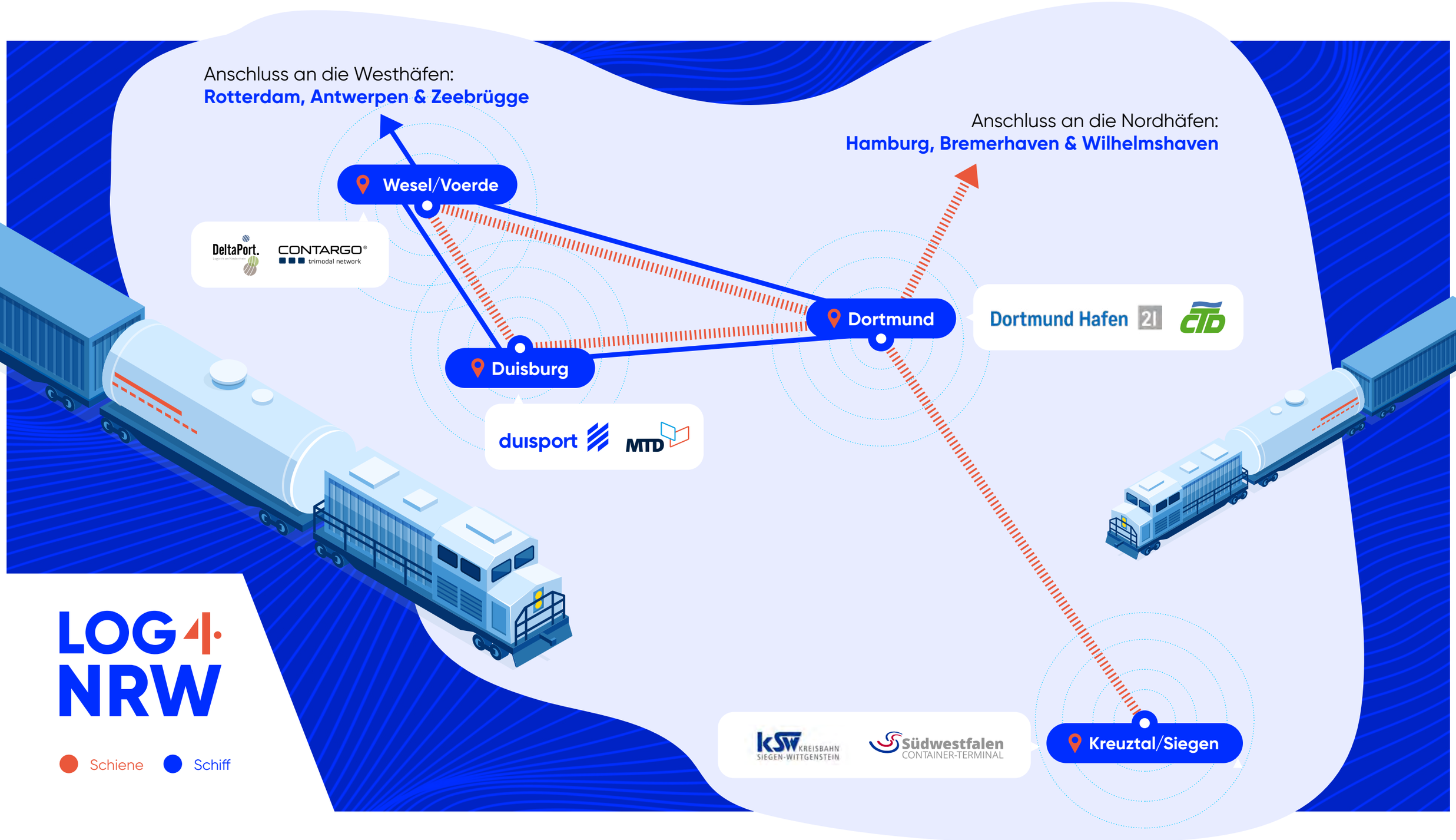
Von links: Markus Bangen (duisport-CEO), Andreas Müller (LR Kreis Siegen-Wittgenstein), Bettina Brennenstuhl (Vorständin Hafen Dortmund), Oliver Krischer (Minister MUNV NRW), Andreas Stolte (GF DeltaPort), Ingo Brohl (LR Kreis Wesel), Christian Betchen (GF Kreisbahn Siegen-Wittgenstein).

DeltaPort als Impulsgeber der LOG-4NRW-Projektidee hat sich bereits frühzeitig dem Thema der Verkehrsverlagerung gewidmet und in Zusammenarbeit mit der Universität Duisburg-Essen Lösungsansätze erarbeitet. Die regionale Vernetzung über den Einsatz von Binnenschiff und Bahn zur Hebung von Verkehrsverlagerungspotenzialen stand hierbei im Fokus. Aus diesem Impuls heraus wurde gedanklich das Projekt „LOG4NRW“ geboren. LOG steht hierbei für „Logistik“ und „4“, auf Englisch „four“ oder auch „for“ ausgesprochen, bedeutet „Logistik für Nordrhein-Westfalen“. Ziel des Projektes „LOG4NRW“ ist es, Quell- und Zielverkehre des bevölkerungsreichsten deutschen Bundeslandes auf alternative Verkehrsträger (Schiff / Bahn) zu verlagern. Im Rahmen der Kooperation mit dem größten Binnenhafen der Welt streben die Projektpartner nunmehr die kurzfristige Realisierung der Konzeptidee an.

Direkte Anbindung an die Nord- und Westhäfen

Der Hafen Dortmund als Logistikdrehscheibe für den Raum Dortmund, östliches Westfalen, Sauer- und Siegerland, verfügt über starke tägliche Bahnverbindungen in Richtung der deutschen Seehäfen. Zahlreiche Großverlader werden auf der letzten Meile von den beiden Dortmunder KV-Terminals (KV = Kombinierter Verkehr) beliefert. Die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) sind über die Häfen in Duisburg und Voerde-Emmelsum angebunden.

Das Südwestfalen Container-Terminal der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein verfügt derzeit über keine Bahnanbindung an die Drehscheiben Dortmund und Duisburg/Voerde-Emmelsum. Container


Anschluss an die Westhäfen:
Rotterdam, Antwerpen & Zeebrügge
Anschluss an die Nordhäfen:
Hamburg, Bremerhaven & Wilhelmshaven
Wesel/Voerde
DeltaPort.
CONTARGO
trimodal network
Dortmund
Dortmund Hafen 21
CTD
Duisburg
duisport
MTD
KSW KREISBAHN SIEGEN-WITTGENSTEIN
Südwestfalen CONTAINER-TERMINAL
Kreuztal/Siegen
LOG NRW
Schiene
Schiff

aus dieser Region werden also derzeit per Lkw zu den Hinterlandterminals Rhein/Ruhr oder direkt in die Seehäfen transportiert. Die Krombacher Brauerei als Großverlader liegt nur sechs Kilometer oder zehn Minuten Fahrzeit vom Terminal entfernt. Der bundesdeutsche Getränkefachgroßhandel nutzt das Südwestfalen Container-Terminal heute bereits zur Versorgung der Regionen Berlin, Bremen und Hamburg.

Kooperationen fördern nachhaltige logistische Lösungen

„Mit LOG4NRW bieten wir Deutschlands drittstärkster Wirtschaftsregion, Südwestfalen, auf einen Schlag ein Füllhorn an maritimen und kontinentalen Schienenverkehren zur Entlastung der Stau geplagten Ausweichrouten entlang der A45“, betont Landrat Andreas Müller, Aufsichtsratsvorsitzender der Kreisbahn. „Zugleich haben wir nun die Voraussetzung geschaffen, dass Unternehmen in der Region verstärkt über die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene nachdenken können, weil es praktikabel und wirtschaftlich ist sowie auch ökologisch Sinn macht“, so Kreisbahn-Geschäftsführer Christian Betchen.

„Wir müssen die Anstrengungen vorantreiben und erhöhen, um unsere Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft mit resilienten und nachhaltigen logistischen Lösungen zu versorgen. Als Landrat des Kreises Wesel freue ich mich besonders über den Startschuss des durch DeltaPort initiierten Logistikkonzeptes LOG-4NRW, welches nunmehr gemeinsam mit dem Duisburger Hafen, dem Dortmunder Hafen und der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein umgesetzt wird. Dieses wird erhebliche Lkw-Verkehre von unseren Straßen auf Bahn und Binnenschiff verlagern und somit einen bedeutenden Beitrag zur Mobilitätswende und zur CO_2-Reduktion in NRW leisten können“, freut sich Landrat Ingo Brohl.

Die Disposition der Buchungen für alle Kooperationspartner übernimmt die duisport agency GmbH als zentrale Marketing- und Vertriebsgesellschaft der duisport-Gruppe. Die Traktion der Züge wird gemeinsam von der duisport-Tochtergesellschaft duisport rail GmbH und der Dortmunder Eisenbahn durchgeführt – von Emmelsum über logport VI in Duisburg, den Dortmunder Hafen und das CTD bis nach Kreuztal.

Stabile und resiliente Lieferketten für die stärksten Wirtschaftsregionen in NRW

„Das Projekt LOG4NRW ist ein weiterer Beweis dafür, wie sinnvoll und effektiv Kooperationen innerhalb der Logistikbranche sein können. Hier entsteht eine vielfältige Win-win-Situation, von der nicht nur die beteiligten Partner, sondern auch Wirtschaft, Verbraucher und die Umwelt in Nordrhein-Westfalen profitieren“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.

„Nachhaltigkeit und Resilienz bilden die Grundlage für die Abbildung CO_2-armer und systemstabiler Logistikketten, die wir im Rahmen des LOG4NRW-Projektes als Partner gemeinsam initiieren wollen. Wir sind daher davon überzeugt, einerseits auf der Relation Emmelsum/Duisburg nach Dortmund und andererseits zwischen Dortmund und Kreuztal erhebliche ‚Last-Mile‘-Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern und somit einen erheblichen Beitrag für die Umwelt und die Wirtschaft leisten zu können“, sagt DeltaPort-Geschäftsführer Andreas Stolte.

„Die Kooperation der drei Binnenhäfen macht deutlich, dass Binnenhäfen zusammenarbeiten können und wollen und dabei einen großen Beitrag insbesondere im Bereich der Verkehrswende in NRW leisten."

„Die Kooperation der drei Binnenhäfen macht deutlich, dass Binnenhäfen zusammenarbeiten können und wollen und dabei einen großen Beitrag insbesondere im Bereich der Verkehrswende in NRW leisten. LOG4NRW ist ein gutes Beispiel für zukünftige Kooperationen von Binnenhäfen, um die vorhandenen Potenziale der Wasserstraße in Kombination mit der Schiene im Hinterland deutlich zu machen und diese zu heben“, sagt Dortmunder-Hafen-Vorständin Bettina Brennenstuhl.

STAHLTRANSPORTE & INTERNATIONALE LOGISTIK
Transporte auf Straßen, Schienen & Wasserwegen
Logistik, Umschlag, Lagerung, Container und sonstige Dienstleistungen

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

CTS Cremerius-Transport-Service GmbH
Am Parallelhafen 30 / Port Number 3885
47059 Duisburg / Germany
Tel.: +49 (0) 203 7 10 10 - 0
Mail: infodu@ctsduffo.de

ELEKTROMOBILITÄT UND ENERGIEMANAGEMENT

Erfolgreiches Pilotprojekt gestartet

Die Zusammenarbeit zwischen dem innovativen Startup IO-Dynamics und dem etablierten Unternehmen Weiss+Appetito ist eine beeindruckende Erfolgsgeschichte im Bereich der Elektromobilität und des Energiemanagements.

(jf) Nachdem sie sich auf einem Speeddating Event zur Vernetzung von Startups und Corporates von der startport GmbH kennengelernt hatten, erkannten beide Unternehmen sofort das Potenzial einer gemeinsamen Partnerschaft.

IO-Dynamics liefert mit ihrer Software IO-ELON die optimale Überwachung und Steuerung der Lade- und Energieinfrastruktur in Unternehmen. Hier kommt Weiss+Appetito in Spiel. Sie konnten Ihr Produkt „LiveCharger", eine modulare – auf Stromschienen basierte – Ladeinfrastruktur inkl. eichrechtskonforme Ladestationen, einbinden und voll vernetzen. Über die Plattform von IO-Dynamics wird jeder Ladepunkt optimal unter Berücksichtigung der Gegebenheiten Vorort gesteuert und für die öffentliche Nutzung zugänglich.

Hauke Lapschies, Chief Business Development Officer (CBDO) von IO Dynamics, drückt seine Freude über die erfolgreiche Testphase und die damit verbundene Partnerschaft aus: „Für das entgegengebrachte Vertrauen von Weiss+Appetito möchte ich mich bedanken. Der regelmäßige Austausch zwischen unseren Teams war äußerst zielführend und hat uns ermöglicht, gemeinsam an den Herausforderungen zu arbeiten und Lösungen zu finden. Ich bin mir sicher, diese Umsetzung war für beide Seiten eine wertvolle Gelegenheit, voneinander zu lernen und noch besser in der Elektromobilität zu werden. Ich bin zuversichtlich, dass wir mit den gewonnenen Erkenntnissen und Erfahrungen eine solide Grundlage für gemeinsame Projekte in der Zukunft schaffen konnten."

Auch Maurice Simkins, Leiter der Produktentwicklung & Innovation bei Weiss+Appetito, äußerte sich lobend über die Zusammenarbeit: „Auf einem Start-up-Corporate Speeddating Event von startport hatten wir das Glück, IO-Dynamics kennenzulernen. Ihr Backend-Ansatz mit dem Fokus Energiemanagement ist zukunftsweisend und lässt sich hervorragend mit unserem „LiveCharger" kombinieren, wodurch wir unseren Kunden ein noch flexibleres und zukunftssicheres Produkt anbieten können. Nach dem erfolgreich abgeschlossenen Pilotprojekt, ist nun das gemeinsame Ziel, die Firmenparkplätze Deutschlands smart und effizient zu elektrifizieren. Ein herzliches Dankeschön und ein großes Lob an dieser Stelle an Hauke und das ganze Team von IO-Dynamics für die gute Zusammenarbeit."

Die Partnerschaft zwischen IO Dynamics und Weiss+Appetito ist ein herausragendes Beispiel für die Synergieeffekte, die entstehen können, wenn innovative Startups und etablierte Unternehmen zusammenkommen. Durch den Austausch von Fachwissen, die Zusammenführung von Technologien und die konstruktive Zusammenarbeit konnten beide Unternehmen ihre Stärken bündeln und gemeinsam eine nachhaltige Zukunft durch die effiziente Elektromobilität gestalten.

IO-Dynamics konnten ihre Software IO-ELON optimal mit dem Produkt „LiveCharger" von Weiss+Appetito kombinieren.

WASSERSTOFF-ZUKUNFT

Vermittler und Treiber der Energiewende

Die Häfen Duisburg und Rotterdam positionieren sich als Vorreiter der Wasserstoff-Zukunft.

(plam) Mosaikstein um Mosaikstein wird aneinandergefügt. Aktuell entsteht auf dem Boden des künftigen Duisburg Gateway Terminals (DGT) neben Anlegerplätzen, Krananlagen, Schienensträngen und Asphaltstraßen ein neues Lager- und Umschlagzentrum unter anderem für die künftige Zukunftsenergie der Industrie: Grüner Wasserstoff und Wasserstoffderivate.

„Wir sind dabei mehr als im Plan", berichtet Alexander Garbar, Leiter Unternehmensentwicklung bei duisport. „Vor erst zwei Jahren haben wir proklamiert, der zentrale Knotenpunkt für Wasserstoff und Wasserstoffderivate zu werden. Heute sind große Teile der notwendigen Infrastruktur zur Versorgung des Hafens und seiner Kunden auf den Weg gebracht."

Schon ab Mitte 2024 steht der erste Bauabschnitt des ersten klimaneutralen und größten Terminals im Hinterland, und der erste große Elektrolyseur zur Produktion von grünem Wasserstoff kann voraussichtlich 2025 in Betrieb gehen.

Von links: Boudewijn Siemons (CEO a.i. & COO Port of Rotterdam Authority), Robert Simons (Hafenbeigeordneter der Gemeinde Rotterdam), Martin Murrack (Stadtdirektion und Stadtkämmerer Stadt Duisburg) und Markus Bangen (duisport-CEO).

„So stärken wir unsere Position als Ermöglicher der Energiewende. Wir gehen Schritt für Schritt voran, erproben proaktiv die Möglichkeiten und nehmen dabei auch durchaus Risiken in Kauf," sagt Alexander Garbar.

Mehr als drei Millionen Tonnen H2

Gerade erst haben duisport und der Partnerhafen Rotterdam eine Machbarkeits-Studie zur Konkretisierung weiterer Schritte veröffentlicht. Danach wird allein für das Industrieland NRW bis 2045 ein Jahresverbrauch von mehr als drei Millionen Tonnen Wasserstoff erwartet, zusätzlich werden 2,5 Millionen Tonnen Methanol benötigt. Diese Zahlen beruhen bisher allerdings nur auf Schätzungen, die durch genaue Angaben über Angebot und Nachfrage erst noch erhärtet werden müssen.

Der größte Seehafen Europas und der größte Binnenhafen der Welt planen deshalb gemeinsam, Gespräche zwischen Politik und Wirtschaft anzustoßen. Dabei sollen sichere Grundlagen für künftige Investitions- und Subventionsentscheidungen geschaffen werden. Diese Abstimmungen können unterstützt werden durch Gemeinschaftsprojekte wie die von duisport mitbegründete Wasserstoff-Initiative „Hy Region Rhein-Ruhr", der sich Rotterdams Hafengesellschaft inzwischen angeschlossen hat.

Boudewijn Siemons, Interim-CEO und COO des Hafenbetriebs Rotterdam, sagt über die gemeinsame Studie und das Ziel: „Diese Studie bestätigt die wichtige Rolle, die beide Häfen als Drehscheiben, Vermittler und Treiber der Energiewende spielen. Sie zeigt, welche zukunftsweisenden Aktivitäten in beiden Häfen erforderlich sind, um die Wasserstoffwirtschaft der Zukunft aufzubauen."

„Wir wollen Anbieter, Nachfrager und politische Akteure an einen Tisch bringen, um konkrete Lösungen für einen nachhaltigen Weg der Wasserstofferzeugung und -nutzung zu entwickeln. So leisten wir einen wirkungsvollen Beitrag zur Aktivierung des Marktes und zur Beschleunigung der Energiewende", sagt duisport-CEO Markus Bangen.

Ein Ergebnis der Studie lautet, dass die Errichtung einer leistungsfähigen Wasserstoff-Pipeline zwischen Rotterdam und Duisburg bzw. NRW eine Voraussetzung für weiteres Wachstum der Wasserstoff-Wirtschaft an Rhein und Ruhr ist. Zusätzliche Pipelines zum Export von CO2 und gegebenenfalls für Wasserstoffderivate sollen folgen.

Die gemeinsame Studie ergibt zudem: Der Rhein gewinnt neben Schienenwegen und Autobahnen neue zusätzliche Bedeutung als Transportweg für Wasserstoff.

Das Mosaik zur Wasserstoff-Zukunft im und um den Hafen setzt sich aus markanten Einzelprojekten zusammen, die mit namhaften Partnern aufgesetzt werden konnten.

Fünf Beispiele aus jüngster Vergangenheit:

- Mit Europas zweitgrößtem Seehafen Antwerpen-Zeebrügge wurden Pilotprojekte zum Kosten und Einsatz von Terminalfahrzeugen mit alternativem Antrieb vereinbart. Zudem arbeitet man an Pilotprojekten zum Umschlag von grünem Methanol unter Einbindung vorhandener Infrastruktur in beiden Häfen.
- Gemeinsam mit dem Hafen Amsterdam wird in einer Wasserstoffinitiative am Aufbau einer neuen LOHC-Lieferkette gearbeitet.
- In Duisburg wird mit dem Partnerunternehmen Koole der Baubeginn eines Import-Terminals für Ammoniak und CO2 vorbereitet.
- Den Start des ersten 20MW-Elektrolyseurs im Bereich des DGT bereitet der französische Wasserstoff-Pionier Lhyfe GmbH für 2025 vor.
- Der internationale Marktführer Bertschi AG kündigt für 2026 die Inbetriebnahme eines ersten Importterminals samt Lager für Tankcontainer mit grünen Energieträgern in Duisburg-Hochfeld an.

Aus all diesen Mosaiksteinen wird das neue Bild vom Wasserstoffzentrum an Rhein und Ruhr immer deutlicher erkennbar.

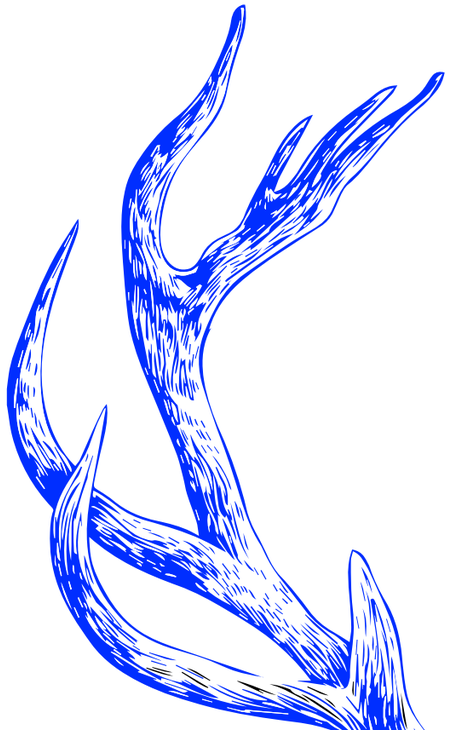
DAMWILDGEHEGE RHEINHAUSEN

Eine Oase im Herzen des Volksparks

Mitten in Rheinhausen, unweit von logport I, liegt der Volkspark. Eine grüne Oase im Süd-Westen Duisburgs. Hier befindet sich das Damwildgehege. Ein 1,8 Hektar großes Areal in dem Damwild, Emus, Enten, Puten und Afrikanische Zwergziegen leben.

(jb) Seit 2000 befindet sich das Gehege in der Obhut des „Freundes- und Förderkreises Damwildgehege-Rheinhausen e.V.“, der sich ehrenamtlich um die Pflege und das Tierwohl kümmert. Prof. Dr. Alfred Gerlach ist seit 2005 erster Vorsitzender dieses Vereins. Zusammen mit seiner Frau Waltraud Gerlach, einer Falknerin, hat er das Wildgehege zu dem gemacht, was es heute ist: ein Ausflugsziel für Jedermann. Denn: der Eintritt in das Gehege ist frei.

Erforderliche Finanzen, notwendige Arbeitskräfte und Aktivitäten der ehrenamtlichen Personen bilden laut Gerlach die drei Säulen, auf denen das Wildgehege aufgebaut ist. Finanziert wird es durch die Beiträge der aktuell 130 Vereinsmitglieder (25 Euro Jahresbeitrag) und 30 Paten (100 Euro Jahresbeitrag) sowie Sponsoring und Spenden. Gerlach weiß: „Ohne die Zuwendungen ist das Gehege nicht existenzfähig“.



Arbeitskräfte werden regelmäßig vom Jobcenter vermittelt. Das Damwildgehege bietet Langzeitarbeitslosen die Möglichkeit sich zu stabilisieren, ausgebildet und wieder in den Arbeitsmarkt integriert zu werden. „Das Selbstwertgefühl der Menschen wird in unserem Team sehr gefördert“, erklärt Prof. Gerlach. Gleichzeitig erhält das Gehege natürlich die dringend benötigte Arbeitskraft. „Wir sind hier ein gesundes Zuhause“, erklärt Sandra Niedzwiedz.

Von links: Waltraud Gerlach, Prof. Dr. Alfred Gerlach, Sandra Niedzwiedz, Ralf Niedzwiedz und Hund Wolke

Führungswechsel steht an

Seit einem Jahr ist Sandra Niedzwiedz in der Geschäftsführung des Damwildgeheges aktiv. Es steht ein Führungswechsel an – von der Familie Gerlach an die Familie Niedzwiedz.

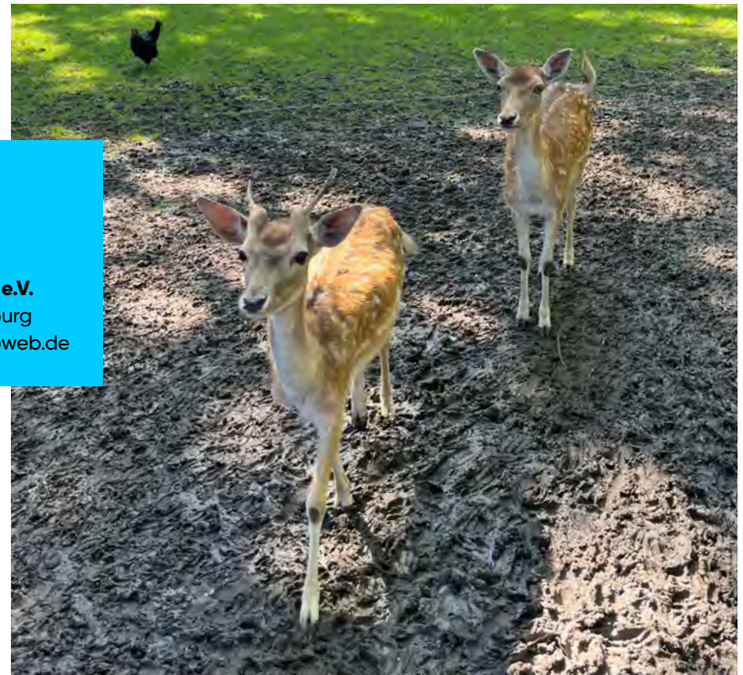
Ralf Niedzwiedz ist eines der Gründungsmitglieder des Vereins und zweiter Vorsitzender. Die zwei Söhne, heute 17 und 21 Jahre alt, sind quasi im Wildgehege groß geworden. Die Familie hat schon immer viel Zeit dort verbracht. Aus ihrem Job an der Grundschule ist Sandra Niedzwiedz, die außerdem Beirätin im Stadtsportbund Duisburg und stellvertretende Vorsitzende der Sportjugend Duisburg ist sowie einen Sitz im Jugendring hat, ausgetreten, denn die Arbeit im und für das Damwildgehege beansprucht Zeit. „Wir sind ein ehrenamtlich geführtes Unternehmen“, erklärt sie. Es gibt zehn Vereinsmitarbeiter, 25 Teilnehmer des Jobcenters und zwei Vorarbeiter. Das alles muss koordiniert und die Tiere versorgt werden. Aktuell noch in einer Viererposition, immer in Absprache mit der Familie Gerlach: „Im Moment arbeite ich nur zu, ich lerne noch“, erklärt Sandra Niedzwiedz.

Außerschulischer Lernort

365 Tage im Jahr ist das Damwildgehege geöffnet. Im Jahr 2022 wurden 40.000 Besucher gezählt. Die naturnahe Erziehung liegt dem Verein besonders am Herzen. Eine eigene Waldschule mit einer vom Schulamt gestellten Lehrerin bietet daher Kindergarten- und Schulkindern vier Schulstunden pro Woche einen außerschulischen Lernort. „Es ist wichtig, dass Kinder lernen, Mitverantwortung für Umwelt und Natur zu übernehmen“, erklärt Prof. Gerlach. Am eigenen Teichbiotop können sie allerhand rund um den „Lebensraum Wasser“ lernen. Ziel des Vereins ist es immer gewesen, das Gehege zum Wohl der Allgemeinheit zu fördern. So soll es auch weiter sein.

Kontakt

Freundes- und Förderkreis Damwildgehege-Rheinhausen e.V.
Moerser Straße 55 · 47228 Duisburg
damwildgehege-rheinhausen@web.de



Auch bei Übergabe der Wanderschale war die Freude beim Team TanQuid noch groß!

10. DUISPORT FUSSBALL CUP

Kicken im Hafen

Am 05. August war es wieder soweit: Zahlreiche Fußballmannschaften aus verschiedenen Unternehmen im Duisburger Hafen spielten um den Pokal des duisport-Fußball Cups.

(lw) Bei bestem Wetter startete das Turnier auf der Platzanlage des Duisburger Spielverein 1900 e. V. – im Finale wurde es dann aber nass. In einem verregneten Match ging das Team des Tanklagerspezialisten TanQuid als Sieger des diesjährigen Turniers hervor und konnte sich in einem spannenden Endspiel gegen das Team der Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM) im Neunmeterschießen behaupten.

Für das Turnier reisten sogar TanQuid Mitarbeiter aus ganz Deutschland an und gewannen mit einem 4:3 sowie vor Ort Support durch den CEO Sebastian van der Ploeg den begehrten Wanderpokal: „Danke duisport für die tolle Organisation. Es hat Spaß gemacht. Dass wir dann auch noch gewonnen haben, macht es natürlich umso schöner."

Den dritten Platz belegte das Team von Haniel, Stryker wurde Vierter.

Insgesamt nahmen 15, rund um den Duisburger Hafen ansässige Firmen, mit Freude am Spiel und einer gesunden Portion Ehrgeiz an dem Turnier teil. Durch eine hervorragende Schiedsrichterleistung und eines tollen Fair Plays auf dem Platz gingen alle Spiele ohne Verletzungen oder nennenswerte Strafen über die Bühne.

„Dank der motivierten Teams und den zahlreichen Unterstützern ist der 10. duisport Cup optimal gelaufen – wir hatten ein sehr schönes Turnier und die Teams sichtlich Spaß", zog das duisport-Organisationsteam, bestehend aus Markus Klenner und Karl-Heinz Wich-Kuhnlein, nach dem Finale eine positive Bilanz.

2024 geht es weiter

Im Sommer 2024 soll das Turnier fortgeführt werden. Alle Unternehmen im Duisburger Hafen, die am 11. duisport Fußball Cup teilnehmen möchten, können sich schon jetzt unter der folgenden E-Mail Adresse anmelden: fussball@duisport.de.

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmern fürs Mitmachen und freuen uns schon auf das nächste Jahr!

1. Platz

1. Platz: TanQuid

2. Platz

3. Platz: Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM)

3. Platz

3. Platz: Haniel

KANU-WM 2023

Internationale Sportwelt zu Gast in Duisburg

Vom 23. bis 27. August 2023 hat sich die Regattabahn Duisburg in einen spannenden Schauplatz für internationalen Kanu-Sport verwandelt.

Bundestagspräsidentin Bärbel Bas (5. v. l.) hat die Schirmherrschaft für die Weltmeisterschaften im Kanu-Rennsport in diesem Jahr übernommen.

(jw) Konkret trafen sich mehr als 1.000 Sportlerinnen und Sportler aus der ganzen Welt zu den 2023 ICF Canoe Sprint & Paracanoe World Championships an der beliebten Regatta-Bahn in Duisburg. Großartiger Sport bei bestem Wetter lockten zahlreiche Besucherinnen und Besucher in die Hafen-Stadt Duisburg.

Die duisport-Gruppe war nicht nur diesjähriger Hauptsponsor der Veranstaltung, sondern viele Kolleginnen und Kollegen aus dem #teamduisport waren persönlich vor Ort, um sich den Kampf um Medaillen und die begehrten Weltmeistertitel live anzusehen. Von

Duisburg nach Paris: Neben den klassischen Medaillen-Wertungen, war die Weltmeisterschaft war außerdem die wichtigste Qualifikations-Regatta für die Olympischen und Paralympischen Spiele. Bereits zum sechsten Mal nach 1979, 1987, 1995, 2007, und 2013 fanden die Weltmeisterschaften im Kanu-Rennsport in Duisburg statt.

Ausgelassene Stimmung, ein gelungenes Rahmenprogramm am Abend und zufriedene Gesichter der Gewinnerinnen und Gewinner rundeten das sportliche Sommer-Highlight ab.

Kanutinnen und Kanuten, kommt gerne wieder!

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

Ideale Transportroute gesucht?

Legen Sie jetzt Ihre perfekte Route fest und erhalten Sie direkten Zugriff auf das größte Hinterlandnetzwerk von/nach Duisburg:

Nutzen Sie unseren dynamischen Routescanner – als Planer für den Kombinierten Verkehr werden automatisch Zug- und Binnenschiffsservices kombiniert.

Finden Sie Ihre ideale Transportroute – schnell, digital, nachhaltig!

Impressum

59. Jahrgang – Heft 21/2023

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

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

Autoren dieser Ausgabe:
Janina Brodde (jb)
Jessica Friedrich (jf)
Axel Granzow (gran)
Wolfgang Koschny (wko)
Peter Lamprecht (plam)
Julia Wollenberg (jw)

Beiträge ohne Autorenkürzel:
Unternehmenskommunikation duisport

Presserechtliche Verantwortlichkeit:
Andreas Bartel, Leiter Unternehmenskommunikation

Titelfoto:
unsplash.com

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

Druck & Verarbeitung:
Druckerei Rindt GmbH & Co. KG, Fulda

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

duisport rail GmbH
Öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Tel: +49 203 803-4202
dpr@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

duisport industrial solutions West GmbH
Verpackungslogistik und Transportlösungen für die Investitionsgüterindustrie
Tel: +49 203 8032-2
dis-west@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

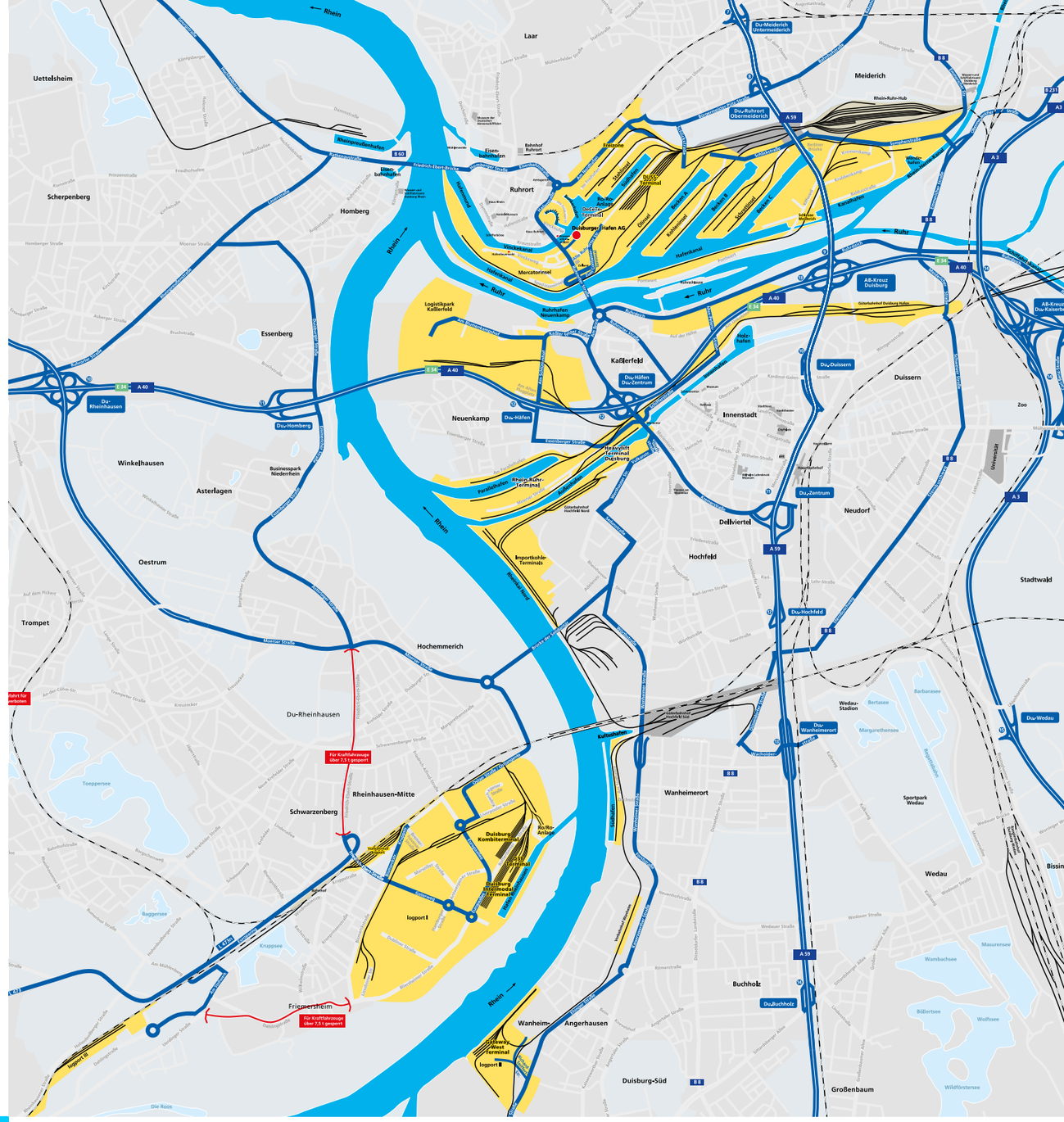
BOHNEN LOGISTIK GmbH & Co. KG
Kontraktlogistik
Tel: +49 151 52669150

Ansprechpartner für die Schifffahrt
Hafenbehörde und Seemannsamt
Tel: +49 203 803-4240 | hs@duisport.de

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

Webportal des Hafens
www.duisport.de

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



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

duisport

duisport –
Duisburger Hafen AG

Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg

Telefon: +49 203 803-0

mail@duisport.de
www.duisport.de