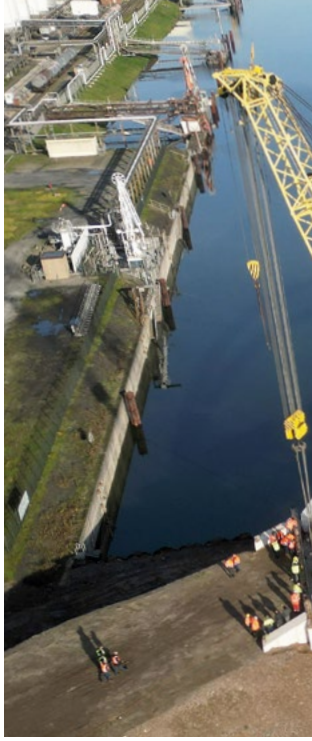
magazin

duisport

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe **Dezember 2023**

22

Inhalt



12

HAFEN

Der Zukunftshafen 4

Willem-Alexander würdigt Wasserstoff-Pläne des Hafens 12

duisport führt Gateway-Tarif ein 18

Die ersten Landmarken stehen 20

Neue Brücke erfolgreich eingehoben 22

„Dann ist Schluss…“ 26

Mehr Licht, weniger Energie 30

duisport-Newsticker 34

NETZWERK

Logistikstandort Deutschland: Schaffen wir die Wende? 38

Berufe praktisch erleben 50

Log4NRW: Erster Containerzug hat sich auf den Weg gemacht 54

duisport stellt die Weiche neu 58

22

DIGITAL

Wie verändert sich die Transport- und Logistikbranche 60

IM FOKUS

Gemeinsam in eine grüne Zukunft 64

Klimawandel in der Logistik 66

PORTRÄT

Meidericher Schiffswerft: Tradition trifft Moderne 72

KULTOUR

Immersatt – Kinder- und Jugendtisch e.V. 78

SERVICE

duisport-Routescanner für Ihre ideale Transportroute 80

Impressum 81

Der Hafen und seine Ansprechpartner 82

Hafenplan 83

58

2
duisport
excellence in logistics

INTERVIEW MIT DEM VORSTAND

Der Zukunfts-hafen

Zum Jahresende traf sich Martin Heying für die SUT und das duisport Magazin mit dem duisport-Vorstand zum Jahresabschluss-Gespräch. Thema mit Markus Bangen (CEO) und Lars Nennhaus (COO/CTO) war die Umstrukturierung des Duisburger Hafens auf allen Ebenen.

ZUM INTERVIEW

Das Jahr ist fast zu Ende und Themen wie Finanzierungen, Transportketten, Infrastruktur und ökonomische Rahmenbedingungen treiben so manchem Logistiker in diesen Tagen Sorgenfalten ins Gesicht. Wie zufrieden sind Sie mit dem Jahr 2023?

Markus Bangen: In diesem Jahr haben wir viele gute Sachen zum Abschluss bringen können. Die EU-Kommission hat kürzlich das Joint Venture für den Betrieb des bimodalen Terminals auf logport III in Hohenbudberg mit Samskip, duisport und TX Logistik genehmigt; das ist übrigens die erste Partnerschaft von Mercitalia Logistics in Deutschland. Die Freigabe durch die EU-Kommission für die Beteiligung der PSA International Pte Ltd aus Singapur am Duisburg Gateway Terminal (DGT) ist ebenso erfolgt, wir stellen derweil schon zusammen mit unseren Partnern die ersten kaufmännischen Mitarbeiter ein, die gewerblichen Mitarbeiter sind in Vor- oder Ausbildungsmaßnahmen. Mit der Freigabe sind die Betreiber des DGT bestätigt und wir freuen uns auf die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts im Sommer 2024. Mit der Beteiligung an der thyssenkrupp Steel Logistics GmbH haben wir außerdem Entwicklungspotential im Hafen, wie wir es seit der Realisierung von logport I nicht mehr hatten. Die Konsolidierung der duisport-Tochtergesellschaften aus dem Bereich Industriegüterverpackung verbunden mit der Übernahme der RTI Packaging GmbH Niederlassung in Göppingen haben wir Prozesse optimiert und unser Netz weiter in den Süden ausgeweitet. In diesem Jahr haben wir zudem die internen Umstrukturierungen und eine neu ausgerichtete Strategie mit Fokus auf Regionalität und lokale Projekte angestoßen. Ich glaube, wir können zum einen sehr zufrieden mit dem Jahr 2023 sein. Zum anderen haben wir die nötigen Voraussetzungen geschaffen, um im nächsten Jahr weitere wegweisende Projekte abzuschließen.

Da haben Sie jetzt einige Projekte des Duisburger Hafens angeschnitten, die ich gerne ausführlicher besprechen würde.

Lars Nennhaus: Zu unseren herausragenden Projekten gehört sicherlich das DGT, das in der Endausbaustufe eine Auslastung von 850.000 TEU haben wird. Hier stehen schon die ersten Krananlagen und die Brücke für den zukünftigen Lkw-Abfluss wurde bereits eingehoben. Parallel arbeiten wir am Umbau der angrenzenden Terminalstraße, die den Verkehr der Terminals in Ruhrort und Meiderich zusammenführt und optimiert. Soll heißen, wir beziehen auch die Infra- und Suprastruktur um das neue Terminal herum in unsere Pläne mit ein. Das sind Projekte, die die Belastbarkeit des gesamten Standortes langfristig auf bis zu sieben Millionen TEU Umschlagspotenzial erhöhen wird. Dazu kommen die ganzen Digitalisierungsthemen wie automatische Zufluss-Steuerung,

Verkehrsleitsysteme, auf den Terminalgeländen und im Hafengebiet in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Der Weiterentwicklung des Hafengebiets und des operativen Geschäfts liegt das Ziel zugrunde, Wachstum am Standort zu ermöglichen und die Logistik-Drehscheibe Duisburger Hafen zu stärken.
Markus Bangen: Daraus ergibt sich ein fortgesetzter Flächenbedarf. Dazu strukturieren wir im Hafengebiet um. So wie die neue Terminalstraße, die wir gerade ansprachen. Eine weitere Möglichkeit zur Flächengewinnung könnte unser neuestes Projekt beisteuern, die Beteiligung an der Logistik-Tochter von thyssenkrupp Steel. Diese wird in Zukunft als Joint Venture der duisport-Gruppe mit der thyssenkrupp Steel Europe AG geführt. Die thyssenkrupp Steel Logistics GmbH verfügt mit den Werkshäfen Schwelgern und Walsum über einen umfangreichen Hafenkomplex. Die Energiewende und die fortschreitende Dekarbonisierung führen mittelfristig zu einer Umnutzung gewaltiger Flächen. Mitten im Herzen des Hafens ergeben sich mittelfristig neue Optionen und Erweiterungsmöglichkeiten für Logistikaktivitäten, die es vorher so nicht gab. Gleichzeitig lasten wir unsere logports stabil aus, während thyssenkrupp auf eine exzellente Logistikinfrastruktur zurückgreifen kann.
Lars Nennhaus: Die im Bau befindliche Tangente zur Erschließung von logport VI wird an allen relevanten Flächen vorbeiführen, somit ist auch ein direkter Zugang zum Multimodal Terminal Duisburg (MTD) in Walsum sichergestellt. Das eröffnet Möglichkeiten für alle Beteiligten. Und wir können dann endlich die Dienstleistungen anbieten, die wir bislang aus Platzmangel nicht anbieten können. Und zwar allen Kunden des Hafens, denn das Joint Venture arbeitet in jeder Hinsicht eigenständig. Das bringt auch die Interessenten zu uns, denen wir bislang keine Wachstums-

Eine weitere Möglichkeit zur Flächengewinnung könnte unser neuestes Projekt beisteuern, die Beteiligung an der Logistik-Tochter von thyssenkrupp Steel.

MARKUS BANGEN
duisport-CEO

möglichkeiten anbieten konnten. Die sind schon jetzt sehr interessiert, zurück nach Duisburg zu kommen.

Stichwort Flächenbedarf: An dem Containerterminal auf logport VI war noch nicht sehr viel los, als ich dort kürzlich vorbeifuhr. Was ist der Grund?

Markus Bangen: In der heutigen Zeit klingt es fast irreal, aber wir waren schlicht zu schnell. Auf dem Gelände von logport VI, direkt neben dem Terminal, baut der Schifffahrts- und Logistikkonzern A.P. Møller-Maersk auf einer Fläche von 43.000 Quadratmetern mit direktem Rhein-Anschluss ein Warehouse mit 84 Überladebrücken, Regallagerbereichen und einem Cross-Dock-Bereich, verbunden mit weiteren 50.000 Quadratmetern Außenfläche. Maersk möchte mit dem Betrieb der Anlage auch das direkt angrenzende trimodale Terminal nutzen. Allerdings ist die Maersk-Anlage noch nicht in Betrieb. Nimmt man dazu das neue Joint Venture mit thyssenkrupp und die noch nicht erfolgte Fertigstellung der Verkehrswege, ist das Terminal einfach schon vor seiner geplanten Nutzung fertiggestellt worden. Der Gleisanschluss für das Terminal erfolgt übrigens im nächsten Jahr.

Ist es bei all der Aktivität nicht besorgniserregend, dass aktuell vor allem die Containertransporte europaweit rückläufig sind?

Lars Nennhaus: Das stimmt leider, wir erwarten abschließend einen temporären Rückgang im Container-Bereich von bis zu zehn Prozent und gehen davon aus, dass sich der Umschlag 2024 auf diesem Niveau stabilisiert. Unabhängig davon sind wir überzeugt von unserer Strategie und den getroffenen Maßnahmen und treiben die zuvor genannten Aktivitäten mit hoher Energie voran und setzen sie um. Wenn die Umschlagzahlen wieder nach oben gehen, sind wir bestens aufgestellt. Bei allen Projekten, voran beim DGT, haben wir zudem reichlich Interessenbekundungen, die auch mit Mengenzusagen verbunden sind. Daher sind wir hier nicht ohne Grund optimistisch.

Da lohnt sich offenbar ein Engagement beim Schienengüterverkehr auch für den Hafen Duisburg.

Markus Bangen: Das machen wir ja auch schon längst. Neben der duisport rail GmbH betreiben wir gleichberech-

tigt mit der Van Donge & De Roo Group Distri Rail. Möglicherweise werden wir den Gesellschafterkreis noch erweitern, um Duisburg noch stärker zu einem Bündelungsstandort für die Rotterdam- und Antwerpen-Verkehre zu machen. Dasselbe Ziel verfolgen wir für die Verkehre aus dem Mittelmeerraum mit dem Bau des bimodalen Railport-Terminals in Kartepe bei Istanbul, das Ende nächsten Jahres fertiggestellt werden soll.
Lars Nennhaus: In dem Zusammenhang führen wir auch einen neuen Gateway–Tarif ein. Danach wird für beladene Container oder Trailer, die per Bahn in den Duisburger Hafen einfahren und diesen innerhalb von 96 Stunden wieder mit derselben Ladung verlassen, künftig nur noch die einfache Gebühr berechnet. Für uns bedeutet das erst einmal eine Minderung von Einnahmen, aber in schwierigen Zeiten können wir als Marktführer hier unterstützen und gleichzeitig die Transportketten über Duisburg stabilisieren. Das sind für uns Non-Profit-Cases mit einem starken Signal an unsere Kunden und dies stärkt langfristig die Gateway-Funktion des Duisburger Hafens.

Markus Bangen: Wir haben alle wichtigen Player als Partner im Hafen und an den Terminals. Von der Rheinschiene sind das mit Terminalbeteiligungen die HGK Intermodal, die Contargo und die HTS Intermodaal, im Schienenbereich, ebenfalls mit Terminalbeteiligungen, die Hupac, Kombiverkehr, TX Logistik, Mercitalia und Samskip. Wir haben gemeinsame Gesellschaften im Terminalbereich mit Hutchison Ports, DP World und jetzt auch PSA. Und auch die großen Seereedereien wie CMA, Maersk und ONE sind mit eigenen Aktivitäten bei uns engagiert. Das ist ein gewaltiger Wert für Duisburg, den wir aber immer wieder stimulieren müssen. Für das nächste Jahr haben wir zum Beispiel die Sanierung der Straßen auf logport I auf dem Plan. Qualität heißt: Auch der Service und die Kleinigkeiten müssen stimmen. Zu diesen unterstützenden Maßnahmen gehört übrigens auch die Ertüchtigung der Spundwand bei dem Metallverwerter TSR. Die Investition von 5,5 Millionen Euro sind für sich genommen kein Business-Case. Aber die Geschäftsbeziehung mit den Anrainern TSR und thyssenkrupp sind sehr wohl eines.

Wird sich das Transportaufkommen im nächsten Jahr wieder spürbar erhöhen?

Markus Bangen: Bis zum Ende des dritten Quartals 2024 werden wir auf dem niedrigeren Niveau von 2023 bleiben. Es deutet auch nichts auf eine vorherige Besserung hin. Ab 2025 werden sich

Konsum und Verbrauch wieder einpendeln. In der Chemieindustrie wird allerdings nicht die gesamte Produktion wiederkommen. Wichtig ist, eine weitere Abwanderung im Bereich Chemie zu verhindern.

Lars Nennhaus: Für diese großen, global agierenden Unternehmen sind die Rahmenbedingungen Teil der Standortentscheidung. Deshalb wollen wir für optimale Rahmenbedingungen sorgen. So starten wir im nächsten Jahr das Genehmigungsverfahren für ein trimodal angeschlossenes Gefahrgut-Tankcontainer-Lager auf dem DGT mit einer Kapazität von bis zu 800 Tankcontainern. Zusammen mit Koole Terminals werden wir ein Tanklager für flüssige erneuerbare Brennstoffe und Rohstoffe wie Ammoniak entwickeln. Zudem planen wir gemeinsam mit der Kölner Lhyfe GmbH den Bau eines Elektrolyseurs, um lokal grünen Wasserstoff produzieren zu können. All das ist auch Teil der „grünen Transformation", die wir massiv mit vorantreiben.

Wie schätzen Sie die Akzeptanz der Wirtschaftsunternehmen und der Bevölkerung für diese Transformation ein, und kann die Binnenschifffahrt auch davon profitieren?

Markus Bangen: Die „grüne Transformation" muss sich nicht mehr gegen irgendjemanden durchsetzen, sie ist längst Konsens in der Industrie und in der Gesellschaft. Jetzt geht es darum, wie wir es schaffen. Die Politik muss einen gangbaren Weg vorgeben, damit Planbarkeit entsteht. CO_2-Abscheidung ist kein Tabu mehr. Und so sehe ich im gesamten Bereich neuer Energien oder im Bereich verflüssigtes CO_2 große Zukunftschancen für die Binnenschifffahrt, die wir gemeinsam nutzen wollen. Dazu muss die Flotte an die neuen Anforderungen angepasst werden, es ist ein massiver Ausbau der Flotte nötig. Die Binnenschifffahrt wird einen essentiellen Anteil an der Transformation haben, auch wenn das derzeit im Umweltministerium nicht eingesehen wird.

Wirken sich die Umstrukturierungen auch auf die internen Prozesse bei duisport aus?

Lars Nennhaus: Ja, das tun sie. Wir stecken mitten in der Weiterentwicklung der Organisationsstruktur, richten das Unternehmen von der Aufbau- und Ablauforganisation her auf die Zukunft aus. Bereiche werden zusammengefasst, Kompetenzen gebündelt mit dem Ziel, eine noch schlagkräftigere Mannschaft zu formieren.

Markus Bangen: Durch den Wegfall von Hierarchien in den Bereichen erhalten wir übersichtliche Strukturen für Führungskräfte und eine vereinfachte Kommunikation in beide Richtungen, denn auch unsere Kompetenzen im Vorstand sind klar geregelt. Diese Struktur schalten wir zu Jahresbeginn scharf. Das Motto in der gesamten Unternehmensstruktur könnte lauten: Mehr Mitarbeiter, aber weniger Gesellschaften.

NIEDERLÄNDISCHER KÖNIG ZU BESUCH BEI DUISPORT

Willem-Alexander würdigt Wasserstoff-Pläne des Hafens

- **Ministerpräsident Hendrik Wüst stellt dem niederländischen König Wasserstoffprojekte in Nordrhein-Westfalen vor**
- **In Rotterdam gestartet: Erstes Schiff mit Bio-Ammoniak erreicht Duisburg über den geplanten Wasserstoffkorridor**
- **Memorandum of Understanding (MoU): Wasserstoffkorridor zwischen den Häfen in Bilbao, Amsterdam und Duisburg geplant**
- **duisport unterzeichnet „Joint Study Agreement“ mit dem Hafen Amsterdam**

(wko) Willem-Alexander, König der Niederlande, besuchte Mitte November den Duisburger Hafen. Er würdigte damit den Einsatz von duisport, gemeinsam mit dem Hafen Rotterdam und zahlreichen weiteren Partnern zügig ein europaweites Wasserstoff-Netzwerk zu entwickeln. „Bei uns in Duisburg wird sichtbar, wie Anbieter, Nutzer und politische Akteure an einem Strang ziehen, um konkrete Lösungen für einen nachhaltigen Weg der Wasserstoffproduktion und -nutzung zu entwickeln. Nur so können wir einen wirkungsvollen Beitrag zur Aktivierung des Marktes und zur Beschleunigung der Energiewende leisten“, macht duisport-CEO Markus Bangen deutlich.

Der königliche Besuch bei duisport war Teil einer Reise durch Nordrhein-Westfalen, zu der Ministerpräsident Hendrik Wüst eingeladen hatte. Auf dem Programm standen Einblicke in verschiedene Unternehmen und Institute

Ministerpräsident Hendrik Wüst (l.) und duisport-CEO Markus Bangen (r.) begrüßten den niederländischen König Willem-Alexander im Duisburger Hafen.

© krischerfotografie

„Nur im Schulterschluss können wir globale Herausforderungen wie die Energiewende meistern und zügig ein europaweites Wasserstoff-Netzwerk entwickeln.“

Markus Bangen
duisport-CEO

© Ilja Höpping/Stadt Duisburg

des Landes, damit sich der König der Niederlande persönlich und vor Ort über den Stand aktueller Wasserstoffprojekte informieren konnte. Neben dem Duisburger Hafen machte die Delegation halt im Chemiepark Marl sowie beim Forschungsinstitut Zentrum für Brennstoffzellen-Technik (ZBT) in Duisburg.

Begleitet wurden der König und der Ministerpräsident unter anderem von Mona Neubaur, NRW-Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie, Dr. Philipp Steinberg, Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz sowie Hans Vijlbrief, Staatssekretär für Rohstoffindustrie im niederländischen Ministerium für Wirtschaft und Klimaschutz.

Premiere am Rheinkai: Erste Ammoniak-Lieferung aus Rotterdam

Am Rheinkai Nord in Duisburg-Hochfeld wurde die Delegation Zeuge einer Premiere: Ein erstes Schiff mit kohlenstoffarmem Ammoniak war über den geplanten Wasserstoffkorridor vom Rotterdamer Hafen nach Duisburg gekommen. Diese Lieferung ist Teil eines weltweit einmaligen Pilotprojekts zur Herstellung von MMA – einem wichtigen Vorprodukt für PLEXIGLAS®, das für Autos, Flugzeugfenster und Bildschirme verwendet wird und Ammoniak verwendet. Das ISCC-zertifizierte Bio-Ammo-

niak von OCI Global, das pünktlich zum Besuch des niederländischen Königs erstmals in Duisburg angeliefert wurde, ist unter Verwendung von Biomethan aus Mülldeponien, Klärschlamm und Abwasseraufbereitungsanlagen hergestellt worden. So kann auf das auf fossilen Brennstoffen basierende Flüssigerdgas (LNG) verzichtet werden, das bei der herkömmlichen Ammoniakproduktion zum Einsatz kommt. Das Ergebnis ist eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um mehr als 70 Prozent im Vergleich zur herkömmlichen grauen Ammoniakproduktion.

Ammoniak soll künftig vor allem als idealer Wasserstoffspeicher und Energieträger verwendet werden. Es ist nicht nur energieeffizienter als der Transport von Wasserstoff, sondern mit Ammoniak können auf weniger Raum größere Energiemengen über weite Entfernungen transportiert werden. duisport und der Hafen Rotterdam streben eine Führungsrolle bei der Entwicklung europäischer Wasserstoff-Transportketten an, um die wachsende Nachfrage der Industrie nach Wasserstoff und seinen Derivaten zu bedienen sowie zwischen Politik, Industrie und zukünftigen Akteuren auf dem Wasserstoffmarkt zu vermitteln. Bis 2027 soll im Rahmen des Projekts Delta-Rhine-Corridor (DRC) eine erste Pipeline fertiggestellt werden, um die wachsende Nachfrage nach grünem Wasserstoff in Nordrhein-Westfalen zu decken.

Unternehmen, die nicht an eine Pipeline angeschlossen werden, oder keine kompletten Schiffsladungen benötigen, sind auf die Versorgung über ein Tank- oder Containerlager angewiesen, das idealerweise trimodal angebunden und in ein starkes Eisenbahn- und Autobahnnetz eingebettet ist. Dementsprechend werden neue Lagerkapazitäten benötigt, um der Industrie die notwendigen Produkte zur Verfügung zu stellen. Dazu planen duisport und Koole Terminals B.V., ein niederländischer Entwickler und Betreiber von Flüssigmassengut-Terminals, die Entwicklung eines Tanklagers für flüssige erneuerbare Brennstoffe und Rohstoffe wie Ammoniak im Duisburger Hafen. Als künftiger Standort wurde das Grundstück am Rheinkai Nord in Duisburg-Hochfeld gewählt, das König Willem-Alexander und Ministerpräsident Wüst bei ihrer Schiffstour in Augenschein nehmen konnten.

Aktuell wird die Fläche für die Entwicklung des Tanklagers vorbereitet.

© Michael Bergmann

„Wirkungsvoller Beitrag zur Beschleunigung der Energiewende“

Markus Bangen: „Indem wir belastbare Transportketten zwischen den Westhäfen und damit konkrete Lösungen für

einen nachhaltigen Weg der Wasserstoffproduktion und -nutzung entwickeln, leisten wir gemeinsam mit dem Rotterdamer Hafen einen wirkungsvollen Beitrag zur Aktivierung des Marktes und zur Beschleunigung der Energiewende. Die heutige Präsentation unterstreicht die Bedeutung von Partnerschaften und beweist, dass Transportketten schon heute funktionieren. Jetzt geht es darum, die Kapazitäten zu erweitern und die notwendige Infrastruktur aufzubauen."

Im Anschluss an die Rundreise unterzeichneten duisport, der Hafen von Bilbao und der Hafen von Amsterdam in Anwesenheit von König Willem-Alexander und Ministerpräsident Hendrik Wüst beim H2 Connecting Event gemeinsam mit der Energie-agentur der baskischen Regierung, Petronor, Evos Amsterdam und Zenith Energy Terminals eine Absichtserklärung. Ziel ist es, die Entwicklung eines innereuropäischen Korridors für erneuerbaren Wasserstoff zu untersuchen.

Die Absichtserklärung baut auf einer Vereinbarung auf, die Anfang des Jahres zwischen Bilbao und Amsterdam geschlossen wurde. Demnach soll ein tragfähiger Korridor eingerichtet werden, der den Export von im Baskenland erzeugtem regenerativem Wasserstoff und Wasserstoffderivaten in den Amsterdamer Hafen ermöglicht. Mit der Beteiligung von duisport werden die Korridorpläne nunmehr erweitert, so dass der baskische Wasserstoff auch unmittelbar an große industrielle Verbraucher in der Rhein-Ruhr-Region geliefert werden könnte.

„Jetzt geht es darum, die Kapazitäten zu erweitern und die notwendige Infrastruktur aufzubauen."

Joint Study Agreement (JSA) zwischen duisport und dem Hafen Amsterdam

Der Transport und die Verteilung von erneuerbarem Wasserstoff sind ein wichtiger Teil einer funktionierenden Lieferkette zwischen den Häfen von Amsterdam und Duisburg. Zu diesem Zweck hat duisport beim H2 Connecting Event zudem ein Joint Study Agreement (JSA) mit dem Amsterdamer Hafen unterzeichnet – mit dem spezifischen Ziel, eine widerstandsfähige Lieferkette zu realisieren. Bewertet werden sollen hierbei Faktoren wie technische und finanzielle Anforderungen, Transport-modalitäten und Infrastruktur.

Bereits im Juni letzten Jahres hatten duisport und der Hafen Amsterdam angekündigt, ihre langjährige Zusammenarbeit auszubauen. Um das Engagement ihrer Organisationen für diese gemeinsamen Ziele zu unterstreichen, hatten beide CEOs eine Absichtserklärung unterzeichnet. Die JSA ist ein Ergebnis dieser Arbeit. duisport-CEO Markus Bangen: „Nur im Schulterschluss können wir globale Herausforderungen wie die Energiewende meistern und zügig ein europaweites Wasserstoff-Netzwerk entwickeln."

VERKEHRSVERLAGERUNG

duisport führt Gateway-Tarif für Schienengüter-transporte ein

50 Prozent Ersparnis für Container, die im Hafen nur einen Zwischenhalt machen.

© Frank Reinhold

duisport stärkt seine Funktion als zentraler Hinterland-Hub in Europa und führt zum 1. Januar 2024 einen neuen Gateway-Tarif für Schienengütertransporte des Kombinierten Verkehrs (KV) ein. Der entsprechende Antrag bei der Bundesnetzagentur wurde nun genehmigt.

Für beladene Container oder Trailer, die per Bahn in den Duisburger Hafen einfahren und diesen innerhalb von 96 Stunden wieder mit derselben Ladung verlassen, wird künftig nur noch die einfache Gebühr berechnet. Bisher sind sowohl für die Einfahrt als auch für die Ausfahrt Infrastrukturnutzungsentgelte angefallen. Die Ersparnis liegt also bei 50 Prozent.

Bei Gateway-Verkehren handelt es sich um Transporte, die im Duisburger Hafen nur einen Zwischenhalt machen und von einem Zugsystem auf ein anderes Zugsystem umgeladen werden. Sie spielen eine wichtige Rolle für die angestrebte Verkehrsverlagerung und sollen durch eine möglichst geringe Kostenbelastung gefördert werden. Insbesondere im Hinblick auf die zum 1. Dezember 2023 in Kraft tretende Mauterhöhung wird so der Nutzen des Kombinierten Verkehrs über das Logistikhub Duisburger Hafen weiter gestärkt.

„Mit der Einführung des neuen Gateway-Tarifs erhöhen wir die Attraktivität des Standorts Duisburger Hafen als wichtiger Logistik-Hub in Zentraleuropa. Zusätzlich leisten wir einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, indem wir die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene fördern“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.

DUISBURG GATEWAY TERMINAL (DGT)

Die ersten Landmarken stehen

Mit den ersten beiden Kräne wurden die nächsten Meilensteine am Duisburg Gateway Terminal (DGT) erreicht.

(wko) 32 Meter hoch, 122 Meter lang: Die stahlschweren Teile der ersten Krananlage konnten im Oktober auf dem künftigen Duisburg Gateway Terminal (DGT) montiert werden. Kran zwei folgte im November. „Das ist ein ganz besonderer Moment", freute sich duisport-CEO Markus Bangen. „Das aktuell größte Zukunftsprojekt im Duisburger Hafen wächst nun auch weithin sichtbar in die Höhe."

Lars Nennhaus, Vorstand für Technik und Betrieb: „Die Baustelle auf der ehemaligen Kohleninsel verändert sich von Tag zu Tag. Es ist beeindruckend zu sehen, wie unser neues Terminal immer mehr Konturen annimmt. Eine starke Leistung von allen Beteiligten!"

113 Tonnen wiegt ein Hauptträger des Krans, der sich über die sechs bereits verlegten DGT-Gleise spannt. Ein zweiter Träger kam nach kurzer Zeit dazu. So können dann später – unterstützt von einem modernen „Terminal Operating System" – Container mit einem Gewicht von bis zu 43 Tonnen übers trimodale Terminal bewegt werden.

Das sind die ersten Landmarken des DGT. Weitere folgen: In der ersten Ausbaustufe werden drei Kräne auf dem DGT im Einsatz sein – zwei am Hafenbecken A, einer am Hafenbecken B.

Das aktuell größte Zukunftsprojekt im Hafen wächst sichtbar.

© Marco Stepniak/duisport

WEITERER MEILENSTEIN

Neue Brücke erfolgreich eingehoben

Die neue Stabbogenbrücke verbindet das Duisburg Gateway Terminal (DGT) mit dem Ruhrorter Hafenteil.

(wko) Auch das lange Warten auf ausreichend Wasser im Rhein hatte am 22. November ein Ende: Die neue 85 Meter lange Stabbogenbrücke, die das Duisburg Gateway Terminal (DGT) mit dem Ruhrorter Hafenteil verbindet, wurde mit Hilfe von zwei schwimmenden Schwerlastkränen erfolgreich eingehoben. Der „Matador" mit einer Hebekraft von bis zu 400 Tonnen und der „Hebo-Lift 8", der bis zu 300 Tonnen tragen kann, sind dafür extra aus Rotterdam in den Duisburger Hafen gekommen.

„Mit der Terminal-Brücke ist das DGT ab jetzt von beiden Seiten an die Infrastruktur des Hafens angebunden. Das ist der nächste

WEITERLESEN »

Freuen sich, dass die neue Brücke nun das DGT mit dem Ruhrorter Hafenteil verbindet (v. rechts): duisport-Vorstand Lars Nennhaus und Projektleiter Martin Sommer.

Meilenstein für duisport und ein weiterer großer Schritt bei der Fertigstellung von Europas erstem klimaneutral betriebenen Hinterlandterminal", freut sich Lars Nennhaus, duisport-Vorstand für Technik und Betrieb.

duisport investiert allein in diesem Jahr rund 100 Millionen Euro in die Infrastruktur, ein zweistelliger Millionenbetrag ist in den Bau der DGT-Brücke geflossen. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit der größten Logistikdrehscheibe Zentraleuropas zu erhalten und zu erweitern.

„Nach der Gaterweg-Brücke und dem OB-Karl-Lehr-Brückenzug ist die Terminal-Brücke in diesem Jahr schon das dritte erfolgreiche Projekt, das die Infrastruktur in und rund um den Hafen deutlich verbessert. Duisburg kann Brücken! Darauf können wir sehr stolz sein", sagt Matthias Palapys, Leiter Bau und Technik bei duisport.

Gezielte Verkehrslenkung

Der Weg aufs Terminal führt künftig ausschließlich über die Schlickstraße in Meiderich. Über die neue, fast elf Meter breite DGT-Brücke fließt der Verkehr wieder ab. „Unser Ziel war es von Beginn an, die Verkehrsflüsse rund um das DGT gezielt zu steuern. Wir wollen den Schwerlastverkehr von Ruhrort fernhalten", so Palapys. „Nicht die Lkw-Fahrer entscheiden über die beste Route, sondern wir. Das gelingt uns mit der neuen Brücke ganz hervorragend."

duisport-Vorstand Lars Nennhaus dankte ausdrücklich allen Projektbeteiligten und dem Team der Bauabteilung von duisport: „Die Zusammenarbeit unserer Ingenieure in der Bauabteilung mit der Sibau Genthin GmbH sowie mit allen weiteren Partnern hat von der ersten Planung bis zur letzten Ausführung hervorragend funktioniert. Ein Kraftakt, der sich gelohnt hat!"

Immerhin musste nicht nur eine Brücke über das Hafenbecken A gelegt werden. Zuvor wurde die Spitze der ehemaligen Kohleninsel verlängert. 11.600 Quadratmeter Land wurden mit Hilfe eines sogenannten Kastenfangedamms neu aufgeschüttet – eine Fläche von rund 1,5 Fußballfeldern. „200.000 Kubikmeter Sand, Erde und andere Materialien kamen hier zum Einsatz", erklärt Palapys.

Terminal nimmt 2024 den Betrieb auf

Bevor die ersten Lkw über das derzeit rund 500 Tonnen schwere Brückenbauwerk fahren können, sind noch einige Arbeiten nötig. So muss unter anderem eine fast 40 cm dicke Fahrbahnplatte aus Beton und Asphalt aufgebracht werden. Die sechs Brückenlager, auf die die Stabbogenbrücke heute millimetergenau gelegt wurde, haben dann stattliche 1.550 Tonnen zu tragen.

Los geht es auf dem DGT voraussichtlich im Sommer 2024. Dann werden die ersten Container auf dem trimodalen Terminal umgeschlagen. Die Arbeiten sind voll im Zeitplan, aktuell werden die ersten beiden Krananlagen aufgebaut.

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

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

BRÜCKE ZUM DGT

„Dann ist Schluss …"

Das große Finale für Dietrich Henniges ist 85 Meter lang, 500 Tonnen schwer – und wartete lange auf mehr Wasser im Rhein: Die Stahlbogenbrücke, die zum DGT führt, ist das letzte Bauwerk des 70-jährigen Ingenieurs und Projektleiters von SIBAU Genthin. Jetzt wird nur noch gereist und geerntet.

Martin Sommer (Projektleiter seitens duisport) und Dietrich Henniges (Projektleiter SIBAU Genthin).

(wko) Herr Henniges, die DGT-Brücke ist für duisport immens wichtig: Sie schlägt erstmals einen Bogen über das Hafenbecken A und wird das größte und erste 100 Prozent klimaneutrale Containerterminal im europäischen Hinterland für den Verkehr optimal anbinden. Ist die Brücke auch für Sie etwas Besonderes?

Henniges: Jedes Bauwerk hat seine eigene Geschichte. Die bei der DGT-Brücke ist für mich vor allem eine ganz Persönliche: Eigentlich hatte ich schon mit dem Arbeitsleben abgeschlossen und mich zur Ruhe gesetzt. Als ich trotzdem gefragt wurde, ob ich nicht doch noch ein letztes Mal ein solches Projekt aufziehen möchte, konnte ich nicht ablehnen. Ich habe ganz gerne wieder meine Arbeitsschuhe aus dem Keller geholt.

Welche Rolle spielte bei der Rückholaktion Ihre Erfahrung?

Erfahrung ist immer wichtig. Bisher ist allerdings alles glatt gelaufen. Das gilt für Beschaffung des hochwertigen Brückenstahls, den vorbereitenden Arbeiten bei uns in den Hallen von SIBAU Genthin hier in Sachsen-Anhalt sowie die Montage in Duisburg, direkt am Hafenbecken.

Ende November war es endlich soweit. Die Brücke konnte eingehoben werden.

Die DGT-Brücke ist also eigentlich eine von vielen für Sie?

Von der Konstruktion her schon. Es ist allerdings tatsächlich erst die vierte Brücke, die ich als Projektleiter betreue. Dafür habe ich aber schon 20 Schleusen gebaut. Unter anderem in Cuxhaven und in vielen anderen Schifffahrtskanälen in Deutschland.

Das Einheben der Brücke verzögerte sich immer wieder wegen des Niedrigwassers. Wie oft haben sie das schon erlebt?

In der Form war es für mich eine Premiere. Allerdings sind die Herausforderungen bei der Montage von Brücken, die über Gleise oder Straßen führen, auch nicht kleiner. Tückisch wird es an den Stellen häufig, wenn eine wichtige Verkehrsanbindung gesperrt werden muss. Das gilt es dann mit allen Beteiligten zu koordinieren. Aber dafür ist man ja als Projektleiter da.

Es sollen ja extra zwei Schwimmkräne nach Duisburg kommen, um die DGT-Brücke einzuheben. Wie müssen wir uns das vorstellen?

Die Schiffskräne nehmen die Brücke an den Haken, fahren vorsichtig zum Zielort und heben sie dort dann auf die Widerlager.

Also business as usual?

Sowas gibt es beim Einheben oder Einschwimmen von Brücken nicht. Das ist immer wieder aufs Neue ein spannender Moment. Da kommt es auf Zentimeter an. Es soll ja alles zusammenpassen. Was bei alle der Aufregung nicht vergessen werden darf: Wenn die Brücke auf den Lagern liegt, sind wir noch lange

Und wann ist für Sie das Brückenprojekt erledigt?

Wenn die ersten Autos über die Brücke aufs DGT rollen. Dann ist Schluss für mich. Dann werde ich nur noch reisen, reisen, reisen. Und in meinem Garten ein bisschen Gemüse anbauen.

Wussten Sie schon?

Duisburg hat einen überdurchschnittlich hohen Bestand an Brücken- und Ingenieurbauwerken.

Beinahe **700 Brücken** führen in der Stadt über Straßen, Gewässer und Autobahnen.

Damit besitzt Duisburg **mehr Brücken als Venedig**.

INSTANDHALTUNG

Mehr Licht, weniger Energie

duisport schafft klare Verhältnisse: Bereits an drei Bahnhöfen wurde im Laufe der letzten drei Jahre die Gleisfeldbeleuchtung erneuert. An zwei Bahnhöfen geht es bald weiter.

(an) Rangierer, Wagenmeister und Werkstattteams sollen auf den Gleisfeldern von duisport nicht länger im Dunkeln tappen: Gleich an fünf Bahnhöfen erneuern die duisport-Experten der Infrastruktur Bahn (IB) die Beleuchtung der weitläufigen Anlagen. Die XXL-Sanierung hat einen guten Grund: Die umfangreichen Gleisanlagen sind flächenmäßig eine der größten Arbeitsstätten des Duisburger Hafens. Rund um die Uhr werden hier Güterwagen rangiert, gekuppelt und getrennt.

Rund um die Uhr heißt in dem Fall: häufig auch nachts. Deshalb müssen die Gleisanlagen an den entscheidenden Stellen ausreichend beleuchtet sein.

Gastautor André Neulen
Abteilung Infrastruktur Bahn – Eisenbahnbetriebsleiter

Maximaler Stromverbrauch, minimale Lichtausbeute

Hell wird es auf ganz unterschiedliche Weise. Während in den KV-Terminals wenige sehr große Lichtmasten die gesamten Flächen und damit auch die Ladegleise anstrahlen, gibt es in den Rangierbahnhöfen viele kleine Lampen. Diese Gleisfeldbeleuchtung besteht aus Lichtmasten von etwa acht bis zehn Metern Höhe. In der Regel waren sie ursprünglich mit Natriumdampf-Leuchten ausgestattet. Der Nachteil: Diese Art von Leuchten setzen wie auch andere herkömmliche Leuchtmittel nur einen Teil der genutzten elektrischen Energie von etwa 250 Watt pro Stunde in gewünschtes Licht um. Der Rest ist Wärme.

Inzwischen gibt es eine gute Alternative: die LED-Technik die nicht nur erheblich helleres Licht erzeugt, sondern auch erheblich weniger elektrischen Strom verbraucht - je nach Modell nur noch 67 bis 70 Watt. Außerdem halten LED-Leuchten länger. Denn auch das war ein Problem der alten Gleisfeldbeleuchtung: Die alten Natriumdampf-Leuchten waren sehr wartungsintensiv und empfindlich, sodass sie häufig ausgetauscht werden mussten. Was kein leichtes Unterfangen war! Denn ohne einen gleisfahrbaren Hubsteiger kommt man an den alten Lampen nicht weiter. Es sei denn, die Leuchten an einem der extrem teuren Spezialmaste sind kaputt. Die lassen sich umkippen. Mit Hilfe einer Winde. Allerdings nur von Hand.

Ein neues Fertigteil-Fundament wird gesetzt.

LED- statt Natriumdampf-Leuchten

Begonnen wurde mit der Umstellung auf LED-Technik im **Vorbahnhof des logport I Rheinhausen**. Hier tauschten die Techniker von IB unter Leitung von Muhammet Özhan als leitendem Signaltechniker der Abteilung sämtliche 212 Natriumdampf-Leuchten samt Verkabelungen gegen LED-Leuchten aus.

Nach Rheinhausen, zogen die Lampenbauer weiter zu **logport II**. Hier galt es, alle 14 Gleisfeldbeleuchtungen zu erneuern. Damit aber nicht genug. Die

Mit vereinten Kräften wurden die Strahler nach und nach aufgestellt.

nächste Baustelle wartete bereits: Die Beleuchtungen im **Bahnhof Duisburg Hafen**, also den Gleisen entlang des Bauhofs bis zur Meidericher Straße, sollte ebenfalls umgebaut werden. Hier mussten wir aber nicht nur die alten Leuchten ersetzen, sondern gleich die kompletten Lichtmaste. Die stammten aus den 1960er Jahren und waren teilweise in Bodennähe so stark verrostet, dass sie nicht mehr standsicher waren. Eine weitere Herausforderung für die IB-Truppe: Bei einigen der alten Lichtmaste verlief die Verkabelungen irgendwo auf unbekannten Wegen im Erdboden. Darüber hinaus waren ganze Bereiche des Bahnhofs überhaupt nicht oder nur sehr schlecht ausgeleuchtet, beispielsweise der Abschnitt, in dem die A59 den Bahnhof kreuzt und damit für zusätzlich Dunkelheit sorgt. Hier war es also angebracht, die gesamte Beleuchtungsanlage zu ersetzen und dabei die dunklen Bereiche durch zusätzliche und sinnvoller positionierte LED-Strahler ebenfalls mit Licht auszustatten.

Was leicht gesagt ist, ist in der Realität ein großer Kraftakt: Etwa fünf Tonnen wiegen die Fertigteilfundamente der Lichtmasten. Darüber hinaus sind direkt neue Beton-Kabelkanäle verlegt worden, in denen die ebenfalls neuen Kabel nun geschützt liegen und bei Bedarf einfacher erneuert werden können. Auch die Rangiererwege entlang der Kabelkanäle wurden bei dieser Gelegenheit mit erneuert.

Vor Überraschungen waren die Lichtmacher bei diesen Arbeiten natürlich nie sicher, insbesondere tauchten beim Tiefbau immer wieder unbekannte alte Kabel auf, die überprüft, gesichert und zum Teil auch beseitigt werden mussten.

Das Ergebnis lässt alle strahlend zurück. Denn es wird künftig nicht nur reichlich elektrische Energie gespart. Vielmehr werden gleichzeitig auch die Arbeitsbedingungen für alle in den Bahnhöfen tätigen Beschäftigten verbessert. Und: Die neuen verzinkten Masten sind dank

ihrer stattlichen Betonfundamente nun für viele Jahrzehnte auch bei stürmischem Wetter wieder standfest.

Im kommenden Jahr wird sich IB dann in gleicher Weise der Gleisfeldbeleuchtung im **Bahnhof Hochfeld Nord** widmen, anschließend ist der **Bahnhof Ruhrort Hafen** an der Reihe.

Ein starkes Team: Die beiden IB-Kollegen Christopher Spors (links) und Mustafa Öztürk (dritter von links) ziehen gemeinsam mit Kollegen der Firma Becker Bahnbau die schweren und sehr langen Stromkabel durch die Kabelkanäle.

DUISPORT NEWSTICKER

Kurz notiert

Neuigkeiten, Projekte und aktuelle Entwicklungen im Duisburger Hafen

Ausgezeichnet! duisport gratuliert seinem ehemaligen Eisenbahner-Auszubildenden!

Der ehemalige duisport-Auszubildende, Dominik Kreimes, wurde von der IHK Niederrhein offiziell als bester in seinem Fach ausgezeichnet. Bei der duisport rail hat er seine Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst absolviert, die er im Juni dieses Jahres erfolgreich abschloss. Auch nach seiner Ausbildung bleibt er dem #teamduisport erhalten!

Bereits vor zwei Jahren wurde der ehemalige Auszubildende, Anis Kharoub, mit dieser Ehrung ausgezeichnet. Er schloss seine Ausbildung sogar als bester Eisenbahner-Azubi in ganz Deutschland ab.

duisport-Vorstandsmitglied Lars Nennhaus (r.) und Hans-Georg Christiansen, Geschäftsführer der duisport rail GmbH (l.), gratulieren.

DGT: Starkes Duo für das weltweit erste klimaneutrale Hinterlandterminal

Die beiden Geschäftsführer des neuen Duisburg Gateway Terminals (DGT), Christoph Kahlert (links im Bild) und Sven Zölle (rechts), bereiten bereits seit Juli alles für den Start des Terminals der Zukunft im Duisburger Hafen vor.

„Wir können es kaum erwarten, dass das erste 100 % klimaneutrale Terminal im europäischen Hinterland in den Betrieb geht. Die Gleise liegen, die ersten beiden Portalkräne sind schon aufgebaut: Die Bauarbeiten gehen gut voran. Jetzt suchen wir noch nach einem starken Team und hoffen auf viele Bewerbungen", sagt Geschäftsführer Christoph Kahlert.

„Das DGT gilt zurecht als Modellprojekt für die Zukunft der Logistik. Im Endausbau wird es eine Fläche von 235.000 Quadratmetern haben. Die Abläufe werden weitgehend digitalisiert und automatisiert sein. Bei einem Zukunftsprojekt dieser Größenordnung mit dabei zu sein, es mitgestalten zu können, ist Herausforderung und Chance zugleich", so Sven Zölle.

Beide Geschäftsführer bringen viel Logistik-Erfahrung mit in die neue DGT GmbH: Christoph Kahlert ist Finanz-Chef und Prokurist bei duisport. Sven Zölle war zuletzt als operativer Leiter der fünf Container Terminal Standorte der Swissterminal AG tätig, Betreiber des größten Servicenetzwerkes für Terminals in der Schweiz.

Volker Pohlmann ist neuer Geschäftsführer der Ziel Terminal GmbH in Duisburg

Volker Pohlmann (57) hat zum 15. Oktober die Geschäftsführung der Ziel Terminal GmbH übernommen. Das von Samskip, der Duisburger Hafen AG und der TX Logistik AG gegründete Gemeinschaftsunternehmen betreibt das KV-Terminal auf logport III in Duisburg-Hohenbudberg. Die Europäische Kommission hat das Joint Venture bereits genehmigt und damit den Weg für die Bestellung des Geschäftsführers durch die drei Gesellschafter frei gemacht.

Mit der Ernennung des Geschäftsführers sehen die drei Gesellschafter das Gemeinschaftsunternehmen gestärkt, personell gut aufgestellt und für nachhaltiges Wachstum gerüstet. An dem Joint Venture ist Samskip mit 49,8 Prozent beteiligt, duisport und die TX Logistik AG, die zur Mercitalia-Gruppe gehört, halten jeweils 25,1 Prozent der Anteile.

Freuten sich (v. links): Lars Nennhaus (dig), Caroline von Möller (Fenne Bau), Sebastian Haak (SPD), Matthias Palapys (dig), Michael Rüscher (Ordnungsdezernent), Sören Link (Oberbürgermeister), Ralf Mehring (Fenne Bau), Kira Janssen (IMD), Evelyn Buchner (Leiterin Straßenverkehrsamt), Mahmut Özdemir (MdB), Bruno Sagurna (dig-Beirat) und Winand Schneider (IMD). Foto: Stadt Duisburg für dig

Straßenverkehrsamt für Duisburg: Bauarbeiten abgeschlossen

Sieben Monate nach dem Richtfest konnte die Duisburger Infrastrukturgesellschaft (dig) das neue Straßenverkehrsamt in Neumühl an die Stadt Duisburg zur zukünftigen Nutzung übergeben. Künftig heißt es, kurze Wege und moderne Ausstattung für Mitarbeitende und Kunden. „Der Bau ist maßgeschneidert. Von Beginn an haben wir bei der Planung berücksichtigt, was Mitarbeitende und Besuchende des Straßenverkehrsamtes benötigen, damit die Abläufe gut funktionieren, jeder schnell sowie barrierefrei versorgt werden kann und sich alle wohl fühlen“, sagt dig-Geschäftsführer Lars Nennhaus.

Update: Sperrung des OB-Karl-Lehr-Brückenzugs

Der OB Karl-Lehr-Brückenzug konnte am 23. Oktober 2023 teilweise geöffnet werden.

Aufgrund des guten Baufortschrittes konnte die erste Bauphase wesentlich schneller abgeschlossen werden als geplant. Daher konnte der Brückenzug bereits Ende Oktober für Rettungsdienste, Polizei und Busse des öffentlichen Personennahverkehres freigegeben werden. Auch der Hafenverkehr kann den Brückenzug seitdem wieder von Süden kommend bis zur Speditionsinsel anfahren.

Für alle anderen Verkehrsteilnehmer bleibt der Brückenzug weiterhin gesperrt. Sollten die Arbeiten früher als geplant abgeschlossen werden, erfolgt die Öffnung der Brücke zu einem früheren Zeitpunkt. Für die Zeit der Sperrung haben Fußgänger und Radfahrer weiterhin die Möglichkeit, die Brücke kostenfrei mit den Bussen der DVG zu überqueren.

Auch an der Schwanentorbrücke sind die Arbeiten so gut wie abgeschlossen. Daher wurde diese Brücke bereits für alle Verkehrsteilnehmer geöffnet.

Aktuelle Informationen inklusive der Zeitpläne finden Sie auf der Seite der Stadt Duisburg:

Investition in die Zukunft: duisport setzt auf neue Hybrid-Loks

Seit September bedienen zusätzlich zwei nagelneue, innovative Hybrid-Loks der duisport rail GmbH die Gleise in und um den Duisburger Hafen. Eine dritte soll noch Ende des Jahres dazukommen. duisport setzt damit ein weiteres Zeichen in Richtung zukunftsfähiger Hafen und führt seine Strategie konsequent fort: Investitionen in den Standort!

„Wir erweitern nicht nur unsere Terminalkapazitäten und die Gleisinfrastruktur, sondern auch die Leistungsfähigkeit unserer Services“, erklärt duisport-Vorstandsmitglied, Lars Nennhaus.
Die duisport-Gruppe setzt sich schon lange für die Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene ein. „Die zwei, bald drei, neuen Hybrid-Loks haben nicht nur eine höhere Leistungsfähigkeit als die sonst eingesetzten Diesel-Loks, sondern sie bringen zudem eine ordentliche CO_2-Ersparnis mit sich. Die Hybrid-Loks sind daher ein weiterer wichtiger Meilenstein für eine energieeffiziente duisport rail und zahlen auf duisports Klimaziele ein“, erläutert Hans-Georg Christiansen, Geschäftsführer der duisport rail GmbH.

LOGISTIKSTANDORT DEUTSCHLAND

Schaffen wir die Wende?

Der Logistikstandort Deutschland soll international wettbewerbsfähig bleiben und seine Position als globale Drehscheibe ausbauen, heißt es in der Politik. Stattdessen droht nun der Abstieg in die B-Liga. Woran liegt das, und was hilft gegen den Abstieg? Das diskutieren hier Experten aus Wirtschaft, Logistik und Transport. Ein Beitrag von VerkehrsRundschau-Redakteurin Eva Hassa.

Herr Bangen, Sie sind CEO bei Duisport und verantworten damit Europas wichtigste Logistikdrehscheibe. Wie steht es um den deutschen Logistikstandort?

Markus Bangen (duisport): Symptomatisches Beispiel dafür ist unsere Region hier in Duisburg. Früher hatten wir vier Standort-Vorteile: den Rhein als Verkehrsträger für die Industrie, gut ausgebildete Fachkräfte, eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur und günstige Energie. Und heute? Heute steht das alles auf wackligen Füßen. Jeder Politiker aber hält sich mit Kritik zurück, weil in den vergangenen 20 Jahren fast jede Partei – egal ob in der Landes- oder Bundesregierung – in der Regierungs-

Aufmacherbild (v. l.): Thomas Heck (Partner PriceWaterhouseCoopers), Philipp Hüning (Mitgründer und CEO Logistikbude, Martin Quabius, Head of Logistics Procurement Covestro), Markus Bangen (CEO duisport), Jochen Köppen (Geschäftsführer Köppen Spedition)
© Alle Bilder Hardy Welsch/VerkehrsRundschau

verantwortung war. Und jeder hat da zugewartet. Egal ob beim Schienennetz, bei den Brücken oder den Binnenwasserstraßen. Wenn wir aber den Logistikstandort Deutschland erhalten wollen, müssen wir dringend das Thema Infrastruktur angehen, und zwar schnell, um den Unternehmen Planungssicherheit zu geben!

Martin Quabius (Covestro): Als Verantwortlicher des Logistikeinkaufs eines weltweit tätigen Chemiekonzerns sage ich: Der deutsche Logistikstandort ist in vielen Punkten schlichtweg nicht mehr wettbewerbsfähig, gerade bei der Infrastruktur. Der Verfall erfolgt schneller als der Neubau. Beispiel ist das Bauprojekt der Rhein-Brücke Leverkusen an der Autobahn A 1. Sollte die Brücke tatsächlich in 2027 fertig sein, hat der Bau inklusive der Planung 15 Jahre gedauert. Ein anderes Beispiel ist der Brennerbasistunnel, der im Jahr 2032 planmäßig fertig sein soll. Damit die Züge bis nach Innsbruck fahren können, müssen auch in Deutschland einige Investitionen getätigt werden. Der Planungsstatus ist aber, Stand heute, mehr oder minder unverändert. Dabei haben die Planungen bereits 1994 begonnen.

Anderes Beispiel: In der Binnenschifffahrt wurde ein Acht-Punkte-Plan gegen Niedrigwasser vereinbart. Auch da sehe ich seitens der Politik wenig Bewegung – zum Beispiel bei den Fahrrinnen-Vertiefungen des Mittel- und Niederrheins. Die Industrie hingegen ist dabei, ihre Hausaufgaben zu machen. Covestro hat zum Beispiel in zwei niedrigwasseroptimierte Schiffe investiert, die mit einem dieselelektrischen Antrieb betrieben werden und dadurch 30 Prozent weniger CO_2 ausstoßen. Sie könnten in Zukunft auch mit Wasserstoff „betankt" werden. Doch auch dafür fehlt aktuell noch die Infrastruktur. Wir als Industrie erwarten deshalb, dass auch die Politik endlich ihre Versprechen umsetzt.

Jochen Köppen (Köppen Spedition): Auch straßenbaulich geht Deutschland zu spät voran. Das erleben wir jeden Tag als Tankcontainer-Spedition, die für die Chemieindustrie in Nordrhein-Westfalen tätig ist. Unsere Infrastruktur in Deutschland hat in den vergangenen Jahren ihren Geist langsam, aber sicher aufgegeben. Natürlich hat das damit zu

tun, wann unsere Infrastruktur geschaffen wurde und unter welchen Prämissen sie damals geplant wurde. Trotzdem muss sich Politik den Vorwurf gefallen lassen, dass sie nicht rechtzeitig damit begonnen hat, neu zu planen, und dass es viel zu lange Planungsverfahren gibt. Die Folge ist, dass unser Logistikstandort nicht mehr mit den Erfordernissen unserer Industrie wächst.

Philipp Hüning (Logistikbude): Wenn wir über Infrastruktur sprechen, müssen wir auch die Software im Blick haben – Stichwort Digitalisierung. Fakt ist: wer heute ein digitales Start-up gründet, mietet sich eine Cloud. Und in Deutschland hat man da nur die Wahl zwischen Amazon, Microsoft und Google. Eine konkurrenzfähige deutsche Alternative gibt es nicht. Auch wenn das teilweise von deutschen oder europäischen Unternehmen so promoted wird. Da nutzt man intern ebenfalls die amerikanischen Lösungen, wie man uns hinter vorgehaltener Hand erzählt hat. Außerdem fehlen in Deutschland massiv Software-Entwickler, die wirklich professionell programmieren können.

Viele fürchten wegen der vielen Hemmnisse schon eine Abwanderungswelle der Industrie aus Deutschland – Stichwort Deindustrialisierung. Ist das nur ein Gespenst, oder ist die Lage wirklich ernst?

Quabius (Covestro): Das ist kein Gespenst! Die Deindustrialisierung in Deutschland ist bereits in vollem Gang! Was mich dabei überrascht: es gibt keinen Aufruhr. Die Menschen nehmen das zur Kenntnis – mehr aber auch nicht. Dabei gibt es aktuell einige prominente Betriebsschließungen an deutschen Chemiestandorten. Wir haben über die marode Infrastruktur gesprochen. Wir müssen auch dringend über den Strompreis sprechen. In Deutschland ist der Strompreis aktuell im Vergleich zu China und den USA etwa drei Mal so hoch. Das ist ein massiver Standortnachteil für die energieintensiven Unternehmen, die damit im globalen Umfeld nicht mehr wettbewerbsfähig sind. Deshalb auch die Forderung eines temporären Industriestrompreises bei gleichzeitig massivstem Ausbau der erneuerbaren Energien. (Hinweis der Redaktion: Mittlerweile hat sich die Regierung auf ein Strompreispaket geeinigt; die Expertenrunde fand am 12. Oktober 2023 statt).

Die chemische Industrie steht bekanntlich am Anfang der Wertschöpfungskette. Wenn dieser Teil weg ist, ist das wie ein Domino-Effekt. Dann fallen auch weitere Glieder in der Wertschöpfungskette weg. Ein Betrieb, der jetzt geschlossen wird, kommt auch nicht wieder. Und mit der Schließung eines Betriebes wandert auch die dazuge-

„Auch straßenbaulich geht Deutschland zu spät voran."

Jochen Köppen
Geschäftsführer Köppen Spedition

hörige Innovation und Forschung ab. Der Brückenstrompreis ist daher eine Investition in die Zukunft des Standorts Deutschland.

Angeblich sollen auch Unternehmen anderer Branchen in Deutschland schon auf gepackten Koffern sitzen. Wissen Sie da mehr, Herr Bangen?

Bangen (duisport): So offen wie aktuell die Chemieindustrie spricht das keine andere Branche aus. Aus Gesprächen mit Indus¬trie-Kunden kann ich sagen, dass ein Großteil der Unternehmen so denkt, die in energieintensiven Branchen wie Stahl, Metallen und Aluminium tätig sind. Sie denken nicht nur darüber nach, Investitionen finden schon jetzt teilweise nicht mehr in Deutschland statt. Das bedeutet nicht, dass morgen der gesamte Chemiepark in Krefeld-Überdingen komplett verschwindet, dennoch wird hier nicht mehr neu investiert. Es ist also vielmehr ein schleichender Prozess.

Und natürlich wirkt sich das auf die Transportvolumina aus. Wir hatten zum Beispiel Produktionsteile, die wir von hier aus an die Ostküste in den USA geliefert haben. Diese Teile werden jetzt in Singapur gefertigt und gehen nun von dort aus direkt in die USA. Das ist Geschäft, das bei uns weggebrochen ist. Die Anlage ist nicht geschlossen. Sie produziert aber nur noch das, was in Deutschland und Europa gebraucht wird, und nicht mehr für den ganzen Weltmarkt. Und diese Produktion kommt auch nicht wieder zurück.

Ist das, was wir im Moment in Deutschland erleben, eine wirtschaftliche Schwächephase oder ist das eine echte strukturelle Krise?

Heck (PricewaterhouseCoopers): Deutschland befindet sich mitten im Transformationsprozess, der auch zu einer Disruption führt, was die Warenströme in unserer Volkswirtschaft betrifft. Ein Beispiel dafür ist unsere Automobilwirtschaft. Dort erleben wir derzeit eine massive Transformation, die es vielleicht nur alle 100 Jahre gibt. Wir werden sehr viele Unternehmen sehen, beispielsweise in Süddeutschland oder im Ruhrgebiet, die diese Transformation nicht überleben werden. Schlichtweg, weil sie es nicht schaffen, schnell genug auf die E-Mobilität umzustellen. Das wird eine Herausforderung sein, weil es in diesen Regionen zu einem starken Anstieg der Arbeitslosigkeit kommen kann, und das sind gerade die Regionen, die in den vergangenen 30 beziehungsweise 40 Jahren sehr erfolgreich waren.

Zu dieser Transformation kommt in Deutschland noch die Energiewende. Die spannende Frage ist, wie diese Energiewende die Politik steuern wird,

duisport-CEO Markus Bangen.

damit wir als Gewinner herauskommen. Eine Erfolgsgarantie gibt es nicht. Ob wir weiterhin in der Welt eine führende Wirtschaftsmacht sind und zukünftig sein werden, das weiß niemand. Wenn wir als industrielle Wirtschaftsmacht überleben wollen, müssen Politik und Unternehmen sehr eng zusammenarbeiten. Und der Wille muss auf beiden Seiten bestehen, diese Transformation so zu gestalten, dass Deutschland am Ende als wettbewerbsfähiger Industriestandort bestehen bleibt. Wichtig ist also, dass Politik und Unternehmen miteinander sprechen, um sich gemeinsam auf Ziele zu einigen und auf Schritte zu deren Umsetzung zu verständigen.

Köppen (Köppen Spedition): Die Politik hört uns Unternehmen ja nicht einmal mehr zu! Ich erlebe da als Spediteur seitens der Politik derzeit die vollständige Ignoranz. Je weniger wir Unternehmen in die schöne grüne Welt passen, desto mehr ignoriert man unsere Schmerzen. Bestes Beispiel ist die Lkw-Maut. Wir Transportunternehmen würden ja gerne in alternative Antriebe investieren. Doch wir können nicht, weil die Industrie die Lösungen noch nicht in ausreichender Menge produziert. Außerdem fehlt die Ladeinfrastruktur. Trotzdem verlangt der Staat von unserer Branche jährlich 7,6 Milliarden Euro Lkw-Maut, die dann aber nicht in den Straßenbau, sondern weitestgehend in den Ausbau der Schiene gehen sollen. Das ist für mich keine Wirtschaftspolitik, sondern Ideologie. Wenn Sie mich fragen, was es an Initialzündung braucht, damit dieses

Land wieder einen Schritt nach vorne macht, wäre das das Auseinanderfallen der Bundesregierung!

Was ist für Sie im Unternehmen angesichts dieser Lage aktuell die größte Herausforderung?

Köppen (Köppen Spedition): Ganz klar die fehlende Nachfrage. Die Industrie ist durch die aktuelle Krise in diesem Jahr stark zurückgegangen. In der Chemielogistik stehen derzeit rund 20 Prozent der Fahrzeuge. Und unser externes Lager im Duisburger Hafen ist voll mit gereinigten Tankcontainern, die nicht zur Beladung abgerufen werden. Zum ersten Mal ziehen Kunden leere Tankcontainer aus Deutschland in die Welt ab. Das habe ich noch nie erlebt. Am liebsten würde ich Herrn Quabius jeden Tag anrufen und fragen, ob er einige Transportaufträge für mich hat. Doch die Zeit habe ich nicht, weil ich den größten Teil meines Tages mit dem „Behördenkram" verbringe, den uns Unternehmen die Politik auferlegt.

Bangen (duisport): Unsere aktuell größte Herausforderung ist es, den Duisburger Hafen für die anstehende Transformation, sprich die Energiewende, vorzubereiten. Diese wird künftig unsere Güterstruktur verändern. Hier sind wir

VerkehrsRundschau-Redakteurin Eva Hassa (r.) führte die Diskussionsrunde.

bereits mitten im Prozess. So errichten wir derzeit mit dem trimodalen Duisburg Gateway Terminal (DGT) Europas erstes klimaneutrales Containerterminal im europäischen Hinterland, das auf Wasserstofftechnik setzt. Früher haben wir hier über 100 Jahre lang Kohle umgeschlagen. So gesehen stellen wir den Duisburger Hafen ein gutes Stück neu auf.

Alles in allem stellen wir uns durch die Energiewende darauf ein, dass wir in Zukunft sehr viel mehr flüssige und gasförmige Güter sowie mehr Gefahrgut logistisch händeln müssen. Das sind jedoch alles Störfallanlagen. Wasserstoff kommt nun einmal nicht aus dem Wasserhahn. Und für seinen Transport braucht es Trägerstoffe wie etwa Ammoniak. Dies bedeutet auch, dass sich die Ammoniak-Parks künftig vermehrt direkt an Hafenstandorten statt im Chemiepark selbst befinden. Eine Tatsache, die uns allen, auch der Politik, bewusst sein muss, wenn sie die Energiewende will. Zur Wahrheit gehört auch, wenn wir künftig mehr Transporte vom Lkw aufs Binnenschiff verlagern wollen, wird es in den Häfen und Umschlagterminals erst mal noch voller. Die Ladung lässt sich ja nicht von den Lkws auf die Bahn oder das Binnenschiff beamen. Wir müssen nicht nur in der Wirtschaft, sondern insbesondere auch in der Politik in die Gänge kommen und entsprechend investieren. Denn wenn wir nicht aufpassen, verschlafen wir den Point of Return.

Hüning (Logistikbude):

Wir müssen in Deutschland tatsächlich wieder ins Machen kommen. Stattdessen bremsen wir uns durch die **Bürokratie** häufig selbst aus.

Das kann ich nur bestätigen. Um mal ein Beispiel zu nennen: Unser Start-up Logistikbude hat unlängst einen Kunden für unsere Ladungsträgermanagement-Lösung gewonnen. Auflage war jedoch, dass wir einen Security-Check machen müssen. Dieser Security-Check hat mehrere (!) Monate gedauert und zehntausende Euro gekostet, die wir zum Glück nicht selbst bezahlen mussten. Für ein Projekt mit 50.000 Euro Projektvolumen. Solche Auflagen hemmen nicht nur Innovationen, sondern auch Investitions-Entscheidungen. Viele Unternehmen haben aktuell Angst, in Neues zu investieren.

Quabius (Covestro): Größte Herausforderung für mich im Logistikeinkauf ist es, die drei Enden Kosten, Lieferzuverlässigkeit und CO_2-Reduktion sinnvoll zusammenzubringen, da es oftmals Zielkonflikte gibt. Aus Nachhaltigkeitsgründen sollten viel mehr Güter über die Schiene transportiert werden. Das Problem dabei: Je stärker wir die Bahn nutzen, desto schwieriger wird es für uns aufgrund der Infrastrukturprobleme im Schienennetz, unsere Liefertreue einzuhalten, die unsere Kunden brauchen. Die Folge ist, dass wir für ausgewählte Kunden Distributions-Hubs schaffen müssen, um näher an sie heranzurücken, was dadurch unsere Kosten erhöht. Klar könnten wir alles per Lkw zustellen lassen. In puncto CO_2-Emissionen wäre das aber ausgesprochen unvorteilhaft, weil intermodale Verkehre für Covestro im Durchschnitt rund 80 Prozent weniger CO_2-Emissionen generieren. Das zeigt, wie anspruchsvoll der Dreiklang Kosten, Lieferzuverlässigkeit und CO_2-Reduktion ist.

Und typisch deutsch setzt die Politik da noch was drauf – Stichwort neue Lkw-Maut. Deren Ansatz ist grundsätzlich sinnvoll. Sie soll Anreize schaffen, um stärker in alternative Antriebe zu investieren. Das Problem ist nur, dass die entsprechenden Lösungen nicht verfügbar sind, wie Herr Köppen zu Recht sagt. Wir können also nicht auf E- oder Wasserstoff-Lkw gehen, obwohl wir das wollen. Mit HVO könnten wir im Übrigen auch 90 Prozent der CO_2-Emissionen reduzieren. Doch auch HVO ist an öffentlichen Tankstellen in Deutschland noch nicht verfügbar, in den anderen Ländern dagegen schon. Und selbst wenn HVO verfügbar wäre, bekämen wir trotz der CO_2-Einsparung keinerlei Vergünstigungen bei der Lkw-Maut. Das zeigt trotz guter Intentionen, dass die Ausgestaltung nicht technologieoffen ist und der Fokus verloren geht.

Was also muss die Bundesregierung jetzt tun, damit wir den Logistikstandort Deutschland wieder flottbekommen?

Bangen (duisport): Ich halte es damit Bundesverteidigungsminister Boris Pistorius: Wir setzen jetzt alle Vorschriften der Bundeswehr einmal außer Kraft, die wir uns selbst gegeben haben. Für die es keinerlei gesetzliche Verpflichtung gibt.

Es würde schon helfen, wenn Deutschland die EU-Vorschriften nur eins zu eins umsetzen würde. Stattdessen gehen wir mit unseren Gesetzen stets weit über das hinaus, was wir laut EU tun müssen. Bestes Beispiel ist da die Eisenbahn-Regulierung. Die anderen EU-Länder schütteln über Deutschland da nur

den Kopf. Und die setzen die gleiche EU-Richtlinie um. Ein anderes Beispiel ist die Umweltverträglichkeits-Prüfung. Auch da geht Deutschland sehr weit darüber hinaus, was wir laut EU-Gesetzgebung erfüllen müssten. Wenn wir uns also mehr beschränken würden, würde das nicht nur den Logistikstandort, sondern den gesamten Standort Deutschland nach vorne bringen.

Quabius (Covestro): Zumal die deutschen Unternehmen weltweit im Wettbewerb stehen. Doch es gelingt uns derzeit nicht einmal, innerhalb Europas wettbewerbsfähig zu bleiben. Man muss sich nur die aktuellen Zahlen zur Entwicklung der Wirtschaft in der EU anschauen, Deutschland ist da im Moment Schlusslicht. Das ist die Herausforderung! Wir müssen die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands innerhalb der EU und dann auf globaler Ebene wiederherstellen. Die Politik muss das über die richtigen Rahmenbedingungen ermöglichen.

Bangen (duisport): Typisches Beispiel dafür, wie wir uns in Deutschland das Leben schwer machen: Wir erheben bei der Einfuhr von Gütern Einfuhrumsatzsteuer (EUSt), sprich, die Unternehmen müssen erst mal bezahlen, und nach vier bis sechs Wochen im Schnitt erhalten sie die EUSt wieder zurück. Wir sind in ganz Europa das einzige Land, das so verfährt. Und dann wundern wir uns, warum es zum Beispiel in Venlo, Niederlande, und in Belgien riesige Warehouses mit Importwaren gibt. Das sind alles Kunden deutscher Organisationen, und das ist auch alles Ware für Deutschland. Und in Sachsen gibt es das gleiche Problem. Da lagern die Produkte aus EUSt-Gründen in Tschechien. An dieses Thema sollte die Politik dringend ran, um den deutschen Logistikstandort wettbewerbsfähig zu machen.

Hüning (Logistikbude): Stattdessen würden sie wahrscheinlich erst mal drei Jahre lang eine Studie machen, um den volkswirtschaftlichen Schaden zu ermitteln, der Deutschland durch das Thema EUSt entsteht (lacht).

Bangen (duisport): Da braucht es keine Studie. Wir müssen nur einmal durch Venlo oder nach Lüttich fahren. Da sieht man das selbst vor Ort, welcher „Schaden" dadurch unserem Logistikstandort Deutschland entsteht und damit unserer Volkswirtschaft.

Hüning (Logistikbude): Zu einem attraktiven Logistikstandort gehören aber auch Innovationen, gerade im Bereich der IT. Die Digitalisierung ist ja einer der maßgeblichen Erfolgsfaktoren für die Logistik. Wir müssen da von der Theorie viel stärker ins Tun kommen. Sprich: Solche Themen sollten nicht nur Forschungsarbeiten theoretisch abgehandelt, sondern stärker nach ihren Ergebnissen bewertet werden. Innovation entsteht nun einmal aus dem Tun, aus den Praxiserfahrungen, aus denen man lernt und sich daraus weiterentwickelt. Auf die Start-up-Szene übersetzt heißt das: Baue schnellstmöglich das Produkt, das deine These beweist und dein Problem löst.

Die Diskussionsteilnehmer

Marode Infrastruktur, Bürokratismus und eine bislang ungelöste Energiewende: Wie wettbewerbsfähig ist der Logistikstandort Deutschland noch, und was muss künftig besser laufen? Darüber diskutierten diese Experten mit **VerkehrsRundschau-Redakteurin Eva Hassa**:

Thomas Heck
Partner der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers in Frankfurt/Main

Philipp Hüning
Mitbegründer und CEO des Start-ups Logistikbude in Dortmund

Martin Quabius
Head of Logistics Procurement beim Chemiekonzern Covestro in Ludwigshafen

Markus Bangen
duisport-CEO

Jochen Köppen
Geschäftsführer Köppen Spedition in Duisburg

Wie sähe also der ideale Business-Plan 2030 aus, den die Politik jetzt beschließen sollte, damit der Logistikstandort Deutschland wieder fit für die Zukunft wird?

Heck (PWC): Wir müssen uns in den kommenden Jahren darauf einstellen, dass sich die Globalisierung verändert. Das wird sich auf den Logistikstandort Deutschland auswirken. Die Wertschöpfungsketten werden in Zukunft anders aussehen als heute, sie werden deutlich stärker regional und weniger global ausgerichtet sein. Innerhalb der Regionen Südostasiens wird künftig mehr gehandelt und wirtschaftlich mehr stattfinden als zwischen Europa und Südostasien oder den USA.

Auch müssen wir uns die Frage stellen, woher eigentlich die Energie kommt, die wir insbesondere für die E-Mobilität benötigen. Wir wissen, dass die Politik mit Australien, Kanada und Südamerika mehr Energiepartnerschaften schaffen will. Wir werden also in Zukunft aus anderen Ländern dieser Erde Energie beziehen. Und das ist auch mit riesigen Infrastruktur- und Logistikanforderungen verbunden. Es gibt viele große Herausforderungen, die in den kommenden Jahren auf uns zukommen werden, die insbesondere von den Logistikunternehmen umzusetzen sind.

Die entscheidende Frage ist: ob dieser Wandel für uns unterm Strich tatsächlich ein Gewinn sein wird. Denn alles das, über das wir gerade gesprochen haben, kostet sehr viel Geld. Und wir haben jetzt schon Inflation. Alle diese Herausforderungen werden eher nicht dazu führen, die Inflation zu senken, sondern eher zu noch höheren Kosten führen. Die Frage ist daher: Wie viel werden Verbraucher und Unternehmen bereits sein auszugeben, um die Agenda der grünen Transformation umzusetzen und geopolitische Abhängigkeiten zu verringern.

Köppen (Köppen Spedition): Und dann muss der Staat sich vielleicht einmal bescheiden sein und seine Ansprüche zurückfahren, um den Menschen mehr Geld in der Tasche zu lassen, damit sie die hohen Kosten, die da kommen werden, überhaupt stemmen können. Sprich: Der Staat muss sich überlegen, wie viele Mitarbeiter er bis zum Jahr 2030 braucht, um Deutschland zu verwalten. Und es wäre gut, wenn er zu dem Schluss gelangen würde, dass er das mit weniger Leuten schafft, damit er über Erleichterungen, etwa bei Steuern und Abgaben, den Bürgern und Unternehmen die Möglichkeit gibt, diese Wende auch bezahlen zu können.

Wird es Deutschland mit diesem Business-Plan dann schaffen, im Jahr 2030 wieder Logistikweltmeister zu sein?

Heck (PWC): Man muss nicht immer Weltmeister sein. Man sollte halt die Dinge, die man macht, gutzumachen und auf einem hohen Niveau. Man muss aber kein Weltmeister sein.

Hüning (Logistikbude): Vorrunde würde ja auch schon reichen (lacht).

© Alle Bilder Stiftung TalentMetropole Ruhr gGmbH

TALENTTAGE RUHR

Berufe praktisch erleben

6.000 Schülerinnen und Schüler in Duisburg werden durch Berufsorientierungstrainings gefördert.

(TalentMetropole Ruhr) Elektrokabel montieren, einen Verband anlegen oder Holzwürfel sägen: Im Berufsorientierungstraining lernen Schülerinnen und Schüler der 7. Klasse Berufe praktisch kennen. An unterschiedlichen Stationen testen sie ihre Fähigkeiten in berufstypischen Aufgaben, setzen sich mit ihren Stärken und Schwächen auseinander und erfahren im Anschluss, welche Berufsfelder zu ihren Talenten passen – eine gute Vorbereitung auf anstehende Praktika und die spätere Berufswahl. „Ziel ist es, bewusst zu erfahren, was

einem gut liegt und was eben nicht. Wir stellen in den Übungen eine Verbindung zur Berufswelt dar und zeigen auf, welche Talente in welchem Beruf von besonderer Bedeutung sind“, erklärt Dr. Britta L. Schröder, Geschäftsführerin der TalentMetropole Ruhr.

Angeboten wird das Berufsorientierungstraining im Rahmen der Veranstaltungsreihe TalentTage Ruhr. Die Regionaldirektion NRW der Bundesagentur für Arbeit, SCHULEWIRTSCHAFT NRW und die TalentMetropole Ruhr fördern das Angebot NRW-weit in Kooperation. Durchgeführt werden die Trainings durch das Technikzentrum Minden-Lübbecke. In Duisburg wird das bestehende Engagement nun ausgebaut: rund 2.000 Schülerinnen und Schüler pro Jahr sollen 2023 bis 2025 von dem Bildungsangebot profitieren. Hierfür setzen sich weiterhin die Bürgerstiftung Duisburg, thyssenkrupp Steel und nun auch der Duisburger Hafen (duisport) mit einer Fördersumme von insgesamt 60.000 Euro ein. „Wir sehen es in unserer Verantwortung, uns für junge Menschen zu engagieren und ihnen berufliche Perspektiven aufzuzeigen. Deshalb unterstützen wir das Projekt bereits seit der ersten Stunde“, sagt Markus Grolms, Personalvorstand der thyssenkrupp Steel Europe AG. „‘Das liegt mir nicht‘, ist schnell gesagt. Aber herauszufinden, was wirklich in einem steckt, kann für junge Menschen sehr motivierend sein. Als einer der größten Arbeitgeber der Region unterstützen wir diese Orientierung deshalb weiterhin gern.“

Durch die Förderung können mehr Jugendliche in der Stadt Duisburg erreicht werden, unter anderem rund 100 Schüler:innen der Leibniz-Gesamtschule. Die siebte Jahrgangsstufe hat sich am Mittwoch, den 15. November, in der Aula der Schule versammelt, um sich in 16 Berufsfeldern auszuprobieren: Sie arbeiten mit Holz und Metall, löten, schrauben und sägen, üben sich in logischem Denken und Teamwork. Im Anschluss notieren sie, welche Tätigkeiten ihren Fähigkeiten und Interessen entsprechen, sodass ihnen am Ende des Vormittags eine Übersicht mit ihren individuellen Kompetenzen vorliegt. „Wir ermöglichen jungen Menschen hier in relativ kurzer Zeit einen praxisnahen Einblick in unterschiedlichste Berufsfelder“, erklärt duisport-CEO Markus Bangen. Gemeinsam mit Markus Grolms verschaffte er sich einen Eindruck der Veranstaltung und zeigte sich begeistert vom Konzept:

„Unser Ziel ist es, langfristig so viele Schülerinnen und Schüler wie möglich in Duisburg zu erreichen und ihre individuellen Talente zu fördern“, so Bangen.

Um das Berufsorientierungstraining nachhaltig im Raum Duisburg zu etablieren, sind duisport, thyssenkrupp Steel und die Bürgerstiftung Duisburg derzeit auf der Suche nach weiteren Unterstützern aus der Region. „Mit duisport konnte ein weiterer Unterstützer gewonnen werden, so dass die Duisburger Schülerinnen und Schüler auch weiterhin die Möglichkeit erhalten, ihre Talente zu entdecken und sich als kompetente Auszubildende für Unternehmen zu präsentieren, weitere Unterstützer sind herzlich willkommen“, so Wolfgang Trefzger, Bürgerstiftung Duisburg.

Britta L. Schröder, Geschäftsführerin der TalentMetropole Ruhr, und Markus Bangen (duisport CEO) gaben einen praxisnahen Einblick in verschiedene Berufsfelder.

Für weitere Informationen zum Berufsorientierungstraining bitte QR-Code scannen:

In Kooperaation mit:

Technikzentrum Minden-Lübbecke

SCHULEWIRTSCHAFT Nordrhein-Westfalen

Bundesagentur für Arbeit
Regionaldirektion Nordrhein-Westfalen

ENTLASTUNG DER VERKEHRSSITUATION
IM RUHRGEBIET UND IN SÜDWESTFALEN

LOG4NRW: Erster Containerzug hat sich auf den Weg gemacht

© LOG4NRW

Ein erster Zug startete vom Südwestfalen Containerterminal in Kreuztal. Über Dortmund ging es nach Duisburg, um die Container auf das Binnenschiff nach Rotterdam zu laden.

- **Guter Start in Kreuztal: Premieren-Zug schon zu über 90 Prozent ausgelastet**
- **Zwei Züge pro Woche fahren ab sofort zwischen Südwestfalen und dem Ruhrgebiet**
- **Ziel: Verlagerung von Lkw-Transporten auf die Schiene und Wasserstraße**

(wko) Runter von der Straße, rauf auf Schiene und Schiff: Rund 27.000 Lkw-Fahrten will eine schlagkräftige Allianz mehrerer Häfen und Eisenbahnbetreiber in Nordrhein-Westfalen künftig überflüssig machen. Im November hat sich der erste Containerzug im Rahmen des „LOG4NRW"-Projekts auf den Weg gemacht.

Schon der Premieren-Zug war beim Start in Kreuztal zu über 90 Prozent ausgelastet. Vom Südwestfalen Containerterminal in Kreuztal aus ging es für den Zug über Dortmund nach Duisburg. Hier wurden sie aufs Binnenschiff geladen und nach Rotterdam gebracht. Künftig werden wöchentlich zwei Containerzüge zwischen Südwestfalen und dem Ruhrgebiet verkehren.

Die Initiative steht unter der Schirmherrschaft von Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. „Es freut mich, dass LOG4NRW so schnell und erfolgreich an den Start gegangen ist. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein wichtiger Baustein der Verkehrswende. Von nachhaltigen Lösungen der Logistik profitieren Wirtschaft und Klimaschutz gleichermaßen", so Krischer.

Ziel ist es, für eine spürbare Entlastung der Verkehrssituation im Ruhrgebiet und in Südwestfalen zu sorgen. 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

LOG4 NRW

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.

Da der Hafen Emmelsum am Niederrhein derzeit wegen einer defekten Brücke nicht per Zug angefahren werden kann, setzt duisport auf dieser Verbindung seine Wassertaxis ein.

Die Disposition der Buchungen für alle Kooperationspartner hat die duisport agency GmbH als zentrale Marketing- und Vertriebsgesellschaft der duisport-Gruppe übernommen. 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.

„Dass wir schon zwei Monate nach den ersten Gesprächen mit potenziellen Kunden loslegen können, zeigt: Wir hatten zur richtigen Zeit die richtige Idee. Nicht zuletzt mit Blick auf die Erhöhung der Maut-Gebühren im Dezember beweist sich die Bahn einmal mehr als hervorragende Alternative und echter Problemlöser“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.

„Insbesondere in unserem staubelasteten Nordrhein-Westfalen, mit leider zunehmenden Infrastrukturproblemen, sehen wir die Zukunft der Logistik in einer intelligenten Verknüpfung der Verkehrsträger. Unsere Kooperation schafft somit Resilienz durch gelebte

„Die Marke ‚LOG4NRW' rollt."

Verkehrsverlagerung und wirkt immens nachhaltig durch Reduktion der Emissionslast der Verkehre", sagt DeltaPort-Geschäftsführer Andreas Stolte.

„Die Marke ‚LOG4NRW' rollt. Mit dem ersten Zug wird deutlich, dass wir als starke Partner am Markt gemeinsam gut funktionieren und ein zielgerichtetes und attraktives Logistikangebot liefern. Wir gestalten gemeinsam und aktiv mit den Unternehmen die Verkehrswende und bieten allen weiteren Interessenten ein zukunftsgerichtetes Produkt an", sagt Dortmunder-Hafen-Vorständin Bettina Brennenstuhl.

„Das Interesse der verladenden Wirtschaft am neuen Zugprodukt ist ungeachtet des schwierigen Marktumfeldes für den Kombinierten Verkehr in Europa erfreulich groß. Unsere heimischen Unternehmen sind zwingend auf Transporte von Wagen-gruppen, einzelnen Waggons und den Kombinierten Verkehr angewiesen, schließlich sind die meisten von ihnen nicht in der Lage, das Volumen für Ganzzüge zu stemmen. LOG4NRW ist folglich existenziell notwendig für die Logistik von Nord-rhein-Westfalen stärkster Industrieregion Südwestfalen.", sagt Christian Betchen, Geschäftsführer der KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH und Südwestfalen Container-Terminal GmbH.

Simon Hegele
Logistik und Service

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

INFRASTRUKTUR

duisport stellt die Weiche neu

An vier Wochenenden tauschen die Eisenbahner im duisport-Team die wichtigste Weiche auf logport I aus: die DKW 409.

(wko) Über 20 Jahre hat die „Doppelkreuzungsweiche“ (DKW) 409 bereits auf dem Buckel. Die Technik ist in die Jahre gekommen. Genauso wie die Schwellen unter den Gleisen. Wind und Wetter haben hier augenscheinlich ihre Spuren hinterlassen. Alles muss raus.

Die Pläne sind jedoch schon geschmiedet: Auf circa 100 Metern wird die knapp 90 to. schwere Weiche von den vier Fahrgleisen getrennt und in mehreren Teilen mit einem schienengebundenen Schwerlastkran herausgehoben. Genauso wie die Holzschwellen. Sie werden ersetzt durch Schwellen aus Kunststoff. Die sind haltbarer und wetterfester als Holz. Und weniger empfindlich wie Betonschwellen. Immerhin über 100 Mal fahren Züge täglich über die Weiche 409. Fällt sie aus, stehen alle Züge still, bekommen die Unternehmen keine Ware, kann nichts ausgeliefert werden. Ausweichen? „Unmöglich!“, so Jörg Küppers, Abteilungsleiter Eisenbahninfrastruktur bei duisport. Die „geerbte“ Gleisgeometrie sehe das nicht vor. Kein Platz, keine Kapazität.

DKW 409 ist tatsächlich ein Nadelöhr: „Ausnahmslos alle Züge, die am logport in Rheinhausen rein- oder rausfahren, passieren diese Stelle und werden von einem Gleis aufs andere geleitet“, erklärt der örtliche Betriebsleiter Tuncay Acer, während er mit grellgelbem Filzstift die zentrale Lage der Weiche auf einem Poster markiert. Die eng an eng geführten Linien erinnern stark an einen Schaltplan aus dem Physikunterricht – nur, dass hier kein Stromfluss dargestellt ist, sondern das kompakte Gleisgewimmel auf logport I.

Der Austausch der Weiche muss schnell gehen. Gleisstrang für Gleisstrang kommt unter den Trennschleifer. Mit Tempo werden anschließend das Gleisbett erneuert, die Schwellen eingesetzt und die neuen Gleise montiert. Denn, als wäre nichts gewesen, müssen schon jeweils am Ende der vier eingeplanten Wochenenden wieder die ersten Züge in den Vorbahnhof Rheinhausen einfahren. Während der Bauzeit fahren sie langsamer, aber immerhin: sie fahren. Stillstand unter der Woche wäre fatal. Denn: Die Weiche 409 ist nicht nur eine Engstelle. Sie ist auch das Herzstück der Gleisanlage auf logport I.

GASTBEITRAG

Wie verändert sich die Transport- und Logistikbranche?

© iStock/thitivong

Auszug aus einer Horváth-Studie.

Seit 1956 existiert der papierbasierte Frachtbrief – und auch heute noch 67 Jahre später, findet er sich in einer ähnlichen Form bei Sendungen der ganzen Welt wieder. Wird sich das in den nächsten Jahren ändern? Im Rahmen einer umfangreichen Studie der Unternehmensberatung Horváth wurden Top-Führungskräfte (u. a. DB Cargo, DB Schenker, dpd, Hapag-Lloyd, Hermes, Lufthansa Cargo) und Wissenschaftler der DACH-Region befragt, welche transformatorischen Entwicklungen sie in den nächsten Jahren in der Transport- und Logistikindustrie sehen. Auch die Strategieabteilung der duisport-Gruppe hat an dieser qualitativen Studie teilgenommen. Die Ergebnisse zeigen, dass es **fünf wesentliche Veränderungen** geben wird.

Bei einem Aspekt waren sich die Expertinnen und Experten besonders einig: das Thema **Nachhaltigkeit** wird die Branche maßgeblich verändern. Darunter zählt nicht nur der Wechsel auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und Technologien, sondern auch ein ganzheitlicher Wandel hin zu nachhaltigeren Prozessen und Geschäftsmodellen. Darüber hinaus werden die **Kapazitätsengpässe**, welche bereits heute stark spürbar sind, die Transport- und Logistikunternehmen auch in den nächsten Jahren intensiv beeinflussen. Dies wird sich durch fehlendes operatives Personal bemerkbar machen, aber auch in immer restriktiveren Regularien der letzten Meile, wodurch sich vermehrt neue Auslieferungskonzepte wie Mikro-Hubs etablieren werden. Zunehmend **differenzierte Kundenanforderungen**, beispielsweise hinsichtlich Versandgeschwindigkeit, und ein verstärkter Fokus auf **resiliente Lieferketten** stellen weitere Entwicklungen der Branche dar.

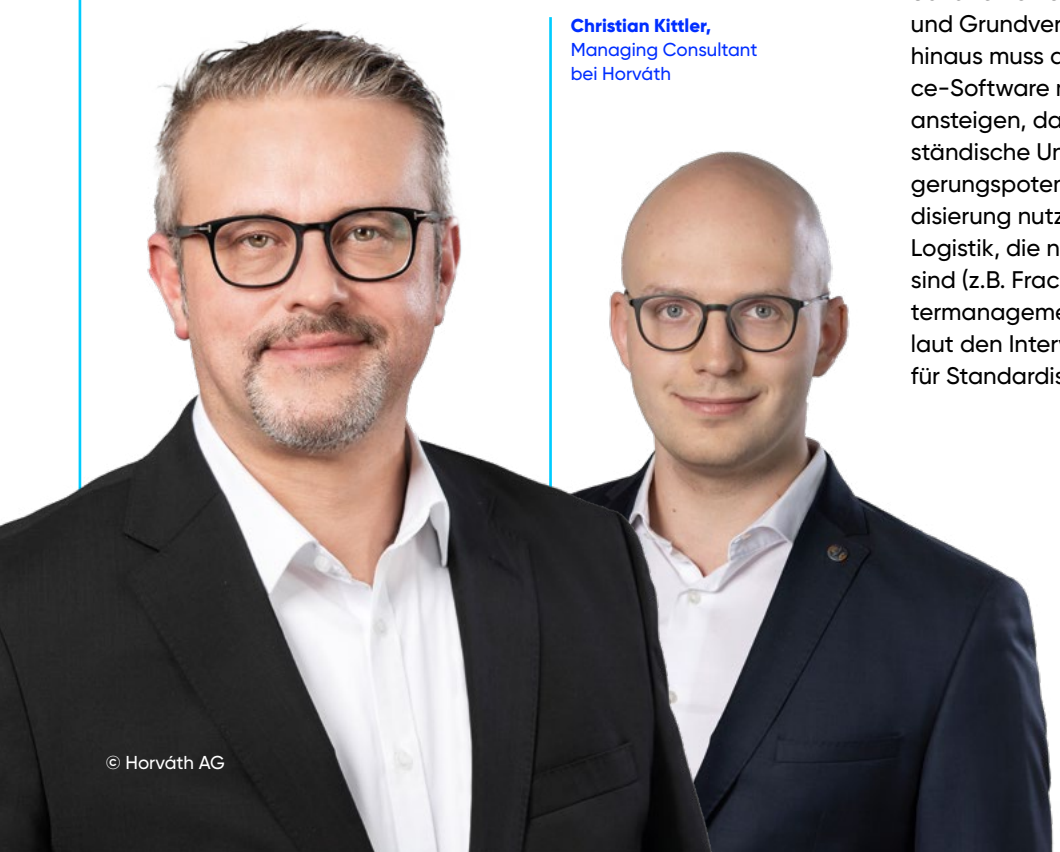
Einen besonderen Fokus legte die Managementberatung Horváth bei der Studie auf das Thema der **Standardisierung im Rahmen der Digitalisierung**.

So zeigte sich, dass die immer wieder angestrebte Integration von Handel, Produktion und Logistik derzeit maßgeblich an fehlenden digitalen Schnittstellen scheitert. Für die Entwicklung von Standards wurden vier Hauptreiber identifiziert: unternehmerische Zusammenschlüsse, Staat und Militär, einflussreiche Marktteilnehmer und Organisationen für Standardisierung wie z.B. die ISO. Die Studienergebnisse ergaben, dass die Standardisierung durch unternehmerische Zusammenschlüsse am erfolgversprechendsten ist, da sie die größte Marktdurchdringung aufweist. Die oberste Priorität zur erfolgreichen Implementierung hat hierbei das Schaffen eines gemeinsamen Prozess- und Grundverständnisses. Darüber hinaus muss der Anteil von Open-Source-Software mit Logistikbezug deutlich ansteigen, damit insbesondere mittelständische Unternehmen Effizienzsteigerungspotenziale durch die Standardisierung nutzen können. Bereiche der Logistik, die nicht marktdifferenzierend sind (z.B. Frachtpapiere oder Zeitfenstermanagement), eignen sich hierbei laut den Interviewpartnern am ehesten für Standardisierungen. Die Erkenntnisse

Die Autoren:

Dr. Christian Schnöbel,
Partner bei Horváth, Leiter Competence Center Transportation, Travel & Logistics

Christian Kittler,
Managing Consultant bei Horváth



© Horváth AG

„Qualität, Nachhaltigkeit und Innovation sind die entscheidenden differenzierenden Faktoren der Logistik – nicht mehr ausschließlich der Preis!“

Alexander Garbar,
Leiter Unternehmensentwicklung und Strategie
bei duisport – Duisburger Hafen

der Studie zeigen sich derzeit auch an der Entwicklung des elektronischen Frachtbriefes. Das E-CRM-Protokoll setzt ebenfalls auf Open Source – damit soll Einzellösungen von Unternehmen entgegengewirkt und dieser auch für mittelständische Unternehmen zugänglich gemacht werden.

Der Transport- und Logistikbranche, die heute durch Krisen, Kostendruck und Kapazitätsengpässe navigieren muss, stehen große Herausforderungen bevor. Um die vollen Potenziale zu nutzen, muss ein gewisser Wille zur Veränderung vorhanden sein – hierbei waren sich alle Expertinnen und Experten einig. Nur so ist es möglich, dass Dinge wie der Frachtbrief nach 67 Jahren endlich unternehmensübergreifend digitalisiert werden.

DUISBURG BUSINESS & INNOVATION TRIFFT DUISPORT

Gemeinsam in eine grüne Zukunft

Duisburg, die Stadt mit dem größten Binnenhafen Europas, hat sich in den vergangenen Jahren nicht nur als Logistikdrehscheibe einen Namen gemacht, sondern auch als innovativer Standort für zukunftsweisende Projekte. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Kooperation zwischen der Wirtschaftsentwicklung Duisburg Business & Innovation (DBI) und dem Duisburger Hafen (duisport).

Duisburg entwickelt eine vitale Start-up-Szene. Eindrucksvoller Ausdruck dessen: die Demo Night der garage DU im Landschaftspark Duisburg-Nord, hier mit Alexander Garbar als Leiter der Unternehmensentwicklung bei duisport und Geschäftsführer von startport.

(oh) Ein Paradebeispiel für die zukunftsweisende Kooperation von DBI und duisport ist der Hy.Summit.Rhein.Ruhr. Bei diesem bedeutenden Wasserstoffkongress stehen die Wasserstofftechnologien im Mittelpunkt - als Enabler für den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft. Die Kooperation der Häfen Rotterdam und duisport im Bereich Wasserstoffimport unterstreicht den Anspruch in Duisburg, eine führende Rolle bei der Energiewende zu spielen.

Doch nicht nur beim Thema Energie zeigen sich duisport und DBI als Vorreiter.

Die Premiere der Duisburg Automotive Logistics ist ein weiteres Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit. In einer Zeit, in der sich die Automobilindustrie durch Digitalisierung und Elektrifizierung rasant verändert, setzt diese Fachkonferenz Maßstäbe für effiziente Logistik und Supply Chain Management.

Auch im Bereich Immobilien sind duisport und DBI enge Partner. Auf der Expo Real, Europas größter Immobilienmesse, präsentieren sie gemeinsam Lösungen und Projekte für die Immobilienwelt von morgen. Dabei geht es nicht nur die Vermarktung von Flächen, sondern auch um nachhaltige Nutzungskonzepte und die Integration moderner Technologien.

Ein besonderes Highlight der Kooperation des Hafens, auch dank dessen hauseigener Innovationsplattform startport, und der DBI ist die garage DU. Hier wird jungen Start-ups und Innovatoren Raum gegeben, ihre Visionen im geführten Matching-Prozess mit etablierten Unternehmen zu verwirklichen.

Stehen zusammen für die Premiere der Duisburg Automotive Logistics (v.l.): Wirtschaftsdezernent Michael Rüscher, DBI-Chef Rasmus C. Beck, duisport-CEO Markus Bangen, IHK-Geschäftsführer Ocke Hamann und CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer.

Mit Unterstützung von Expertinnen und Experten können sie ihre Ideen in die Tat umsetzen und so die Zukunft der Stadt Duisburg aktiv mitgestalten.

Nicht zuletzt sind duisport und DBI auch personell fest miteinander verbunden: Markus Bangen, Geschäftsführer von duisport, ist Mitglied im Beirat der DBI. Eine Position, die die enge Verzahnung und das Vertrauen zwischen beiden Organisationen zeigt.

Die Zusammenarbeit zwischen duisport und DBI ist ein Erfolgsmodell für ein starkes Duisburg. Gemeinsam gestalten sie nicht nur die Zukunft der Stadt, sondern setzen weit darüber hinaus Maßstäbe in Sachen Innovation und Nachhaltigkeit.

Über den Autor
Marc Oliver Hänig
HUB-Manager Unternehmenskommunikation & Standortmarketing bei der DBI

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

Der Klimawandel wird mittelfristig nicht mehr zu ignorieren sein, sondern tendenziell noch intensivere, noch disruptivere, noch länger anhaltende Extremwetterereignisse mit sich bringen.

© krischerfotografie

GASTBEITRAG

(Klima-) Wandel in der Logistik?

Niedrigwasserjahr, Hitzewellen und Extremwetter: Klimaexperte Lukas Eiserbeck über die Auswirkungen des Klimawandels auf den Transport auf Straße, Schiff und Schiene – und wie eine auf die Zukunft ausgerichtete Resilienz-Strategie für Unternehmen zum Wettbewerbsvorteil wird.

(le) Der Klimawandel ist längst keine abstrakte Bedrohung mehr, sondern manifestiert sich in zunehmend intensiveren Extremwetterereignissen mit spürbaren Auswirkungen auf die Wirtschaftswelt. Besonders stark betroffen ist die Logistik als global operierendes System aus Lieferketten und Transportinfrastrukturen, das auf reibungslose und störungsfreie Abläufe angewiesen ist. Für Unternehmen der Branche ist es daher eine zentrale Aufgabe, sich mit den Folgen des Klimawandels auf ihr Geschäftsmodell auseinanderzusetzen und eine vorsorgende Risikomanagementstrategie zu entwickeln.

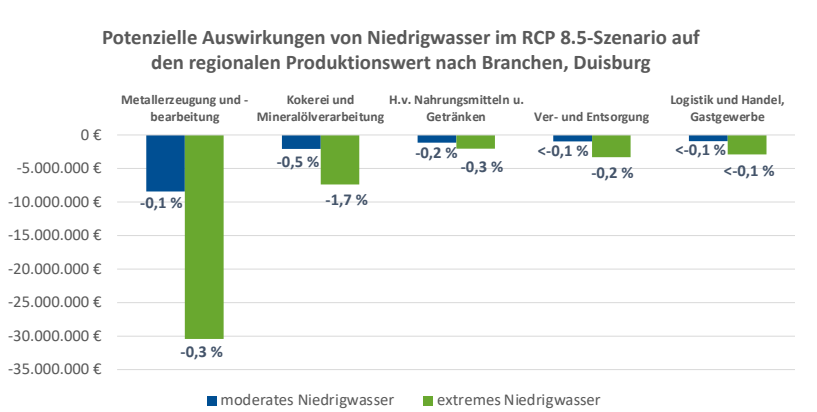
Wie ist die Logistik von Folgen des Klimawandels betroffen?

Besonders sichtbar werden die Folgen des Klimawandels in Deutschland in der Binnenschifffahrt, spätestens seit dem Extremjahr 2018: Wärmere und trockenere Sommerperioden, sowie fehlendes Schmelzwasser aus den Alpen führen dazu, dass die Pegelstände des Rheins in den Sommer- und Herbstmonaten verstärkt und länger anhaltend unter

Niedrigwasser: 2018 kam es zum Rekordtief am Rhein.

die für eine Schifffahrt kritischen Punkte sinken. Ladungen müssen aufgrund des Tiefgangs auf mehrere Schiffe verteilt bzw. auf die Schiene umgeschlagen werden. Infolgedessen verzögern sich Ladungen z.T. für mehrere Wochen. Die wirtschaftlichen Folgen eines solchen Niedrigwassers können enorm sein: Ein Forschungsvorhaben der RWTH Aachen, gemeinsam mit der Prognos AG, beziffert die möglichen Wertschöpfungsverluste durch ein einziges extremes Niedrigwasserjahr entlang des gesamten Rheins auf 800 Mio. €, begleitet von einem Verlust von bis zu 8.000 Arbeitsplätzen.[1]

Der Schienenverkehr als massengütertaugliche Alternative zum Binnenschiff ist ebenfalls von den Folgen des Klimawandels betroffen: Hier sind es vor Allem Ereignisse wie Starkregen oder Hochwasser bzw. Stürme, die die Schienentrassen, Signalanlagen oder Oberleitungen beschädigen können und so den Zugverkehr massiv stören. Aber auch verstärkte Hitzeeinwirkung in Sommermonaten kann zu einem Verschleiß der Schieneninfrastruktur führen, der Züge verlangsamt oder umleitet. Die steigenden Temperaturen erfordern daher auch eine verstärkte Wartung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.



Bis zu -50 Mio. €

Bis zu -120 ET

Bis zu -1,7 Mio. t

20 von 27 Branchen mit Verlusten unter 1 Mio. €

Der Klimawandel wirkt sich aber auch auf den Straßentransport als nach wie vor dominierenden Verkehrsträger für den Gütertransport in Deutschland aus – auf ähnliche Art und Weise wie im Schienenverkehr: Hitzewellen lassen Beton- und Asphaltinfrastrukturen verschleißen, Starkregen und Überschwemmungen blockieren Unterführungen oder brechen im Extremfall Straßen oder Brücken vollständig ab. Die steigende Hitze hat darüber hinaus auch Auswirkungen auf Ladung und Personal: Die Produktivität sinkt, die Fehleranfälligkeit steigt, und für sensible oder kühlungsbedürftige Ladungen werden weitergehende Sicherheitsvorkehrungen und erhöhter Transportaufwand nötig.

Was kann die Logistik tun, um mit den Folgen des Klimawandels umzugehen? Diese Gesamtschau zeigt, dass der Klimawandel vor keinem der bewährten Verkehrsträger Halt macht, sondern alle Modi gleichermaßen betroffen sein können, auch wenn sich die spezifischen Betroffenheiten unterscheiden. Aus diesem Grund ist es im Sinne der Zukunftsfähigkeit der Logistik zu kurz gedacht, seine logistischen Aktivitäten nur auf einen einzigen Verkehrsträger auszurichten. Das Ziel, die Eintritts- bzw.

Zum Autor:

Lukas Eiserbeck ist Projektleiter für Klimaanpassung und resiliente Raumentwicklung bei der Prognos AG. Zuletzt war er zu Gast bei der Kooperationsveranstaltung der **DIALOGistik Duisburg e.V.**, dem Logistiknetzwerk für Aus- und Weiterbildung, Nachhaltigkeit und innovativen Wissenstransfer im Duisburger Hafen. Bei dem Zusammentreffen mit dem Titel „Know How im KV" im Duisburger Freihafen. Hierbei ging es um die intelligente Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraße. Darüber hinaus ging es darum, wie Inhalte in der KV vermittelt werden. Vorgestellt wurden hierbei das Projekt Syslog (https://syslog.plus) der SGKV und das Projekt Quinwalo (quinwalo.de) der Schifferbörse Duisburg.

Betroffenheitswahrscheinlichkeit durch einen modalen Fokus zu minimieren, scheitert daran, dass in einem komplexen System wie der Logistik bereits kleinere Ausfälle (mit vergleichsweise hohen Eintrittswahrscheinlichkeiten) durch Kaskadeneffekte zu erheblichen Disruptionen führen können. Bei mehrfachem Auftreten einer solchen Disruption kann dies zu einer Gefährdung des gesamten Geschäftsmodells führen. Eine proaktivere Strategie im Umgang mit potenziellen Klimawandelfolgen liegt daher in der Verteilung des möglichen Risikos auf verschiedene Verkehrsträger und einer Abfederung von Disruptionen innerhalb des Logistiksystems. Hierzu sind vor allem zwei Maßnahmenansätze besonders sinnvoll: Erstens stellt ein möglichst diverses Aufstellen des Logistiksystems ein wichtiges Standbein dar.

Dort wo es möglich ist, sollte das System auf mehrere Modi aufgebaut werden, begleitet von einer (ggf. mit verstärkter Lagerhaltung verbundenen) Aufteilung von Be- und Entladungen auf mehrere Knotenpunkte, statt einem zentralen Lager. So stehen mehrere Routen zur Verfügung, aus denen die jeweils je nach klimawandelbedingten Rahmenbedingungen im konkreten Fall die am besten geeignete ausgewählt werden kann.

Zweitens ermöglicht ein Vorhalten von multimodalen Kapazitäten, Ausfälle einzelner Verkehrsträger zu kompensieren: Beispielsweise kann das gleichzeitige Abschließen von Transportverträgen für mehrere Verkehrsträger im Extremfall zu verbesserten Konditionen bzw. einer prioritären Behandlung bei notwendigen Umlegungen führen. Hierfür ist in der unternehmerischen Praxis allerdings ein Umdenken von der rein kurzfristig gedachten Kostenperspektive hin zu einem strategischen, langfristig ausgerichteten Management notwendig.

Proaktives Handeln bringt Wettbewerbsvorteile

Es ist, mit Blick auf die derzeitigen Prognosen der UN, die von einer Erwärmung der Welt bis 2100 um ca. 2,8 Grad im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter ausgehen[2] , mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu sagen: Der Klimawandel wird mittelfristig nicht mehr zu ignorieren sein, sondern tendenziell noch intensivere, noch disruptivere, noch länger anhaltende Extremwetterereignisse mit sich bringen.

Jedes Unternehmen, das in der Logistik tätig oder in hohem Maße von der Logistik abhängig ist, wird daher nicht darum herumkommen, sich im Sinne des eigenen Risikomanagements mit den Folgen des Klimawandels auseinanderzusetzen. Es gilt: Je früher, desto besser! Eine zukunftsgerichtete Resilienz-Strategie kann hier im Vergleich mit anderen Unternehmen ein Wettbewerbsvorteil werden: Die Logistik als ‚Dienstleister' punktet mit resilienten Konzepten, wenn so ein erfolgreicher Abschluss des Transportverhältnisses gewährleistet bzw. dessen Wahrscheinlichkeit im Vergleich zur ‚konventionellen' Logistik erhöht wird.

Zusätzlich zeigen sich derzeit ohnehin zahlreiche Umbrüche in der Branche, beispielsweise im Bereich der Dekarbonisierung oder dem Fachkräftemangel, auf die die Logistik entsprechend reagieren muss. Hier kann eine klimaangepasste bzw. resiliente Neuausrichtung des Systems im Kontext der weiteren Investitionen als eine Art „Rucksack" vergleichsweise einfach mitgedacht und umgesetzt werden. Sind beispielsweise ohnehin Investitionen in eine emissionsarme Schiffsflotte geplant, so kann gleichzeitig geprüft werden, ob diese auch mit einem geringeren Tiefgang geplant und hergestellt werden kann, um eine verbesserte Schiffbarkeit bei Niedrigwasser zu gewährleisten. Ein bereits in Betrieb befindliches Schiff nach diesem Kriterium umzubauen ist dabei mit größeren Herausforderungen verbunden.

Insbesondere, da solche Transformationsprozesse zum Teil eine lange Zeit benötigen, der Klimawandel aber nicht stillsteht, ist es aus ökonomischer Sicht notwendig, sich genau jetzt mit der eigenen Klimawandelfestigkeit auseinanderzusetzen. Nur so können langfristig Wettbewerbsvorteile erhalten bleiben und das eigene Geschäftsmodell gesichert werden.

Jedes Unternehmen, das in der Logistik tätig oder in hohem Maße von der Logistik abhängig ist, wird daher nicht darum herumkommen, sich im Sinne des eigenen Risikomanagements mit den Folgen des Klimawandels auseinanderzusetzen.

[1] Eiserbeck, L. et al. (2023): Ökonomische Auswirkungen verlängerter Niedrigwasserphasen entlang des Rheins. Teilbericht zum BMBF-geförderten Vorhaben „R2K-Klim+- Strategisches Entscheidungsunterstützungstool zur Anpassung an den Klimawandel auf regionaler und kommunaler Ebene im Rheineinzugsgebiet".

[2] UN Environment Programme (2022): Emissions Gap Report 2022. Online verfügbar: https://www.unep.org/resources/emissions-gap-report-2022 (Zugriff: 2023-10-10).

SCHIFFSWERFT

Tradition trifft Moderne

Seit 125 Jahren dem Hafen treu: Die Geschichte der „Meidericher Schiffswerft“ ist geprägt von Wachstum, Wandel und reichlich Kohlenstaub.

(wko) „Wo liegt denn dieses Meiderich?“ Wäre HSV-Stürmer Uwe Seeler nicht Speditionskaufmann, sondern Binnenschiffer auf dem Rhein gewesen: Er hätte diese Frage im November 1963 nicht gestellt. In den 1960er Jahren kannte – zumindest in der maritimen Welt – fast jeder „dieses Meiderich“. Denn anders als im Fußball, spielte zu diesem Zeitpunkt schon seit über 60 Jahren ein Unternehmen in der 1. Liga seiner Branche, das den Stadtteilnahmen mit auf dem Firmenschild trug: die „Meidericher Schiffswerft“.

Fast 250 Menschen gingen in dem Jahr allmorgendlich am grün-weißen Unternehmenslogo vorbei aufs Werftgelände, als Seeler erstmals mit seinem Team in den kleinen Stadtteil im Duisburger Norden reisen sollte. „Die 50er und 60er Jahre waren eine Hochphase in unserer Firmengeschichte. Da mussten die alten Schleppkähne motorisiert und umgebaut werden. Und das haben wir gut, gerne und schnell gemacht. Daher kannte man uns weit über die Hafengrenze hinweg“, blickt Sascha Wallraff, der heutige Geschäftsführer der Werft, zurück. „In dieser Zeit standen hier so viele Schiffe, dass man von einer Seite des Hafenbeckens auf die andere Seite laufen konnte: von Schiff zu Schiff.“ Heute ist das alles etwas kleiner, alles etwas bescheidener. 30 Mitarbeiter hat die Werft aktuell.

Sein Büro hat Wallraff im selben Haus, in dem schon sein Vorgänger, Gründerenkel Hans-Jürgen Walzer, 30 Jahre lang die Geschäfte des Familienbetriebs führte. Als der heute 86-Jahre im Jahr 1967 ins Unternehmen kam, war die Werft am Ende von Hafenbecken A zuhause. Das war nicht immer so. Die ersten zehn Jahre nach Gründung der Firma im Jahr 1898 durch Alwin Hilger, einem Duisburger Bankier, mussten die Schiffe noch in den Kaiserhafen fahren, um in der „Meidericher Schiffswerft vorm. Thomas & Co. Gesellschaft mit beschränkter Haftung” erste Hilfe zu finden. „Zu der Zeit konzentrierte man sich hier im Unternehmen auf die Reparatur von Schiffen. Nach und nach kamen dann das Umbauen und sogar der Neubau von Schiffen dazu“, erklärt Sascha Wallraff. Der 50-jährige Ingenieur und Werftleiter ist Walzers Nachfolger und seit 20 Jahren im Unternehmen. Auf die lange Tradition und den guten Ruf seines Arbeitgebers ist er spürbar stolz: „Die Werft hat schnell nach ihrer Gründung einen sichtbaren Aufschwung erlebt und sich nicht nur in der engeren Heimat, sondern auch im gesamten Rheingebiet von der Schweiz bis nach Holland einen guten Namen gemacht.“

Sascha Wallraff, Geschäftsführer der Meidericher Schiffswerft.

Qualität und Know-How

Mit seiner 110 Meter breiten Hellinganlage mit 16 Wagen zum An-Land-Ziehen von schweren Schiffen, mit seinen zwei Stevendocks für Schiffe bis 500 Tonnen und bis zu 16 Meter Innenbreite und mit seinem 50-Tonnen-Umschlagkran: Damit war die Meidericher Schiffswerft schon früh bestens ausgerüstet, um Reparaturen, Wartungen und Neubauten durchzuführen. Vieles davon wird heute nicht mehr nachgefragt, nicht mehr angeboten. Am häufigsten werden derzeit Propeller gewechselt oder Wellen- und Ruderanlagen repariert. „Die beiden Docks helfen uns hierbei sehr, da wir damit Schiffe entweder mit dem Bug oder Heck anheben können. Das geht schnell, so dass das Schiff fix wieder im Einsatz ist. Das war früher wichtig. Und heute immer noch“, macht der Geschäftsführer deutlich.

Reparieren ist das eine, neu bauen das andere. „Ein bemerkenswertes Beispiel für das, was hier gebaut wurde, ist das Schulschiff „Rhein“, das bis heute im Stadthafen Duisburg-Homberg vor Anker liegt. Die Schiffe wurde nicht nur zum Wahrzeichen im Duisburger Hafen, sondern auch in der internationalen Binnenschifffahrtsbranche. Die Tatsache, dass es für den Arbeitgeberverband der

deutschen Binnenschifffahrt e.V. gebaut wurde, verdeutlicht das Vertrauen der Branche in die Qualität und das Know-how der Werft“, erklärt Wallraff. „Made in Meiderich“? Spontan fällt Wallraff das Fahrgastschiff „Wilhelm Lehmbruck“ ein, das seit einigen Jahren unter dem Namen „Düsseldorf“ bei der „Weißen Flotte“ der Landeshauptstadt unterwegs ist. Und die „MS Gerhard Mercator“! Die ist ihrer Heimat bis heute treu geblieben und tourt noch immer mit der „Weißen Flotte“ durch den Duisburger Hafen. Eine Ausnahme? „Nein, etliche der Schiffe, die wir hier gebaut haben, kommen immer noch zurück in ihren Heimathafen, damit wir sie warten oder streichen“, sagt Wallraff und zeigt dabei auf einen Arbeitsponton, das gerade am Anleger festgemacht hat und farblich aufgefrischt wurde: die „HAFAG 37“. „Das Boot haben wir 1937 gebaut. Seitdem war die HAFAG schon etliche mal wieder hier“, so Wallraff. Wie im übrigen auch der Eisbrecher des Duisburger Hafens. Die „Germanus“ wurde 1936 bei der Meidericher Schiffswerft fertig und ist bis heute treuer Kunde.

„Insgesamt wurden bei uns schon über 430 Schiffe gebaut.

Das letzte ist im Jahr 2000 weggegangen“, so Wallraff, der sich schon merklich darauf freut, dass die alte Schiffbau-Tradition bei der Meidericher Schiffswerft bald aufleben soll. „Wir wollen unseren Kunden, wenn es sich lohnt, wieder den Neubau von Schiffen anbieten“, lässt sich Wallraff beim Gang übers Gelände ein wenig die Karten schauen. Rechts von ihm stehen derweil aufgereiht wie an einer Perlenkette etliche Yachten. Alle an Land, alle ohne Wasser unterm Kiel. In einigen wird gearbeitet. Vor anderen stehen Leute und unterhalten sich. „Neben günstigen Plätzen im Frei- und Hallenlager können wir an dieser Stelle den Besitzern von Yachten auch die gesamte Palette von Reparaturen, Umbauten, Ausbauten, Wartungs-, Instandsetzungs- und Restaurationsarbeiten anbieten“, sagt Wallraff, dem vor allem die Arbeiten an

einer Luxusyacht in guter Erinnerung geblieben sind: der Anedigmi“. „Das war eine riesige Yacht, die eigentlich im Mittelmeer unterwegs ist und 2009 nur fürs Refit hier zu uns nach Meiderich gebracht wurde.“ Die „Anedigmi“, 50 Meter lang, 9,20 Meter breit, war Luxus pur! Die Refit-Liste des Kunden umfasste dabei mehr als 130 verschiedene Positionen. So musste unter anderem im Innenraum die Wand- und Deckenverkleidungen erneuert werden. Genauso der Teppich. Wallraff: „Fünf Monate haben die Arbeiten gedauert. Es gab keine Budget-Grenzen. Das war traumhaft.“

Für Umbauten und Reparaturen steht auf dem Gelände ein Magazin von über 50.000 Teile bereit. „Dadurch sind wir sehr flexibel“, erklärt Wallraff. 250 Schiffe fahren auch deswegen noch immer jährlich bis ans Ende von Hafenbecken A und legen am Werftgelände an. Ihre Fahrt geht dabei vorbei an der ehema-

Die 50er und 60er Jahre waren eine Hochphase in unserer Firmengeschichte. In dieser Zeit tanden hier so viele Schiffe, dass man von einer Seite des Hafenbeckens auf die andere Seite laufen konnte: von Schiff zu Schiff.

Die Meidericher Schiffswerft liegt am Ende des Hafenbecken A im Duisburger Hafen.

ligen Kohleninsel, wo auf Steuerbord zu sehen ist, wie hier gerade das Duisburg Gateway Terminal (DGT) entsteht: das größte und erste 100 Prozent klimaneutrale Containerterminal im europäischen Hinterland.

Tradition trifft auf Moderne. Ein Problem? „Ganz im Gegenteil", sagt Sascha Wallraff.

Der Weggang der Kohle an dieser Stelle ist für ihn eine saubere Lösung: „Bei Wind hat der Kohlenstaub uns nur Arbeit gemacht. Man kann sich gar nicht vorstellen, wie die Schiffe, die hier lagen, immer aussahen …"

„Es zeigt uns, dass wir an der Stelle im größten Binnenhafen Europas einen optimalen Standort haben."

GEMEINNÜTZIGE ORGANISATION

Immersatt Kinder- und Jugendtisch e. V.

Das multifunktionale Versorgungsnetzwerk gegen Kinderarmut im Raum Duisburg: Der Immersatt Kinder- und Jugendtisch e. V. ist am 5. November 2023 volljährig geworden. Seit 18 Jahren versorgt der Verein Schulkinder mit einem gesunden Frühstück und ist erste Anlaufstelle für bedürftige Kinder und Jugendliche.

Nicole Elshoff
Geschäftsleiterin
Immersatt Kinder- und
Jugendtisch e. V.

(jb) An Schultagen werden täglich 30 bis 35 Schulen in Duisburg, von der Grundschule über die Förderschule bis hin zum Gymnasium, mit einem gesunden Frühstück versorgt. Das bedeutet: Es werden morgens rund 800 Frühstücke von den Immersatt-Mitarbeitern vorbereitet und an die Schulen ausgeliefert. Und das noch vor Schulbeginn. Das Brot wird von einer Duisburger Bäckerei gespendet. Auch Butter und Brotbelag sowie Obst und Getränke erhält Immersatt aus Spenden. Seit dem 1. Januar 2010 wurden somit bereits über 3,5 Millionen Frühstücksbeutel für Kinder gepackt.

Den Bedarf für die Frühstücksbeutel melden die Schulen selbst beim Verein an. Auch die Zuteilung der Brote an die Schulkinder haben die Schule und die Lehrkräfte selbst in der Hand. „Teilweise können die Beutel von den Kindern beim Hausmeister abgeholt werden, teilweise wird direkt in der Klasse verteilt, das macht jede Schule anders“, erzählt Nicole Elshoff, Geschäftsleiterin des Vereins. Sie ist bereits seit 17 Jahren im Verein aktiv, also fast von Beginn an, hat Höhen und Tiefen miterlebt. Und auch die Corona-Pandemie. Auch zu dieser

Zeit wurden die Schulen weiterhin mit Frühstücksbeuteln versorgt, zumindest als sie noch offen waren.

Ein weiteres Angebot des Vereins ist die tägliche Versorgung und Betreuung bedürftiger Kinder im Nachmittagsbereich. Etwas mehr als 30 Kinder kommen täglich in die Räume des Vereins, bekommen dort eine warme Mahlzeit und Unterstützung bei den Hausaufgaben. Durch die Pandemie wurde die Kinderzahl stark reduziert und auch ehrenamtliche Mitarbeiter gibt es seitdem keine mehr. Für Nicole Elshoff ist das jedoch ein Vorteil: „Unser Angebot ist nun qualitativ besser. Man wird dem einzelnen Individuum mehr gerecht", erklärt sie. Außerdem führt sie weiter fort: „Die Kinder, die zu uns kommen, sind von Haus aus nicht mit viel Glück gesegnet. Wir wollen ihnen eine häusliche Umgebung mit festen Bezugspersonen ermöglichen." Mit festen Mitarbeitern sei dies besser umzusetzen. Aktuell arbeiten 15 Mitarbeiter fest bei Immersatt.

Nachmittags stehen trommeln, Chor oder Kunstprojekte auf dem Programm. Hin und wieder unternehmen die Mitarbeiter auch einen Ausflug mit den Kindern. Dann geht es auch mal in den Zoo, ins Kino, in den Freizeitpark, in die Trampolinhalle oder in ein Konzert. Oder man bestellt gemeinsam etwas zu essen. Alles Aktivitäten, die in gesunden funktionierenden Familien sonst auch hin und wieder stattfinden und die Immersatt den Kindern nur durch Spenden ermöglichen kann.

Wie wird überprüft, ob ein Kind „Anrecht" auf einen Platz bei Immersatt hat? „Gar nicht", antwortet Nicole Elshoff. „Wer sein Kind zu uns schickt, der wird schon seine Gründe haben", erklärt sie und führt außerdem fort: „Und wenn ein Kind von ganz alleine zu uns kommt: Das hat dann schon den besten Grund selbst geliefert".

Ein weiteres Projekt, welches großen Anklang findet ist das „Obstprojekt". Hierbei bekommen aktuell zwölf Einrichtungen, vom Kindergarten bis zur Gesamtschule, wöchentlich einen Obstkorb von Immersatt geliefert. Die Kosten für jeweils ein Jahr werden hauptsächlich von Firmen getragen.

Weihnachten bekommt jedes Kind ein Geschenk von Immersatt. Die restlichen Geschenke, die der Verein aus Spenden erhalten hat, werden an andere Duisburger Institutionen weiterverteilt. Gleiches geschieht übrigens auch täglich mit Lebensmittelspenden, die nicht gebraucht werden. Über die Jahre hat sich Immersatt ein großes Netzwerk aufgebaut, ist häufig Vermittlungspartner und aus Duisburg nicht mehr wegzudenken. Funktionieren kann dieser Verein jedoch auch weiterhin nur durch Spenden. Danke für so viel Menschlichkeit und Engagement, auf mindestens weitere 18 Jahre!

Infos

Immersatt
Kinder- und Jugendtisch e. V.
Klosterstr. 12 · 47051 Duisburg
0203 – 456796-10
info@immersatt.org
www.immersatt.org

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 22/2023

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)
Lukas Eiserbeck (le)
Marc Oliver Hänig (oh)
Eva Hassa (eh)
Martin Heying (mh)
Christian Kittler
Wolfgang Koschny (wko)
André Neulen (an)
Dr. Christian Schnöbel
TalentMetropole Ruhr

Beiträge ohne Autorenkürzel:
Unternehmenskommunikation duisport

Presserechtliche Verantwortlichkeit:
Andreas Bartel, Leiter
Unternehmenskommunikation

Titelfoto:
Hans Blossey

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

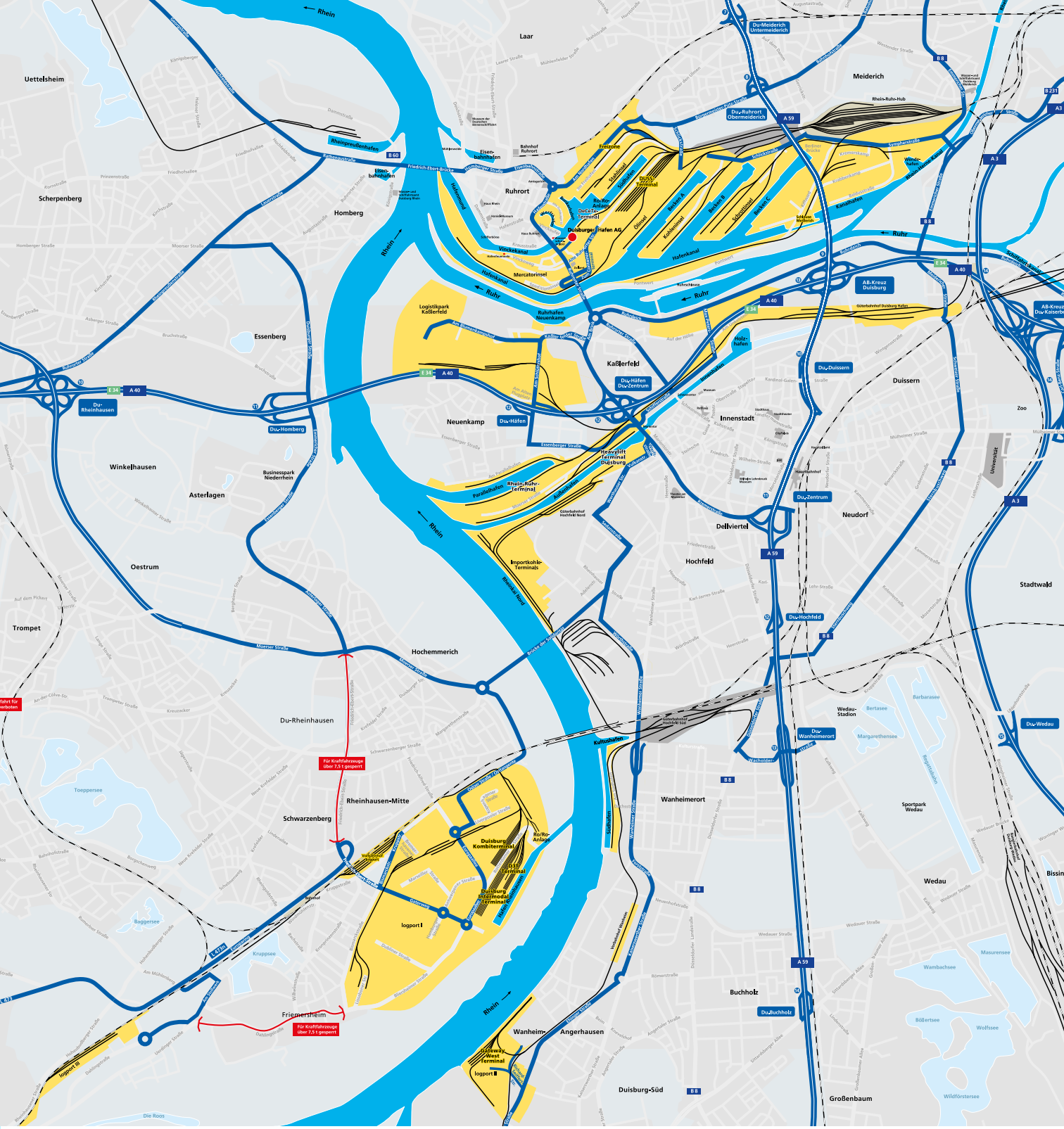
BOHNEN LOGISTIK GmbH & Co. KG
Kontraktlogistik
Tel: +49 151 52669150

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