

duisportmagazin

2

Ein Magazin der Duisburger Hafen AG 2/2014

duisport-Gruppe auch 2013 mit positivem Wachstumstrend

Erweiterung und Neuansiedlungen im Hafen

Industrie 4.0 – auch in der Logistik

Urban Art im Parallelhafen

duisport





THE TRANSPORT WORLD CUP

WIR DRÜCKEN DER
DEUTSCHEN MANN-
SCHAFT DIE DAUMEN!

Was uns mit der deutschen Fußballmannschaft verbindet? Uns treibt die Leidenschaft voran. Mit Professionalität und jahrelangem Know-how ist es unser beider Ziel, das beste Ergebnis zu erreichen. Was für die Mannschaft das Feld ist, ist für uns das Wasser. Neben der Beförderung von Massen- und Flüssiggütern ist der Transport von großvolumigen und schweren Anlageteilen fester Bestandteil der IMPERIAL Shipping Group. Und das nicht nur in Europa, sondern auch auf den südamerikanischen Wasserstraßen. Vertrauen Sie unserem weltweiten Know-how! **Wasser bewegt uns.**

HAFEN

- 4 Bilanz 2013
- 6 dpl expandiert in Europas größtem Seehafen
- 8 Zugverbindung zwischen duisport und Antwerp Gateway
- 11 Kagamiwari und mehr an der Ruhr

NETZWERK

- 14 Kostensenkung durch LNG-Einsatz im Straßengüterverkehr

IM FOKUS

- 15 Industrie 4.0 – Willkommen in der Neuen Welt
- 18 Forschungsprojekt ORGOLO
- 20 Anlagenbauer nutzen Losteilsystem für effiziente Projektabwicklung
- 22 Standort „D“ lebt von der Substanz

PORTRÄT

- 25 HTAG Häfen und Transport AG
- 28 syncreon macht nun auch als VW-Logistiker von sich reden
- 30 Young Logs

KUL-TOUR

- 31 Ein Update in Sachen Fußball
- 32 Farbschwingungen am Duisburger Parallelhafen

SERVICE

- 34 Schiffs- und Bahnliste
- 38 duisport – der Hafen
- 39 Hafenplan



4 Bilanz 2013

Positiver Wachstumstrend setzt sich fort

Anfang April freute sich die Duisburger Hafen AG anlässlich der Bilanzpressekonferenz mitteilen zu können, dass auch im vergangenen Geschäftsjahr, trotz schwierigem wirtschaftlichen Umfelds, ein positiver Wachstumstrend verzeichnet werden konnte. Die Gesamtleistung des Unternehmens ist 2013 insgesamt auf 175 Mio. Euro gestiegen.



11 Kagamiwari und mehr an der Ruhr

Erweiterungen und Neuansiedlungen im Hafen

Yusen Logistics, Volkswagen oder Benteler Distribution – gleich mehrere neue Ansiedlungen konnten im März und April dieses Jahres im Hafen begrüßt werden. Hafen-Chef Erich Staake beton in diesem Zusammenhang, dass solche Neuansiedlungen und Erweiterungen immer wieder aufs Neue die Bedeutung des Standortes Duisburg unterstreichen. Die kontinuierliche Entwicklung neuer Logistikflächen steht daher auch künftig weiterhin im Fokus des Unternehmens.



15 Industrie 4.0

Willkommen in der Neuen Welt

Für die Verwirklichung der 4. Industriellen Revolution, sind bereits alle Basistechnologien vorhanden; dies zumindest ist die Ansicht von Prof. Dr. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund. Warum eine frühzeitige Auseinandersetzung mit den Themen wichtig ist, um sich für die Zukunft zu präparieren, erläutert er im Interview.



32 Urban Art Projekt

Farbschwingungen am Duisburger Parallelhafen

Am Deichdurchbruch der Straße Am Schlütershof plant der Duisburger Künstler Martin Schmitz ein farbenfrohes Projekt. Die Stahlprofile der Spundbohlen werden in verschiedenen Farbtönen gestrichen, sodass ein großer Farbverlauf entlang der Straße entstehen. Die „Farbschwingungen“ sollen Ende des Sommers fertig sein. Partner bei dem Projekt ist der Verein „hafenkult e.V.“

IMPRESSUM

41. Jahrgang – Heft 2/2014
 Erscheinungsweise: viermal im Jahr, jeweils zum Quartalsende

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

Redaktion und Anzeigen:
 Julia Crefeld (jc)
 Tel: +49 203 803-4381
 Fax: +49 203 803-4225
 julia.crefeld@duisport.de

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

Design: Visuell Marketing – visuell-marketing.com

Satz: media:grafixx, Mülheim an der Ruhr

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

Titelbild: Der Duisburger Hafen
 Foto: Hans Blosssey
 Mit Namen oder Initialen gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.



Bilanz 2013 – positiver Wachstumstrend der duisport-Gruppe setzt sich fort

Der Vorstand der Duisburger Hafen AG freut sich über eine positive Bilanz für das Geschäftsjahr 2013 (v. l. n. r.): Markus Bangen (Mitglied des Vorstands), Erich Staake (Vorsitzender des Vorstands), Prof. Thomas Schlipköther (Mitglied des Vorstands).

(j/b/lw) Die Gesamtleistung der duisport-Gruppe ist im Geschäftsjahr 2013 auf 175 Mio. Euro gestiegen. Damit verzeichnet die Gruppe, inklusive der Umsätze aus strategischen Beteiligungen, einen Leistungsanstieg gegenüber dem Vorjahr von rund 10 Prozent. Mit 30 Mio. Euro beim Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte das Niveau aus 2012 (29 Mio. Euro) leicht gesteigert werden. Das Ergebnis vor Ertragssteuern erreichte mit 12 Mio. Euro den Vorjahreswert. „Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Umfelds haben sich alle Geschäftsbereiche gut entwickelt und zum positiven Ergebnis beigetragen. Unser integriertes Dienstleistungsportfolio stellt somit weiterhin die Basis für eine stabile Ergebnisentwicklung“, betonte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, anlässlich der diesjährigen Bilanzpresskonferenz Anfang April.

Das jeweilige Geschäftsvolumen der drei Bereiche Infra- und Suprastruktur, Verkehr und logistische Dienstleistungen

sowie Verpackungslogistik wurde 2013 gesteigert. Während Infra- und Suprastruktur die Umsätze um 14 Prozent auf knapp 46 Mio. Euro (2012: 40 Mio. Euro) erhöhte, wuchsen die Umsätze im Bereich Verkehr und logistische Dienstleistungen um rund 24 Prozent auf 54 Mio. Euro (2012: 44 Mio. Euro). Die Verpackungslogistik erreichte mit einem Umsatz von 58 Mio. Euro ein Plus von 12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (2012: 52 Mio. Euro). Zu berücksichtigen ist dabei, dass in diesem Geschäftssegment erstmals die Umsatzerlöse der Weinzierl-Gruppe und der duisport packing logistics India Pvt. Ltd. enthalten sind.

Das Investitionsvolumen der duisport-Gruppe lag im Geschäftsjahr 2013 bei rund 50 Mio. Euro. Mit etwa 45 Mio. Euro entfiel der Großteil der Investitionen auf die Suprastruktur. Warenverteilzentren und der Ausbau der Terminalkapazitäten standen hier besonders im Fokus. Die restlichen Investitionen entfielen auf die Hafeninfrastruktur.

Leistungssteigerung trotz Umschlagsrückgang

Mit Blick auf den Güterumschlag stagnierten die Zahlen 2013 nicht nur in den Seehäfen. Die gesamte Logistikwirtschaft konnte erstmals seit 15 Jahren kein nennenswertes Wachstum verzeichnen. Von dieser Entwicklung konnte sich auch der Gesamtgüterumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe nicht vollständig lösen. So lag das umgeschlagene Gütervolumen der drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw mit 62 Mio. Tonnen knapp unter dem Vorjahresniveau von 63 Mio. Tonnen. Zurückzuführen ist dieser leichte Rückgang auf den Verlust eines Schlüsselkunden in der Kohlelogistik.

Der Gesamtgüterumschlag für alle Duisburger Häfen betrug im vergangenen Jahr 123 Mio. Tonnen (2012: 110 Mio.). Die Zunahme resultiert maßgeblich aus der umschlagbezogenen Erholung der privaten Werkshäfen, die 2012 aufgrund der konjunkturell bedingt schlechten Entwicklung im Kohle- und Stahlbereich einen starken Einbruch erlitten hatten.

Mit Bahn und Schiff wurden 2013 in den Häfen der duisport-Gruppe insgesamt 31 Mio. t Tonnen umgeschlagen (32 Mio. in 2012). Der Bahnumschlag erreichte mit 16 Mio. Tonnen das Vorjahresniveau, der Schiffumschlag mit 15 Mio. Tonnen ist hingegen leicht zurückgegangen (2012: 16 Mio.).

Erneut gesteigert werden konnte der Containerumschlag. Dieser wuchs um 16 Prozent auf 3 Mio. TEU (2012: 2,6 Mio. TEU). „Diese positive Entwicklung im Containerebereich zeigt, dass man mit integrierten Transport- und Logistikkonzepten auch bei stagnierenden Umschlagzahlen in den Seehäfen Wachstum generieren kann“, sagte Staake.

Vermarktung wird erfolgreich fortgesetzt

Mit rund 264.000 Quadratmetern konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr eine hohe Vermarktungsleistung erreicht werden. Insbesondere der Automotive Bereich mit den Ansiedlungen der CKD-Logistikzentren (Completely Knocked Down) für Audi und Volkswagen hat maßgeblich dazu beigetragen.

Ende 2013 hat die duisport-Gruppe zudem Teile der Kohleninsel in Ruhrort übernommen und für den Importkohleumschlag wieder aktiviert. Diese Entscheidung resultierte aus dem Verlust eines Großkunden in der Kohlelogistik. Erwartet wird, dass sich die positiven Effekte im laufenden Jahr einstellen.

Neben Flächen direkt in Duisburg stehen Kunden der duisport-Gruppe auch Flächen im regionalen Umfeld zur Verfügung. Kamp-Lintfort (logport IV) und Oberhausen (logport V) stehen hier im Vordergrund. „Nach wie vor verfügt der Hafen über knapp 100 Hektar an Flächen, die auch durch Optimierungen bereitgestellt werden. Mit der Entwick-



lung weiterer Gewerbe- und Logistikflächen im gesamten Ruhrgebiet bieten wir unseren Kunden auch in den kommenden Jahren eine optimale Anbindung an die multimodale Logistikkreuzung duisport“, so Erich Staake. Weitere 100 Hektar Flächen für Logistik- und Industrieanbindungen sollen in den nächsten fünf Jahren entwickelt werden.

Internationales Engagement weiter ausgebaut

Auch im Geschäftsjahr 2013 hat die duisport-Gruppe ihr internationales Leistungsangebot weiter ausgebaut, vor allem im Bereich der Verpackungslogistik. Neben dem Ausbau des Standortes in China (Shanghai/Wuxi) wurden die Geschäftsaktivitäten des Joint Ventures duisport packing logistics India Pvt. Ltd. zum 1. Januar 2013 in Indien aufgenommen. Vom neugewonnenen Standort in Pune aus bietet die dpl ihre Expertise für Industriegüterverpackungen und Projektlogistik für Unternehmen des internationalen Maschinen- und Anlagebaus nach europäischen Standards in Indien an.

Mit der Beteiligung an der Weinzierl-Gruppe im süddeutschen Raum und dem französischen Verpackungsunternehmen ELS baut die dpl-Gruppe ihre Verpackungsaktivitäten ebenfalls weiter aus und hat damit vier weitere Standorte hinzugewonnen.

Darüber hinaus hat die duisport-Gruppe für DP World, einen der führenden Hafen- und Terminalbetreiber der Welt, einen Masterplan für ein intermodales Hafenhinterlandkonzept für den Hafen Jebel Ali in Dubai erstellt und erfolgreich in 2013 abgeschlossen.

„Das Jahr 2014 ist erfreulich gestartet. Alle Bereiche entwickeln sich positiv. Folglich bauen wir die Zahl unserer Mitarbeiter weiter aus und werden im laufenden Jahr erstmalig 1.000 Mitarbeiter direkt beschäftigen“, so Staake abschließend.



A Member of
WorldWideAlliance®

1988
25 Jahre
2013

SACO SHIPPING GMBH

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

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

www.saco.de

saco
... shipping and more!



© Rolf Köppen

dpl expandiert in Europas größtem Seehafen

(dii) Um den wachsenden Anforderungen der Kunden zu entsprechen, betreibt die *duisport packing logistics* (dpl) seit Anfang April am Botlekterminal in Rotterdam einen neuen Standort am seeschiff-tiefen Wasser, der weitere Möglichkeiten für das Handling großvolumiger Anlagenteile eröffnet und zusätzliche Marktsegmente erschließen soll. Das Unternehmen zählt heute mit mehr als 300 Mitarbeitern zu den Marktführern im Bereich Spezialverpackungen für die Investitionsgüterindustrie.

Verpackung, Logistik und Service: Diesen Aufgaben mit ihren vielfältigsten Anforderungen widmet sich die *duisport packing logistics* seit mehr als 40 Jahren. Seit 2007 gehört das Unternehmen zur *duisport*-Gruppe und hat sich seither zu einem bedeutenden Standbein des weltweit agierenden Hafentlogistikers mit einem Gesamtumsatz von 175 Millionen Euro entwickelt. Die Verpackungslogistik erreichte 2013 mit 58 Millionen Euro Umsatz ein Plus von 12 Prozent, was auch auf neue Aktivitäten in Deutschland sowie den Aufbau der *duisport packing logistics India Pvt. Ltd* in Pune/Indien zurückzuführen ist. In Deutschland ist die dpl mittlerweile flächendeckend als Lösungsanbieter

im Bereich Verpackungsdienstleistung inklusive arrondierender Services für den Maschinen- und Anlagenbau unterwegs. In China ist das Unternehmen an den Standorten Shanghai und Wuxi mit eigenen Tochterfirmen vertreten.

„Die stetige Expansion unseres Verpackungsgeschäftes in den vergangenen sieben Jahren wurde von den spezifischen Anforderungen unserer Kunden nach qualitativ hochwertigen Verpackungs- und Logistikdienstleistungen getrieben. Im Zuge der Globalisierung lassen deutsche und europäische Maschinen- und Anlagenbauer heute auch in industriellen Schwellenländern wie Indien und China produzieren und erwarten vor Ort die gleiche Qualität bei Verpackung und Logistik wie in Europa“, berichtet Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG und gleichzeitig dpl-Geschäftsführer. „Die geforderten hohen Standards sichern wir an allen Standorten durch gut ausgebildetes Personal und die ständige Interaktion mit den Fachleuten in unserer Zentrale in Duisburg.“

Als weltgrößter Binnenhafen ist *duisport* die Handels- und Verkehrsdreh-scheibe der Rhein-Ruhr-Region, des größten industri-

ellen Ballungsraumes in Europa. Hier bieten rund 250 überwiegend auf Transport und Logistik spezialisierte Unternehmen ihre Dienstleistungen an. Das dpl-Leistungsspektrum ist damit in ein optimales Umfeld eingebunden und die Kunden des Verpackungsspezialisten können von intelligent verknüpften kompletten Logistikketten umfassend profitieren. Die Erfolge der Auftraggeber basieren zunehmend auf den vielfältigen Synergien, die *duisport packing logistics* und *duisport* als Partner gemeinsam entfalten. Für die dpl ist dabei kein Objekt zu groß: Verpackt und transportiert werden neben Maschinenbauteilen in herkömmlichen Ausmaßen auch ganze Fabriken oder Produktionsanlagen.

Rund 10.000 Quadratmeter Hallenfläche verfügbar

Neben einer Niederlassung im Seehafen Hamburg ist die dpl bislang mit der *duisport packing logistics International N.V.* auch weiterhin im Hafen von Antwerpen mit speziellen Serviceangeboten der Verpackung am seeschiff-tiefen Wasser vertreten. In Ergänzung zu Industrie- und Exportverpackungen tragen auch die Bereiche Umschlag und FOB Handling an den Seehafenstandorten wesentlich zur Gesamtleistung bei.

„Ein Großkunde aus dem Maschinen- und Anlagenbau hat uns nun veranlasst, in Europas größtem Seehafen Rotterdam mit einem eigenen Standort vertreten zu sein“, begründet Staake die neuerliche Ergänzung seines Dienstleistungsportfolios. Dabei geht es vor allem um die Verpackung großvolumiger und schwerer Anlagenbauteile, bei denen das unmittelbare Handling im Seehafen allein aus Gewichts- und Abmessungsgründen Sinn macht. Des Weiteren können auch alle anderen Waren in Rotterdam verpackt werden, um Zeit und zusätzliche Handlings zu sparen.

Am neuen Standort im Botlekterminal sind bis zu 10.000 Quadratmeter bekrante Hallenfläche mit eigenem Gleisanschluss sowie ausreichend Freiflächen verfügbar. Lkw-Zufahrten mit fünf und acht Meter breiten Toren als Zugang zu dem ISPS-gesicherten Gelände ermöglichen die Erreichbarkeit mit Schwertransporten aller Größenordnungen auf der Straße. Das gesamte Gelände ist als Zolllager ausgelegt, was die spätere Seeschiffsabfertigung erleichtert. Zwei 100-Tonnen-Mobilkrane, die im Tandemhub auch 150 Tonnen heben können, sorgen ebenso wie mehrere 45-Tonnen-Reachstacker und Schwerstapler für die nötige Mobilität vor Ort. Das Gelände verfügt über 600 Meter Kailänge an 13 Meter tiefem Wasser und 500 Meter Kailänge am 9,75 Meter tiefen Wasser. Der Tidenhub beträgt maximal 60 Zentimeter und die Fahrt für Seeschiffe bis zur Nordsee ist ohne Schleusen in zweieinhalb Stunden möglich.

An der für Schwergut ausgelegten Kaianlage können bei Bedarf auch Schwimmkräne mit bis zu 2.400 Tonnen Hubkraft eingesetzt werden. „Mit unserer neuen Niederlassung sind wir in Rotterdam der einzige Industrieverpacker, der über einen



unmittelbaren Seewasseranschluss verfügt“, berichtet dpl Contract Manager Daniel Herkel.

Kollis mit übergroßen Abmessungen sind kein Problem

Seit Anfang April ist die dpl mit einer eigenen Mannschaft vor Ort. Verpackungsmaterial und Normkisten aus den eigenen Produktionsstandorten in Deutschland, die als Bausätze geliefert werden, sind ständig verfügbar. In der 20 Meter hohen Halle stehen für die Montage der Verpackungen zwei Hallenkräne mit 15 Tonnen Traglast zur Verfügung. In Kombination mit den 15 Meter breiten und 16 Meter hohen Hallentoren können so auch Kollis mit übergroßen Abmessungen problemlos gehandelt werden. „Speziell übermassige Schaltschränke und andere Großkollis

können wir künftig problemlos entladen und verpacken. Die großzügigen und im Hinterland oft nicht gegebenen Abmessungen der Verpackungshalle eröffnen uns zusätzliche Marktchancen, die wir bei der Neukundenakquisition gezielt nutzen werden“, so Herkel. Überdimensionierte Kollis erreichen so nach der Verpackung in Rotterdam auf kurzem Wege unmittelbar das Seeschiff.

„Unsere individuell zugeschnittenen Problemlösungen beginnen bei der Beratung der Kunden über alternative Transportwege, reichen über die IT-Steuerung des gesamten Logistikprozesses, die Erfassung und Lagerung aller Komponenten, Verpackung, Verzollung und Transport bis hin zur Verzollung am Zielort“, beschreibt Herkel das dpl-Leistungsangebot. Die weltweit gefertigten Komponenten werden bereits beim Produzenten mit den vom dpl-Losteilsystem bereitgestellten Barcode-Etiketten markiert. Ein Großteil der Anlagenteile der aktuellen Aufträge wird nach Rotterdam transportiert, hier verpackt und gesammelt. Teilmengen werden in Duisburg oder anderen dpl-Niederlassungen verpackt und dann nach Rotterdam oder direkt zum endgültigen Montageort transportiert. „Der Standort in Rotterdam ist flexibel erweiterbar, so dass wir schnell und effizient auf Neuprojekte reagieren können“, versichert Herkel abschließend. Weiteres Wachstum des dpl-Standortes in Rotterdam ist also vorprogrammiert.





Zugverbindung zwischen Duisport und Antwerp Gateway erreicht auch andere Seeterminals

Containertaxi per Binnenschiff im Hafen Antwerpen

Containerumschlag auf Binnenschiffe am MSC Home Terminal am Delwaiedok in Antwerpen.

(di) Dreimal wöchentlich verkehrt seit Anfang Februar 2014 ein Direktzug zwischen dem Hochseeterminal Antwerp Gateway und dem intermodalen Hub Duisport. Mit Erfolg, denn bis zum Jahresende soll die Verbindung um weitere Abfahrten aufgestockt werden. Attraktiv ist das Schienenangebot nicht zuletzt auch dadurch, dass Container nach ihrer Ankunft am Deurganck-Dock einen vom Hafenbetrieb geförderten Taxidienst per Binnenschiff nutzen können, wenn für sie ein Umschlag in anderen Antwerpener Seeterminals vorgesehen ist.

Bisher wurden die Züge über das Main Hub und das Narcon-System (National Rail Container Network), über das der Güterzugverkehr in Belgien geregelt wird, geleitet. Die neue Strecke ermöglicht nun eine schnellere und effizientere Frachtabfertigung in beiden Richtungen. Die von der Duisport Agency abgewickelte und von dem Intermodal-Operateur IFB betriebene Zugverbin-

dung verläuft vom Antwerpener Kai 1700 nach Duisburg. Dort besteht mittels 360 wöchentlichen Zügen Anschluss zu mehr als 80 Direktzielen in Europa und Asien. In Gegenrichtung können mit Unterstützung des Hafens Antwerpen auch alle anderen Terminals von der neuen Verbindung profitieren, indem sie die innerhalb des Hafens Antwerpen angebotene Kurzstreckenschiffahrt nutzen. Dies stellt eine weitere multimodale Lösung für den Zugang zum europäischen Hinterland dar, die das Antwerp Gateway seinen Kunden anbietet.

Außerdem sind die Partner bestrebt, die Schienenrelation so schnell wie möglich täglich anzubieten. Das ist jedoch abhängig von der Nachfrage. Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG: „Diese neue Zugverbindung ist die schnellste intermodale Lösung zwischen Antwerpen und Duisburg und garantiert unseren maritimen Kunden eine hocheffiziente Verbindung

ins europäische Hinterland.“ Rob Harrison, Vorstandsvorsitzender von DP World Antwerp: „Das Schienenterminal am Antwerp Gateway ist perfekt dazu geeignet, die Containervolumina zwischen dem deutschen Hinterland und den Containerterminals im Hafen Antwerpen abzufertigen. Direktzüge von und zu den Seeterminals garantieren einen einfachen und kostengünstigen Zugang zum Hafen.“

Containertaxi per Binnenschiff ersetzt Narcon-System

Als die belgische Regierung Mitte 2013 beschloss, die Subventionen für den kombinierten Schienenverkehr auszusetzen, wurden die Modalitäten für den Containerverkehr per Bahn im Antwerpener Hafen plötzlich gründlich geändert. Ein halbes Jahr danach beschloss die Bundesbehörde die Subventionen für 2014 vermindert wieder aufzunehmen. Inzwischen hat der Hafenbetrieb gemeinsam mit einigen Hafenanliegern

ein kosteneffizientes und nachhaltiges Verteilersystem für Eisenbahncontainer erarbeitet. Es ersetzt das Eisenbahnverteilersystem im Hafen über den Antwerpen Main Hub. Das neue System besteht aus zwei Bausteinen: Schienenbetreiber werden angeregt, aus dem Hinterland soweit wie möglich direkt bis an den Tiefseekai zu fahren. Eisenbahncontainer für einen anderen Tiefseekai sollen durch eine finanzielle Unterstützung des Hafenbetriebs vom Lkw auf den umweltfreundlichen Weitertransport per Binnenschiff verlagert werden.

Auslaufmodell Narcon-System

Im Narcon-System erfolgte die hafeninterne Verteilung der Eisenbahncontainer über den Main Hub Terminal am Antwerpener rechten Ufer, wo Container von Zug zu Zug umgeladen wurden und Bahnen zu den wichtigsten Tiefseekaien abfahren. Über dieses 2005 eingerichtete System war jeder Hinterlandterminal mit jedem Tiefseekai in Antwerpen verbunden. Dadurch konnten auch kleinere Hinterlandversender Ganzzüge mit Boxen für mehrere Seeterminals nach Antwerpen fahren und eine Verbindung mit jedem Hafenterminal anbieten. Auf diese Weise wurden jährlich rund 73.000 Container verteilt. Um die Funktion dieses Systems zu garantieren, erhielt der belgische Bahnbetreiber IFB Subventionen für den kombinierten Transport, die dann Mitte 2013 ausgesetzt wurden. Da die Entwicklung und das Angebot eines leistungsstarken intermodalen Schienenangebots einer der Schwerpunkte der Hinterlandpolitik des Hafenbetriebs



70 Prozent des Containerverkehrs vom Hafen Antwerpen zu deutschen Stationen laufen per Binnenschiff.

ist, führte Port of Antwerp Intermodal Solutions Gespräche mit verschiedenen Interessengruppen. Der Ausgangspunkt war die Entwicklung eines kosteneffizienten und nachhaltigen Verteilersystems im Hafen, das die Aufhebung der Subventionen teilweise auffangen sollte. Gleichzeitig sollten die Mehrkosten für die Hafenkunden begrenzt bleiben.

Start eines neuen nachhaltigen Systems
Seit Anfang 2014 fahren nun so viele intermodale Züge wie möglich direkt bis

an den jeweiligen Tiefseekai, wobei eine beschränkte Anzahl Eisenbahncontainer im Hafen per Binnenschiff weiter verteilt werden. Da die Kosten für diese Verteilung im Hafen nicht vollständig kompensiert werden, hat der Hafenbetrieb Antwerpen beschlossen, diese Transporte zeitweise finanziell zu unterstützen. Das Ende dieser Unterstützungsmaßnahmen soll mit der Einführung einer Lkw-Maut in Belgien verbunden werden. Es wird erwartet, dass diese Gebühr zu einem „natürlichen“ Modal-Shift zugunsten der Binnenschiffahrt führen wird, wodurch sich die weitere Förderung erübrigt.



Das Schienenterminal am Antwerp Gateway.

Für Eddy Bruyninckx, CEO des Kommunalen Hafenbetriebs Antwerpen, markiert dieses kundenorientierte Vorgehen zugleich einen Wendepunkt in der grundsätzlichen Ausrichtung der Hafentätigkeiten: „Die Rolle, die wir als Hafenbetrieb übernehmen möchten, hat sich in den vergangenen Jahren stark verändert. Von einem passiven Landlord entwickeln wir uns mehr und mehr zu einem aktiven Landlord. Wir unterstützen und stimulieren Hafenunternehmen, sich für einen konkurrenzfähigen und nachhaltigen Hafen einzusetzen, der ihre Rolle in der Supply Chain verwirklichen kann. Ein kosteneffizienter Anschluss an und zum Hinterland ist dabei besonders wichtig. Darum hat unser Geschäftsbereich Port of Antwerp Intermodal Solutions die Initiative ergriffen um die wichtigsten Beteiligten in dieser Angelegenheit zusammenzubringen, was zu einem realisierbaren Verteilersystem für Eisenbahncontainer geführt hat.“

Zweiter Rundfahrtendienst für Container in Antwerpen

Wegen des großen Erfolgs des Containertaxi-Rundfahrtienstes per Binnenschiff ist Anfang Mai eine zweite Schleife eingerichtet worden. Der Premium Barge Service pendelt täglich zwischen den Terminals des Deurganck-Hafenbeckens am linken Schelde-Ufer und des Delwaide-Beckens am rechten Ufer. Die zweite Schleife verbindet künftig ebenfalls täglich die hinter der Kallotschleuse gelegenen Container-Terminals im Waaslandhafen sowie die Tiefwasser-Terminals des rechten und des linken Schelde-Ufers miteinander.

Durch die festen Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den verschiedenen Haltepunkten können alle beteiligten Transport-, Umschlag- und Logistikunternehmen bereits Tage im Voraus den Umschlag ihrer Container planen. Die Hafendirek-

tion ihrerseits garantiert dem Rundfahrtendienst zu den fahrplanmäßigen Zeiten eine Vorzugsbehandlung an den Schleusen. Betrieben wird der Premium Barge Service seit 2010 durch das speziell dafür gebildete Gemeinschaftsunternehmen Antwerp Port Shuttle (APS), an dem die Reederei Van Uden (CEM), die Hafenumschlagfirma Euroports und das Unternehmen Shipit beteiligt sind. Weil dieser regelmäßige Dienst durch die große Nachfrage an seine Kapazitätsgrenzen zu stoßen drohte, haben die Hafendirektion und APS seit Mitte 2013 eine zweite tägliche Schleife „Premium Barge Service – Loop 2“ vorbereitet, die jetzt ihren Betrieb aufgenommen hat.

Der Hafen von Antwerpen, der das privat getragene Projekt mit einer Anschubfinanzierungshilfe unterstützt, sieht sich mit dem Erfolg in den Zielsetzungen seines Masterplans für die Binnenschiff-

fahrt bestätigt. Darin ist vorgesehen, den Hinterlandverkehr von Containern auf dem Wasserweg bis 2030 auf 42 Prozent zu steigern, nachdem es 2013 schon 36 Prozent waren. „Im Containerverkehr des Hafens Antwerpen zu deutschen Stationen beträgt der Anteil des Binnenschiffs übrigens schon heute 70 Prozent“, so Danny Deckers, Senior Advisor beim Hafenbetrieb Antwerpen.

HAEGER & SCHMIDT INTERNATIONAL

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

H&S
Container Line

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

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

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



Kagamiwari und mehr an der Ruhr

(gran) Mit einer Demonstration japanischer Trommelkunst feierte die Yusen Logistics (Deutschland) GmbH im März die Erweiterung ihres Logistikzentrums im logport I in Duisburg-Rheinhausen: Drei Wadokyo Taiko-Trommler bearbeiteten gut zwanzig Minuten ihre voluminösen Schlagzeuge bis im Rahmen der traditionellen Kagamiwari-Zeremonie auf die Erweiterung des Logistikzentrums mit Reisschnaps angestoßen werden konnte. Zuvor allerdings musste traditionell der Holzdeckel des Sake-Fasses von dem extra aus Tokio angereisten Präsidenten von Yusen Logistics, Hiromitsu Kuramoto, sowie von Erich Staake, dem Vorstandsvorsitzenden der Duisburger Hafen AG, zerbrochen werden, aus dem dann der Reisschnaps im Sake-Masu, einem quadratischen Holzbecher, serviert werden konnte.

Yusen Logistics, seit 1999 im logport und damit einer der ersten Ansiedler überhaupt, erhöht jetzt mit der inzwischen vierten Erweiterungsstufe die Lagerfläche um

26.000 Quadratmeter auf knapp 70.000 Quadratmeter. Damit sind die Japaner nach Kühne + Nagel der zweitgrößte Logistiker im logport I. Zu den Hauptkunden von Yusen in Duisburg zählen namhafte Hersteller von Konsum- und Produktionsgütern, darunter auch japanische Weltkonzerne und Automobilhersteller. Als größten Kunden nennt Yusen Mitsubishi Electric und als bedeutendstes Umschlagprodukt dessen Klimageräte. In den Neubau hat die duisport-Gruppe 16 Mio. Euro investiert, in die gesamte Anlage bislang sogar über 60 Mio. Euro. Yusen ist Mieter und schafft mit der Erweiterung bis zu 100 neue Arbeitsplätze. Bislang zählt der Logistikdienstleister 250 Mitarbeiter am Standort Duisburg, in ganz Deutschland sind es 530. Die Zentrale von Yusen Logistics (Deutschland) ist in Düsseldorf.

Für Erich Staake war dies im Frühjahr nicht der einzige Anlass mit seinen Kunden auf gute Geschäfte anzustoßen: Mit dem Volkswagen-Konzern und dem Stahlröhrenhändler Benteler Distribution standen

gleich zwei weitere Einweihungsfeiern im März und im April auf dem Programm. Während Volkswagen in Duisburg-Kasselerfeld ein Export-Hub eröffnete, in dem der Logistiker syncreon rund 230 Arbeitsplätze schafft, hatte Benteler Distribution zum ersten Spatenstich für ein neues Zentrallager nach Kasselerfeld eingeladen. Dort entstehen 40 neue Arbeitsplätze.

Neue Flächen werden bereits erschlossen und stehen kurz vor Vermarktung

„Für uns sind diese Veranstaltungen alles andere als Routine“, betont Erich Staake. „Die Neuansiedlungen und Erweiterungen unterstreichen immer wieder aufs Neue die Bedeutung des Standorts Duisburger Hafen als internationale Drehscheibe für weltweit agierende Logistikunternehmen und deren Kunden.“ Dabei gilt dies inzwischen als echte Herausforderung: Denn die freien Grundstücke im Duisburger Hafen – zumal für große Ansiedlungen – werden langsam knapp. Die duisport-Gruppe beginnt daher, sich zunehmend im Umland umzusehen. So werden künftig



Die Fläche in Kamp-Lintfort geht bereits Ende des Jahres in die Vermarktung.

zum Beispiel gemeinsam mit RAG Immobilien verstärkt ehemalige Zechengelände zur Ansiedlung von Industrie- und Logistikunternehmen angeboten, die zuvor von der Duisport-Gruppe erschlossen worden sind. Bereits Ende des Jahres geht eine 30 Hektar große Fläche in Kamp-Lintfort in die Vermarktung. Weitere werden in Kürze folgen.

Im logport I hat Yusen noch eines der letzten freien Grundstücke ergattert: „Der an unsere bestehenden Logistikanlagen angrenzende Erweiterungsbau ist für uns ein wichtiger Schritt – eine Investition in die Zukunft“, freut sich Seiji Yuzen, Managing Director der Yusen Logistics GmbH. Denn damit würden den Kunden mehr Servicemöglichkeiten geboten und neue Logistikangebote ermöglicht, sagt er. So verfügt das neue Logistikzentrum über ein 6.000 Quadratmeter großes Lager für bis zu 4.500 Tonnen Gefahrgut. Es soll künftig von verschiedenen Kunden gleichzeitig genutzt werden können. Zudem stehen weitere 10.000 Quadratmeter Regallagerflächen sowie 10.000 Quadratmeter große Crossdock-Flächen bereit. Letztere dienen speziell Unternehmen der Automobilbranche zur Konsolidierung von Komponenten und Just-in-time-Belieferung der Produktionsstätten mit Zulieferteilen. Bislang werden in Duisburg Autoteile von Zulieferern mit Sitz in Nordrhein-Westfalen per Lkw eingesammelt und vor allem nach Großbritannien und Spanien umgeschlagen – unter anderem für Kunden wie Nissan und Bentley.

Logistikzentrum von syncreon bereits im Betrieb

Yusen Logistics bietet aber auch die Verschiffung via Rotterdam nach Übersee an – möglicherweise auch als Reaktion auf

die Ansiedlung von Logistikzentren der deutschen Autohersteller VW und Audi im Duisburger Hafen, die speziell auf das Exportgeschäft nach Übersee ausgerichtet sind. Diese Ansiedlungen gelten als einer der größten Coups des Duisburger Hafens. Im April hat das von dem Automobillogistiker syncreon betriebene VW-Logistikzentrum in Kasserfeld den Betrieb aufgenommen. Das Grundstück wurde vom Duisburger Hafen hergerichtet, die Immobilie von dem US-Investor Goodman für rund 10 Mio. Euro entwickelt und von VW langfristig angemietet. Im Jahr zuvor hatte bereits Audi mit seinem Logistiker Schnellecke Logistics im logport II in Duisburg-Wanheimerort ein noch deutlich größeres Hub bezogen. Dieses wird direkt von der Duisport-Gruppe vermietet, die auch Investor ist.

Dass der Duisburger Hafen immer interessanter für Unternehmen aus der Automobilbranche inklusive der Zulieferindustrie wird, zeigt auch das Beispiel von Benteler Distribution. Das zur österreichischen Benteler-Gruppe gehörende Unternehmen baut seinen Standort in Duisburg-Kasserfeld, der direkt neben dem VW-Hub und dem Sitz des Daimler-Zulieferers Tower Automotive liegt, zu einem Zentrallager aus. „Wir wollen die Prozesse in der Logistik effizienter gestalten und errichten daher das neue Zentrallager in unmittelbarer Nähe unseres Firmenstandortes im Duisburger Hafen“, begründet Reinhild Schmidt, Geschäftsführerin der Benteler Distribution Deutschland (BDD), die Investition. Für 25 Mio. Euro entsteht eine neue 15.000 Quadratmeter große Lagerhalle. Sie wird über ein vollautomatisiertes Hochregallager verfügen, das Platz für zusätzliche 10.000 Tonnen Rohre schafft. Es gilt mit einer Höhe von 25 Metern und

10.000 Kassettenplätzen als eine der größten Anlagen ihrer Art in Europa. Mit der markanten blau-weißen Fassade wird die Immobilie gut von der Autobahn 40 zu erkennen sein. Zusammen mit dem bestehenden Lager in der Nähe entsteht so das neue Zentrallager von BDD, das Anfang 2015 den Betrieb aufnehmen soll. Es wird mit rund 35.000 Quadratmetern Fläche Platz für 22.000 Tonnen Rohre haben. BDD ist seit 1957 in Duisburg ansässig und beschäftigt dort 130 Mitarbeiter.

Benteler Distribution investiert in Duisburg für deren Kunden

Die Investition in Duisburg sei zwar für ein Unternehmen wie BDD mit einem Umsatz von 800 Mio. Euro ein Kraftakt, meint Jost A. Massenberg, Chef der BDD-Muttergesellschaft Benteler Distribution International (BDI) mit Sitz in Düsseldorf. BDD gilt aber mit 4.000 bis 5.000 Kunden als die größte Landesgesellschaft der BDI. „Wir steigern damit unsere Wettbewerbsfähigkeit und werden leistungsfähiger“, hebt Massenberg hervor. BDD verbessere dadurch die Logistikstruktur sowie die Arbeitsabläufe und auch den Service, ergänzt Reinhild Schmidt: „Kunden profitieren von einer höheren Produktverfügbarkeit, kürzeren Lieferzeiten und gebündelten Leistungen. Lieferanten haben

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

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



Dr. Jost Massenberg, Vorsitzender der Geschäftsführung Benteler Distribution International GmbH beim Spatenstich im Duisburger Hafen im April.

künftig einen zentralen Anlieferungspunkt und können ihre Prozesse dank besserer Entlademöglichkeiten beschleunigen.“

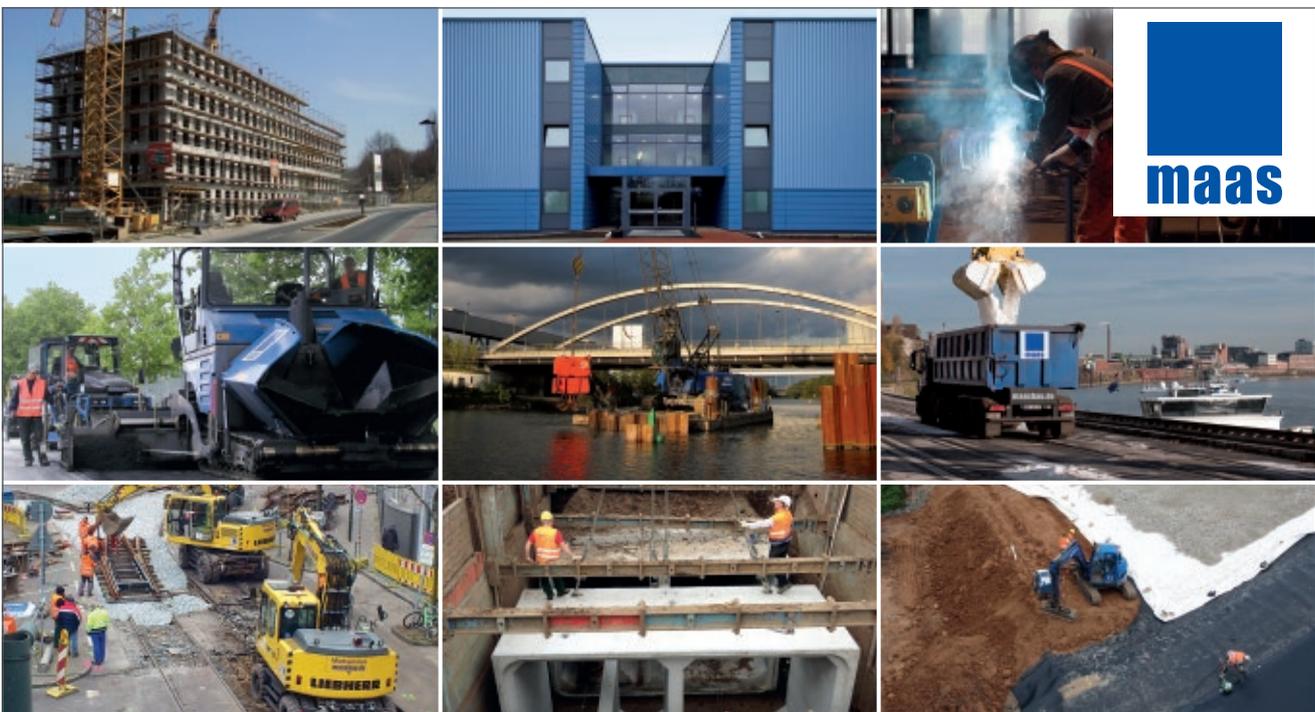
Insgesamt betreibt BDD in Deutschland noch zwei weitere Distributionszentren in Falkensee bei Berlin und Vaihingen an der Enz. Darüber hinaus gibt es noch ein

sogenanntes Anarbeitungszentrum in Mannheim. Die Gesamtfläche der Logistikanlagen wird auf 62.000 Quadratmeter beziffert. Lagermitarbeiter werden in Deutschland knapp 165 beschäftigt, davon bisher schon über 50 in Duisburg. Der Standort ist gleichzeitig der größte, gefolgt von Vaihingen mit 12.000 Qua-

Benteler Distribution ist nach eigenen Angaben einer der führenden Lagerhalter und Anarbeiter von Stahlrohren und Zubehör mit weltweit mehr als 50 Standorten in über 30 Ländern. Beschäftigt werden mehr als 1.400 Mitarbeiter weltweit. Die weltweit verfügbare Lagerfläche beläuft sich auf 290.000 Quadratmeter, die jährliche Gesamtabsatzmenge auf 500.000 Tonnen. Benteler Distribution ist einer von drei Bereichen der Benteler International AG aus Salzburg/Österreich.

adratmetern Fläche. Die beiden kleineren Standorte arbeiten hauptsächlich für spezielle Kunden zum Beispiel aus der Autobranche als sogenannte Konsignationslager. „Damit sind wir in Deutschland in der Logistik gut aufgestellt“, sagte Schmidt.

Die Zu- und Belieferung des neuen Lagers in Duisburg erfolgt derzeit ausschließlich per Lkw mithilfe von Spediteuren. BDD verfügt über keinen eigenen Fuhrpark. Für die Zukunft schließt Reinhold Schmidt nicht aus, dass Benteler auf das intermodale Angebot des Duisburger Hafens zugreifen wird. Das Gelände verfügt bereits über einen Bahnanschluss.



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

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

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

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

maasbau.de

Kostensenkung durch LNG-Einsatz im Straßengüterverkehr



© Rolande LNG

©

(kuhl) Rund 50 Vertreter aus Wirtschaft und Forschung diskutierten auf Einladung der Logistikinitiative Duisburg-Niederrhein am 10. April im Hause der Niederrheinischen IHK den Einsatz alternativer Antriebe im Straßengüterverkehr. Im Mittelpunkt stand der Energieträger LNG (Liquefied Natural Gas – verflüssigtes Erdgas). Unter den Gästen waren auch zahlreiche Teilnehmer aus den Niederlanden. Dort, aber auch in Großbritannien, Schweden und Spanien kommt LNG bereits erfolgreich zum Einsatz. Das LogistikCluster NRW, der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL) und das 2connectBusiness traten als Partner der Konferenz auf.

Zu Beginn der Veranstaltung informierte Andreas Lischke vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt über die Entstehungsgeschichte und die Umsetzung der Kraftstoffstrategie der Bundesregierung. Mit dem im Juni 2013 vom Kabinett beschlossenen Papier verfolge die Regierung die Ziele, die Versorgung mit Kraftstoffen sicherzustellen und eine Verkehrspolitik im Einklang mit dem Klimaschutz zu betreiben. LNG werde in dem Strategiepapier als eine Option genannt,

da es ähnliche Reichweiten wie der Diesel-Antrieb zulasse und deshalb auch im Fernverkehr eingesetzt werden könne.

Friedrich Lesche von Iveco Magirus und Peter Hendrickx von Rolande LNG aus den Niederlanden führten in ihren Vorträgen aus, dass LNG-Lkw's nur einen Lärmpegel von 72 db(A) erzeugen und somit gut für eine Belieferung in den frühen Morgenstunden oder am späten Abend eingesetzt werden können. Dieser Aspekt sei vor allem für Transporteure und Verloader wichtig, deren Routen durch oder in der Nähe von Wohngebieten verlaufen. Insbesondere in den bereits heute belasteten Stadtzentren können dadurch Lieferzeiten ausgedehnt und Verkehrsspitzen reduziert bzw. „umfahren“ werden. Auch der CO₂-Ausstoß lasse sich reduzieren. Dieses gelte insbesondere dann, wenn Biomethan zum Einsatz kommt. Die CO₂-Reduktion könne hier sogar bei knapp 80 Prozent liegen.

Aber auch auf der Ausgabenseite sollten sich Vorteile ergeben. Da die Speditionen laut Referenten nahezu die Hälfte ihrer Gesamtkosten für Kraftstoff auf-

wenden, sei dieser Anteil der Betriebskosten von großer Bedeutung. Beide berichteten über Einsparungen in Höhe von knapp zehn Prozent in Bezug auf die Gesamtkosten, die mit gasbetriebenen Lkw unter realen Einsatzbedingungen erreicht worden seien. Es zeichne sich ab, dass LNG die einzige wirtschaftliche Alternative zum Diesel zumindest im Güterfernverkehr sein wird.

Jörg Hilker von der Firma Linde unterstrich daher in seinem Referat, dass die hauptsächlichen Treiber der LNG-Technologie der hohe Ölpreis und die Entkoppelung des Gaspreises vom Ölpreis seien. Auch immer strengere Emissionsvorschriften förderten den Einsatz von LNG. Michael Schaarschmidt von erdgas mobil erläuterte in seinem Vortrag das Förderprojekt „LNG-Blue Corridors“ der Europäischen Union. Die Projektpartner wollen bis zum Jahr 2017 den Einsatz von LNG in weiten Teilen Europas auf Praxistauglichkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Energieeffizienz testen. Fragen zur Technik der Gasmotoren, wie zum Beispiel zur Sicherheit und zur Betankung, standen im Zentrum der abschließenden und besonders lebhaften Diskussion.

Industrie 4.0 – Willkommen in der Neuen Welt

Professor Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund.

(tof) „Wir halten, nach meiner Überzeugung alle Technologien in Händen, um die 4. Industrielle Revolution heute Wirklichkeit werden zu lassen. Was fehlt, ist die Umsetzung in entsprechende Geräte und Systeme.“ Das sagt Prof. Dr. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund.

Ob leistungsfähige Speicher, Prozessoren, Sensoren, 3-D-Kameras oder Laser-Scanner – „die Basistechnologie ist da und sie wird auch immer preiswerter“, sagt Prof. ten Hompel, einer der wohl kreativsten Köpfe der Logistikforschung. Da Industrie 4.0 aber künftig nicht ohne Cloud-Computing auskommen wird, sollen Integrationsmöglichkeiten mit dem Konzept „Only pay what you use“ verfolgt werden. „Auch da halten wir alles in Händen, nur muss es zusammengeführt werden“, betont der Experte. „Diejenigen, die hier die ersten intelligenten Geschäftssysteme entwickeln, werden die Chance haben, sehr schnell diese neuen Märkte erschließen zu können.“

Doch was ist das richtige Timing für die richtige IT-Investition zum richtigen Zeitpunkt? „Ich bin hier zurückhaltender geworden“, räumt ten Hompel ein. Die Entwicklungsgeschwindigkeit sei so schnell geworden, dass die Benennung eines Zeitpunktes „im Moment schwer fallen würde“. Die Logistik 4.0 habe es mit superexponentiellen Entwicklungen zu tun. „Die Datenmenge der Logistik vertausendfacht sich alle zehn Jahre. Das ist millionenfach mehr als 1994. Diese Geschwindigkeit wird noch weiter zunehmen“, erklärt ten Hompel.

Cyber-physische Systeme intelligent in bestehende Logistiksysteme überführen

Ob Roboter oder intelligente Brille – ten Hompel beobachtet einen fast senkrechten Anstieg der Technologieentwicklung: „Neue Prozessorgenerationen, Energy-Harvesting im Nanoampere-Bereich (das Einsammeln von Energie aus der Umgebung für intelligente Behälter, Anmerkg. d. Red.) oder neue Sensoren. Wenn Sie sehen, was heute an Mikrosensorik in einem Handy verarbeitet ist, dann hal-

ten wir schon fast mehr Technologie in Händen, als wir per Software überhaupt noch vernünftig integrieren können.“

Genau darauf aber käme es an, insbesondere in der Logistik und im logistischen Mittelstand. „Wir müssen die cyber-physischen Systeme und deren Intelligenz, auch dazu nutzen, diese in die vorhandenen Systeme zu migrieren“, betont ten Hompel. Und: „Cyber-physische Systeme müssen mindestens das können, was die Systeme konnten, die sie ersetzen“, lautet seine Kernbotschaft.

Prof. Michael ten Hompel

Prof. Michael ten Hompel (55) lehrt an der Universität Dortmund Förder- und Lagerwesen. Als geschäftsführender Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund gilt er als Visionär des Logistikfortschrittes. Das Fraunhofer IML hat bereits viele Innovationen bis zur Marktreife begleitet, besonders in der Intralogistik.



Animierte Darstellung des Einsatzes von Google Glass und Coaster – als Möglichkeit für Lagerlogistik von morgen.

Die Frage, was jetzt der häufig mittelständisch geprägte Logistikdienstleister aus NRW in Zeiten dieser Technologieexplosion am besten machen kann, beantwortet ten Hompel so: „Es ist wichtig, sich mit den Themen auseinanderzusetzen. Ich sage nicht, führen Sie das heute oder morgen ein. Ich sage: Setzen Sie sich jetzt mit den Themen auseinander und präparieren Sie sich für die Zukunft.“

Eine Evolution die zur Revolution wird

Der Professor, der an der Universität in Dortmund Förder- und Lagerwesen lehrt, nennt auch hier konkrete Beispiele: „Schauen Sie sich genau an, ob Sie nicht Teile ihrer Software heute schon in die Cloud bringen können. Lohnt es sich nicht vielleicht doch, an der einen oder anderen Stelle selber Apps anzubieten, um Kunden oder auch Netzwerkpartner einzubinden? Schauen Sie sich an, was an Technologie auf dem Markt verfügbar ist. Und machen Sie sich bereit. Ich bin davon überzeugt, die 4. Industrielle Revolution kommt, und sie wird schnell kommen. Und sie wird diejenigen kalt erwischen, die sich nicht vorbereitet haben.“

Kollegen meinen, ten Hompels Revolution sei eher eine Evolution. „Sie haben völlig Recht“, sagt dazu der Fraunhofer-Experte. „Die Einführung ist eine Evolution. Aber die Technik, die wir jetzt bekommen, wird in der Lage sein, sich selbstständig zu

vernetzen und zu organisieren.“ Das sei am Ende die eigentliche Revolution.

„Wir machen uns ja immer Gedanken darüber, wie wir die Technik, die aus Korea oder Amerika kommt, in der Logistik einsetzen können“, beschreibt der 55-Jährige. Das iPhone im Lager einsetzen zu wollen, sei beispielsweise wenig sinnvoll. „Erstens ist es relativ teuer, weil es sehr viel kann. Zum Zweiten verkratzt es doch schon, wenn es nur auf dem Wohnzimmertisch liegt“, sagt ten Hompel. Kurzum: Es sei industriell „völlig ungeeignet“. Anders dagegen Google Glass, die Brille der Zukunft, die bisher nur an Entwickler und demzufolge auch ans Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik verteilt wurde.

Der Lagerarbeiter von morgen mit Google Glass auf der Nase

In Zusammenspiel mit einem neuen Handheld, einem „Coaster“ (Bierdeckel), wurde es als Neuentwicklung für Lagerarbeiter erstmals auf der LogiMAT 2014 in Stuttgart vorgestellt. „Auf der diesjährigen CeMAT in Hannover haben wir nun eine Version mit einem komplett neuen, massentauglichen Hardware-Design und verschiedenen neuen Apps vorgestellt“, erläutert ten Hompel. Der Coaster sei „ein kleines, schlankes Gerät, ähnlich einem iPod, mit vier Tasten, kriecht für eine industrielle Umgebung“, beschreibt ten Hompel weiter. „Damit kann man alles

machen, was im Lagerumfeld gebraucht wird“, betont er. Zur Google-Brille sagt der Experte: „Ich habe vorher gemeint, das kommt nie in die Logistik, so etwas setzt ein deutscher Lagerarbeiter nicht auf. Aber nachdem ich die Brille getragen hatte, kann ich nur sagen: hervorragend, total leicht, tolles Bedienkonzept und überhaupt nicht störend. Weniger störend zumindest, als so manche Kommissionier-Pick-by-voice-Lösung.“ Der Lagerarbeiter der Zukunft hat für ten Hompel denn auch den Coaster in der Tasche und Google Glass auf der Nase.

Der Coaster ist ein sogenanntes Smart Assistant Device. Das Gerät ist eine industriegeeignete Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine, die sich einfach bedienen lässt und kostengünstig ist. Über Apps eröffnet es eine neue Dimension für kundenspezifische Anwendungen. Geplant sind unter anderem Apps für Sprachausgabe, Google Glass und vieles mehr. Dank hochauflösender Kamera nimmt er seine Umwelt wahr und erkennt Barcodes, Menschen und Maschinen. Er vernetzt sich mit cyber-physischen Systemen einer Industrie 4.0, mit der Cloud und mit sozialen Netzwerken.

Effizienzgewinne im zweistelligen Bereich

„Abgesehen davon haben wir viele Menschen in der Logistik, die robustes Gerät brauchen, das sich auch mit Handschuhe

bedienen lässt, sich trotzdem aber mit der neuen Welt verbindet.“ Beides treffe laut ten Hompels Einschätzung auf Google Glass und den Coaster zu. „Da haben wir wieder einen neuen Markt, in diesem Fall für elektronische Systeme. Das ist eine komplett neue Welt, die am Ende Effizienzgewinne im zweistelligen Prozentbereich erzielen sollen. Nicht in der Massenproduktion, sondern in den hoch volatilen Märkten.“

Aber nicht nur im virtuellen Raum ist Bewegung. „Auch die Orte des Geschehens werden sich ändern“, glaubt ten Hompel. „Die logistischen Netzwerke werden immer volatil. Wenn man sieht, dass der Duisburger Hafen darüber nachdenkt, nach Kamp-Lintfort zu gehen oder sich mit Istanbul oder China vernetzt und dort logistische Netzwerke integriert, heißt das, dass wir immer mehr auch umzugsfähige und übertragbare Technologien brauchen. Das ist ein ganz essenzielles Geschäftsmodell, auch für die Zukunft des Duisburger Hafens“, so ten Hompel.



Lagerlogistik heute.

© duisport

Immer einen Schritt voraus

TanQuid

TanQuid GmbH & Co. KG
 Schifferstr. 210
 D-47059 Duisburg
 ☎ (0203) 317397-0
 📠 (0203) 317397-111
 E-Mail: info@tanquid.com
 Internet: www.tanquid.com



© Eisenhans - 60908191 - Fotolia.com

Forschungsprojekt für innovative IT-Lösungen in der Logistik abgeschlossen

(jfr) Lieferketten effizienter und effektiver gestalten: Dafür muss sich auch die Technologie laufend den wachsenden Anforderungen an immer schnellere Supply Chains anpassen. Ein Projekt im EffizienzCluster LogistikRuhr hat dazu jetzt einen wesentlichen Beitrag geleistet. Im April wurde OrGoLo – beziehungsweise „Organisatorische Innovationen mit Good Governance in Logistiknetzwerken“ – erfolgreich abgeschlossen. Konkret wollten die Beteiligten, darunter duisport, Lieferketten nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch verantwortungsbewusster gestalten.

Neben duisport forschte dabei eine Reihe weiterer Unternehmen und Einrichtungen an OrGoLo. Koordiniert durch die Universität Duisburg-Essen, arbeiteten admoVa Consulting, das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST), die relamedia Medienagentur, das SimulationsDienstleistungszentrum (SDZ), Ter Hell Plastic, TraffGo HT, w3logistics sowie zubIT (Zühlke & Bieker) am Projekt. Gefördert wurde es vom Bundesministerium für Bildung und Forschung über eine Laufzeit von drei Jahren.

Das Ergebnis der gemeinsamen Zusammenarbeit: drei Software-Produkte für die betriebliche Praxis, die die Effizienz der Supply Chain entscheidend steigern sollen und können. Konkret handelt es sich um einen Lieferkettenkonfigurator, eine Kollaborationsplattform für Kommunikation und Wissensaustausch, sowie

ein IT-Tool zur Speicherung von unternehmensinternem Erfahrungswissen.

Der Lieferkettenkonfigurator ermöglicht dabei das bequeme und einfache Planen internationaler Transportverbindungen. Denn neue Kunden oder Aufträge bedeuten für Verlager oft auch den Aufbau neuer Supply Chains. Das ist gerade im grenzüberschreitenden Handel nicht immer einfach. Um trotzdem schnell und effizient mögliche direkte und intermodale Transportwege prüfen und eine erste Kostenabschätzung einholen zu können, wurde der Lieferkettenkonfigurator entwickelt. Anhand hinterlegter Stammdaten ermittelt er optimale Wege, um wahlweise Kosten, Transportzeiten oder CO₂ zu reduzieren. Der Konfigurator unterstützt somit die Gestaltung, Organisation, Durchführung und auch Überwachung einer globalen Lieferkette – ein Tracking- und Tracing-System kann eingebettet werden. Dieses ermöglicht die unkomplizierte Online-Überwachung der jeweiligen Ladung – unabhängig vom gewählten Spediteur

Effizienz von Gesamt-Performance abhängig

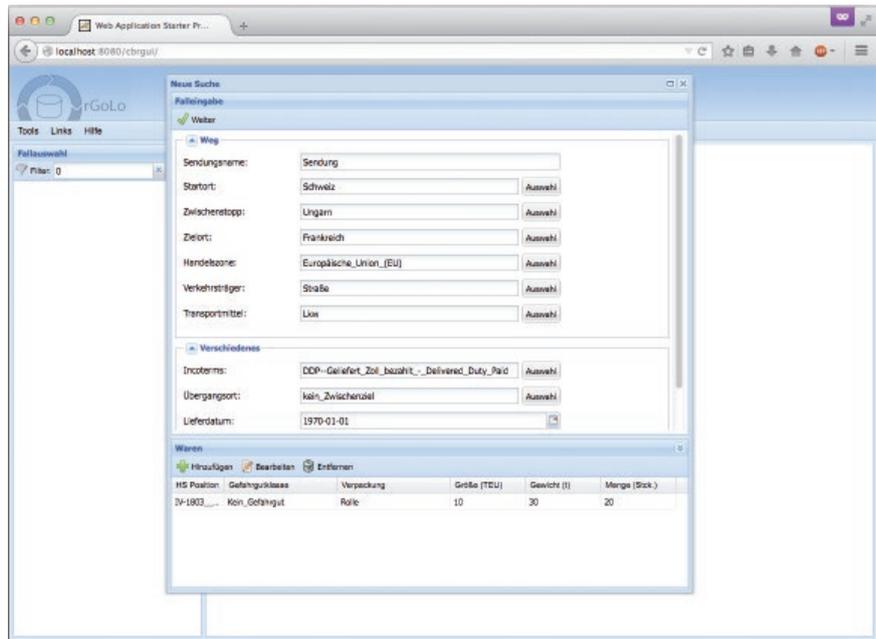
Das zweite Software-Produkt im Projekt ist die Kollaborationsplattform. Der Hintergrund: An einer Lieferkette sind viele Akteure beteiligt. Je effizienter also die Prozesse an den Schnittstellen ablaufen, desto besser fällt die Gesamt-Performance aus – es lassen sich beispielsweise unnötige Wartezeiten, Mehrfachbearbeitungen oder Infor-

mationsverluste verhindern. Dies ist der Grundgedanke der Kollaborationsplattform, die die Akteure einer Lieferkette vereint und durch den Einsatz innovativer Tools sowie die Erhöhung der Transparenz die Kommunikation innerhalb der Supply Chain verbessert und die Effizienz steigert. Die Nutzer der Kollaborationsplattform profitieren vor allem vom gegenseitigen Austausch wichtiger Informationen und Dokumente. An jeder Stelle entlang der Lieferkette können sie online auf Unterlagen zugreifen. Unstimmigkeiten werden so schnell beseitigt.

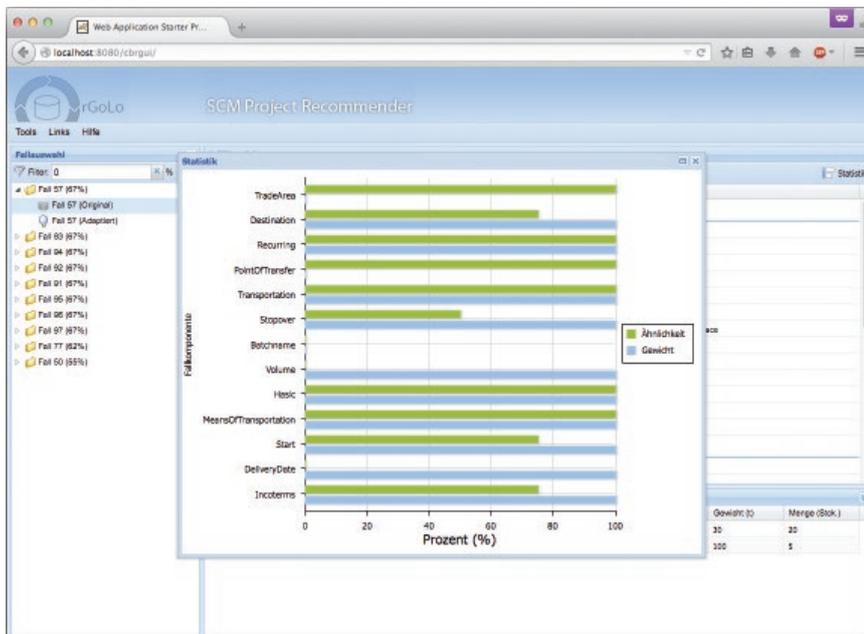
Zuletzt wurde mit dem sogenannten CBR-Tool ein drittes Software-Produkt geschaffen, das dem Verlust von Knowhow erfolgreich entgegenwirken kann. CBR steht dabei für „case-based reasoning“, zu Deutsch „fallbasiertes Schließen“. Dahinter verbirgt sich ein maschinelles Lernverfahren, das per künstlicher Intelligenz erfahrungsbasierte Probleme löst.

Hintergrund ist der Wissensabfluss in Unternehmen. Im Laufe der Zeit eignet sich ein Mitarbeiter wertvolles Knowhow an, mit dem er betriebliche Arbeitsabläufe optimiert und Kundenbeziehungen stärkt. Doch was passiert, wenn dieser Mitarbeiter das Unternehmen verlässt? Sein Wissen ist nicht mehr verfügbar. Das Problem wird sich zukünftig durch den demographischen Wandel noch weiter verstärken. Betriebe verlieren langjährige Mitarbeiter und damit auch ihr wertvolles Erfahrungswissen. Mit Hilfe des CBR-Tools kann dieses Wissen jedoch in

einer innovativen Datenbank gespeichert und anderen Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden – auf Wunsch auch abteilungsübergreifend. Liegt beispielsweise ein neuer Kundenauftrag vor, lassen sich dessen spezifische Merkmale unkompliziert ins System eintragen. Daraufhin durchsucht das Tool die Wissensbank automatisch nach ähnlichen, übereinstimmenden Fällen aus der Vergangenheit. Der Denkweise des menschlichen Gehirns nachempfunden, werden diese dann für die Lösung des aktuellen Falls vorgeschlagen. Ganz so, als würde man dazu einen anderen Mitarbeiter um Rat fragen. Dies ermöglicht die optimale und intelligente Nutzung von Erfahrungswissen. Die einfache Grundstruktur des CBR-Tools erlaubt zudem eine einfache Anpassung an sämtliche Einsatzbereiche. Sei es im Projektmanagement, im Einkauf oder im Vertrieb: Erfahrungswissen ist nahezu überall vorhanden und kann mit-



CBR-Tool – Falleingabe.



CBR-Tool – Statistik.

hilfe des CBR-Tools universell gespeichert und wiederverwendet werden.

Vorteil durch lernfähige Wissensbank

Wie das Prozedere in der Praxis aussieht, zeigt folgendes Beispiel. In einem ersten Schritt wird anhand von wesentlichen Einflussgrößen, wie Start- und Zielort, Güterart oder Transportmittel das aktuelle Problem als neuer „Fall“ („Case“) erfasst.

Dabei kann der Nutzer diese Einflussgrößen bei der Suche nach ähnlichen Fällen unterschiedlich stark gewichten. Im zweiten Schritt zeigt das System dokumentierte Fälle aus der Vergangenheit an und ordnet sie nach dem Grad ihrer Übereinstimmung zur getätigten Anfrage. Die Erfolgs- und Misserfolgskriterien, die diesen alten Fällen zugeordnet wurden – beispielsweise die Notwendigkeit bestimm-

ter Zolllpapiere oder gute und schlechte Erfahrungen mit einem speziellen Dienstleister –, werden anschließend für die Lösung des neuen Falls vorgeschlagen. Nachdem dann das aktuelle Problem mit Hilfe des Erfahrungswissens aus den ähnlichsten alten Fällen gelöst wurde, wird der Fall im dritten und letzten Schritt mit relevanten weichen Faktoren bewertet und als abgeschlossen gespeichert. Durch die Integration neuer Fälle wird das gespeicherte Erfahrungswissen erweitert, was zu einer höheren Treffsicherheit bei späteren Anfragen führt. Hierdurch wird der Nutzen des Tools kontinuierlich gesteigert.

Es zeigt sich: Letztlich können alle drei Software-Produkte aus dem OrGoLo-Projekt Unternehmen einen wertvollen Wettbewerbsvorteil verschaffen. Sie steigern die Effizienz und senken die Kosten. Ein wichtiger Faktor im internationalen Transportgeschäft.



**EffizienzCluster
LogistikRuhr**



Anlagenbauer nutzen Losteilsystem für effiziente Projektabwicklung



© Rolf Köppen

Im Anlagenbau bestehen Lieferungen häufig aus einer vierteiligen Ladung.

(frön) Die besondere Leistung moderner Logistik besteht nicht allein im Knüpfen globaler Netze. Die besondere Herausforderung ist heute vielmehr, auch anspruchsvolle und vierteilige Ladungen verlässlich, effizient und vor allem zum richtigen Zeitpunkt an jeden Punkt der Erde zu bringen. Ein Metier, in dem das Team um Daniel Conrad und Jens Neuß von der duisport packing logistics (dpl) zu den Besten gehört.

Enge Zeitpläne, begrenzte Budgets und immer umfangreichere Projekte mit zahlreichen Beteiligten weltweit schrauben die Anforderungen an die Logistik stetig höher. Da ist es unerlässlich, dass jedes einzelne Teil korrekt und eindeutig gekennzeichnet wird. Nur so lässt sich jedes Paket und jede Lieferung einwandfrei und fehlerlos in den jeweiligen Ablauf- und Zeitplan einordnen. Da die Teile-Anzahl und damit die Anforderungen des Projektplanes schnell enorm groß werden können, entscheiden sich die Kunden von duisport packing logistics sehr oft dazu, das Losteilsystem ein-

zusetzen, so Neuß. Dabei handelt es sich um ein flexibles und internetgestütztes Software-Tool, „das durch die projektbezogene Übermittlung von Bestelldaten eine Art Baumstruktur erhält und nach dem inhaltlichen Füllen der einzelnen Bestellpositionen Blätter an den Ästen sprießen lässt“ erläutert Neuß. Der Baum entspricht in dem Bild der Festlegung, welcher Lieferant unter welcher Bestellnummer und Bestellposition wann liefern soll. Die Blätter entsprechen der Aufschlüsselung, aus welchen Teilen die Bestellposition genau besteht. „Und die Blüten bilden sich durch die Kontrolle, ob alle Loseile auch zum bestellten Liefertermin versendet worden.“

So entsteht ein wichtiges technisches Hilfsmittel, das die Transparenz und Durchgängigkeit der Daten gewährleistet. Zudem liegt die Verantwortung bei diesem System nicht beim Anlagenbauer, sondern bei den Lieferanten und natürlich auch bei der dpl. „Entscheidend für die Einfachheit in der Abwicklung von Großprojekten der Anla-

genbauer sind letztendlich nur zwei Faktoren. Zum einen ist es das Abstimmen der Tool-Nutzung zu einem frühen Projektzeitpunkt und die Bekanntgabe aller Details, die zu berücksichtigen sind. Als zweiter Punkt ist hierbei noch die korrekte Zuarbeit der Lieferanten zu nennen“, erläutert Daniel Conrad.

Konkret bedeutet das, dass die dpl in einem solchen Projekt jeden einzelnen Lieferanten kontaktiert und ihm spezifische Login-Daten für ein Projekt zuweist. Der Lieferant meldet sich dann über die Web-Plattform des Losteilsystems an, wählt unter seinen Bestellungen und Bestellposition aus und erfasst dann die einzelnen Teile, die unter den Bestellpositionen geliefert werden. Die dpl generiert aus diesen Daten im Anschluss die Labels und versendet diese an den Lieferanten. Wenn alle Teile mit den Labels etikettiert und gemäß den Lieferbedingungen verpackt sind, erstellt der Lieferant noch unter seinem Onlinezugang die Versandbereitschaftsmeldung. In diesem Moment geht die Meldung auch

an den Spediteur, den Anlagenbauer und an die dpl. Somit gibt es keine zeitlichen Einschränkungen beim Versand der Waren.

Vielschichtiger Nutzen des Systems

Zudem wird das Loseilsystem heute weit vielschichtiger genutzt als ursprünglich geplant. Daniel Conrad berichtet, dass Anlagenbauer über das System eine Vollständigkeitsprüfung der zu liefernden Anlagenteile vornehmen, aber auch Rechnungen der Lieferanten mit Übermittlung ihrer Versandbereitschaftsmeldungen automatisch freigeben werden.



Durch den schnellen Scan erfolgt die genaue Identifizierung der Ware.

Wird die dpl auch als Exportverpacker eingesetzt, findet die weitere Identifizierung der Materialien im Wareneingang, beim Zwischenlagern oder beim Verpacken nur noch über den Scan-Prozess statt. Das spart einerseits viel Zeit, aber ein für den Kunden viel wichtigerer Grund ist es, dass die Namensbezeichnung der Teile ab der Bekanntgabe der Inhalte durch den Lieferanten bis zur Montage auf der Baustelle ein und dieselbe ist.

Weiterer Vorteil: Dank lückenloser und fehlerfreier Dokumentation hat jeder Beteiligte des Loseilsystems einen klaren Nachweis. Das verhindert zeit- und kostenintensive Suchvorgänge, schlimmstenfalls sogar Nachlieferungen oder Regressansprüche. Erforderliche Formalitäten, wie etwa der Zoll, können schnell und ohne großen Aufwand erledigt werden. Ziel ist die Klarheit und Transparenz innerhalb der kompletten Lieferkette, im Idealfall von der Konstruktion über die Transportwege bis hin zur Montage auf der Baustelle.

Ein System, welches aus weitführender Erfahrung entwickelt wurde.

Die Fachleute der dpl führen dazu vor jedem Projekt ausführliche Vorgespräche mit den Kunden, erfragen Details, Wünsche und Anforderungen. Mit diesen Angaben und einer inzwischen umfassenden Erfahrung unterbreiten sie dann einen Lösungsvorschlag für die Projektentwicklung.

Eine Erfahrung, die sich die Duisburger hart erarbeitet haben: Vor 30 Jahren



stand die Hafemannschaft vor der Aufgabe, drei baugleiche Anlagen gleichzeitig auf unterschiedliche Baufelder in den Iran liefern zu müssen. „Und von fast allen Lieferanten wurden die Teile nicht nach den Baufeldern getrennt angeliefert. Ganz im Gegenteil, teilweise befanden sich hunderte Einzelteile, die nun den drei Baustellen zuzuordnen waren, auf einer Vorverpackung“, berichtet Daniel Conrad. Den Projektverantwortlichen war klar, dass das Problem ohne eine praktikable Idee ausufern würde. Das war die Geburtsstunde des heutigen Loseilsystems, durch das dieses erste Projekt bereits erfolgreich abgewickelt werden konnte.

CTS – wir bewegen etwas






Am Parallelhafen 30 **Telefon** +49 (0) 203 7 10 10-0
Port Number 3885 **Fax** +49 (0) 203 7 10 10-70
47059 Duisburg **E-Mail** infodu@ctsduffo.de



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



Standort „D“ lebt von der Substanz

(tof) Für Prof. Dr. Alexander Eisenkopf von der Zeppelin Universität in Friedrichshafen liegt es auf der Hand: Die deutsche Verkehrsinfrastruktur ist seit Jahren chronisch unterfinanziert. „Deutschland lebt heute von der Substanz“, so der Inhaber des Lehrstuhls für Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Er fordert bei der Investitionsmittelzuweisung vor allem eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrsträger Binnenwasserstraße und Schiene.

Seiner Meinung nach führt die Investitionslücke bei der Straßeninfrastruktur trotz hoher Einnahmen aus der Lkw-Maut zum Sanierungsstau –, der nicht mit Mitteln des Konjunkturpakets abgebaut werden kann, da die Aufstockung des Investitionsetats eine Eintagsfliege war. Und der Mix aus den wählerstimmenmaximierenden Agenden der Politik und der Vorliebe der Wähler für Konsumausgaben (und nicht für langfristige wirkende Investitionen) macht neben einer Reorganisation der Infrastrukturbereitstellung weitere Maßnahmen notwendig. „Wo es passt, sollte das Prinzip

der Nutzerfinanzierung umgesetzt werden“, findet der Experte. Entsprechend fällt Eisenkopfs derzeitiger „Befund“ zum „Standort D“ aus: „Staatsversagen in der Infrastrukturpolitik.“ Mutige Aussagen eines Professors, der zum erlesenen Kreis eines berufenen Mitglieds im Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministers zählt.

Auch das neue Wegekosten-Gutachten wirft seiner Ansicht nach einige Fragen auf, wonach die Lkw-Mautsätze auf Autobahnen sinken müssen. Um die Einnahmefälle zumindest teilweise zu kompensieren, soll die Mautgrenze auf 7,5 Tonnen abgesenkt werden, Gebühren für externe Kosten erhoben und das bemaute Straßennetz um rund 1.000 km vierstreifige Bundesstraße erweitert werden. „Dies reicht aber nicht aus, um die zu erwartenden Mautausfälle zu kompensieren“, sagt Eisenkopf.

Maut-Pläne müssen genau geprüft werden

Die Möglichkeit, den Lkw-Verkehr über höhere Mautsätze weiter zu belasten,

scheidet seiner Einschätzung nach definitiv aus: „Der Lkw-Verkehr wird bereits massiv durch Maut, Kfz- und Mineralölsteuer belastet. Letztere zahlt zwar auch der Pkw-Verkehr, aber er hat noch keine Maut zu tragen“, so Eisenkopf. „Die Frage ist, ob wir wirklich das gesamte Bundesstraßennetz mit den Sätzen, die im Gutachten errechnet worden sind, bemaute wollen. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht wäre sicherlich eine Belastung des Pkw-Verkehrs sinnvoller und ausgewogener.“

Auch die von Politikern der SPD vorgebrachten Vorschläge zur Erhebung einer Lkw-Maut auf sämtliche Landes- und Kreisstraßen hält Eisenkopf für keine gute Idee: „Der bürokratische Aufwand ist immens und die wirtschaftlichen Effekte sind kontraproduktiv.“

Dass der Lkw derart in die Zange genommen würde, liege auch am schlechten Image des Straßengüterverkehrs in der öffentlichen Meinung. Offensichtlich ist es der Interessenvertretung des Straßengüterverkehrs bislang nicht gelungen



kleinen Fahrzeugen arbeitet, die bei einer Absenkung der Grenze möglicherweise erfasst würden. „Da wären Ausweichreaktionen auf leichtere Transporter natürlich vorprogrammiert“ glaubt Eisenkopf. Aus Sicht der Politik sei diese Belastung indes opportun, die dazu sagt „Dieser Markt wächst so dynamisch, der kann das verkraften“.

Infrastruktur ist ein europaweites Thema

Die Entwicklung der Infrastruktur ist allerdings nicht nur ein nationales Thema. Korridore sollen aus EU-Sicht

Prof. Alexander Eisenkopf (51) ist seit 2003 Professor an der Zeppelin-Universität Friedrichshafen und Inhaber des „Zeppelin-Lehrstuhls für Wirtschafts- und Verkehrspolitik“. Seine Forschungsgebiete sind Verkehrspolitik, Transport und Logistik. Seit 2006 ist er Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums. Nach einem Studium der Betriebs- und Volkswirtschaftslehre in Mannheim und Gießen wurde Eisenkopf 1994 mit einer Arbeit zu Just-in-time-Fertigungsstrategien promoviert und hat sich 2001 mit einer Studie zu Straßenbenutzungsabgaben habilitiert.

gen, den Nutzen des Transportträgers politisch zu kommunizieren, urteilt der Wissenschaftler. So scheine die Lobbyarbeit traditionell eher schwach und wenig geschmeidig. Bei der Einführung der Maut sei seinerzeit die Fundamentallopposition geprobt, aber damit letztlich nichts erreicht worden. Zusätzliche Belastungen für den Lkw fänden bei den Wählern dagegen wahrscheinlich Zuspruch und würden von Politikern gerne umgesetzt, mutmaßt er.

Für Eisenkopf ist klar: „Um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur voranzutreiben, ist die Pkw-Maut für Ausländer kein taugliches Instrument.“ Selbst bei einem Aufkommen von 500 Millionen Euro und mehr, wie einige Schätzungen glauben machen wollten, würden die Erhebungs- und Verwaltungskosten den Großteil dieser Einnahmen auffressen. Es handele sich um ein Nullsummenspiel, betont er.

Die Diskussion um eine Pkw-Maut für Ausländer bewertet er dagegen als „fantastisches Ablenkungsmanöver“, um in der heißen Phase des Bundestagswahlkampfes „nicht auf die wirklich dringlichen Infrastrukturprobleme Deutschlands eingehen zu müssen“.

Im Gegensatz zur Erweiterung der Lkw-Maut auf Einheiten bis unter 3,5 Tonnen, die die Bodewig-Kommission vorschlägt. Diese würde zwar Geld in die Kasse spülen, könnte aber zum Beispiel den KEP-Markt treffen, der bei den gebündelten Verkehren zwischen den Hubs mit schweren und im Verteilerverkehr mit

eine leistungsfähige Infrastruktur, vor allem auf der Schiene, aufbauen. Laut Eisenkopf reicht dafür das Geld jedoch nicht aus: „Die Mittel, die die Kommission beisteuern kann, stehen in keinem Verhältnis zum Gesamtvolumen der TEN-Planung.“ Die EU sei in hohem Maße darauf angewiesen, dass die National-

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





© Frank Reinhold

staaten ihre eigenen Investitionsprojekte dort einreihen. Die Nationalstaaten realisierten aber primär Projekte, die für ihre eigenen Volkswirtschaften von Nutzen seien. Sie seien zudem wenig an den übergeordneten Effekten interessiert. „Offensichtlich laufen die Interessen auseinander, und deswegen kommt das TEN-Thema nur schleppend voran“, stellt Eisenkopf fest.

Laut dem Experten gäbe es zwar verkehrspolitische Leitlinien, etwa in Form von Weißbüchern, die seien aber noch nie realistisch gewesen – weder das Weißbuch aus dem Jahr 2001 noch die Neuauflage. „Die EU-Kommission musste bei der Bilanz des ersten Verkehrsweißbuches eingestehen, dass das Ganze im Endeffekt ein Flop war“, erinnert Eisenkopf. Das zweite Weißbuch

von 2011, das letztlich unter dem klimapolitischen 2-Grad-Ziel stehe, verrate beispielsweise nicht, wie die aufgeführten Visionen konkret erreicht werden sollen. „Die EU scheut weitere Operationalisierungen, weil dann über erhebliche dirigistische Eingriffe in die Märkte geredet werden müsste.“

Eine wichtige Aufgabe des Bundesverkehrsministers sieht Eisenkopf in mehr Realitätsnähe bei der Infrastrukturplanung. Für die anstehende Reform der Bundesverkehrswegeplanung wünscht er sich eine realistische Verkehrsprognose und einen Verzicht auf umstrittene Leuchtturmprojekte. Stattdessen sollten die Maßnahmen Vorrang erhalten, die auf Substanzerhaltung und eine adäquate Berücksichtigung der Verkehrsträger Binnenwasserstraße und Schiene bei der Investitionsmittelzuweisung abzielen. „Ohne zusätzliche Finanzmittel und Reformen der institutionellen Rahmenbedingungen der Infrastrukturpolitik, könnte der Bundesverkehrsminister zu einem Minister für virtuelle Mobilität avancieren“, resümiert er.



Modernster Anlagenbetrieb- Silo Terminal Duisburg

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

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

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

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

SILO TERMINAL DUISBURG

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



HTAG-Chef Volker Seefeldt: „Wir sind und bleiben ein Duisburger Unternehmen“

(gran) Gut zehn Jahre ist es nun her, dass aus der Harpen Transport AG die HTAG Häfen und Transport AG wurde. Doch tatsächlich blickt das Unternehmen bereits auf eine über hundertjährige Geschichte zurück – und dabei auch auf ein Stück Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebiets. Nach der Gründung als Bergbaugesellschaft 1856 – unter dem heutigen Bochumer Stadtteil Harpen lagen die damals größten Kohlefelder des Unternehmens – wuchs das Dortmunder Unternehmen schnell und passte sich laufend an die sich rasch ändernden wirtschaftlichen Bedingungen im Kohlebergbau an. Es gilt damit auch als ein Beispiel für den Strukturwandel im Revier. Bereits 1904 stieg die Harpen Bergbau AG, der Börsengang erfolgte 1870, in die Binnenschifffahrt ein. Dazu gründete die Harpener – wie der Einheimische sagt – eine eigene Reederei mit Verwaltungssitz und Werkstatt in Ruhrort am Vinckekanal. Im Zuge der Konsolidierung der Kohleförderung wurde der Konzern dann aber aufgespalten: Die Bergbauaktivitäten brachte Harpen 1969 in die Ruhrkohle AG ein und konzentrierte sich zunächst auf die Verwaltung des Immobilienbesitzes sowie auf Logistik und Ener-

giewirtschaft. Während die Energiesparte aber später im RWE-Konzern aufging und die Harpen AG bis heute noch als Immobiliengesellschaft fortbesteht, wurde die Logistiksparte Harpen Transport AG 2002 von der HGK, der Häfen- und Güterverkehr Köln AG, übernommen und 2004 in HTAG umbenannt.

„Wir sind aber nicht die Speerspitze des Kölner Hafens im Duisburger Hafen“, scherzt Volker Seefeldt, Vorstandssprecher des Spezialisten für Massen- und Stückguttransporte mit Blick auf die Firmenhistorie. „Wir sind und bleiben ein Duisburger Unternehmen“, betont er. In den Kölner Häfen ist die HTAG nicht vertreten, zumal die Beteiligungsgesellschaft neska dort seit Jahrzehnten eine Niederlassung betreibt. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen bezeichnet Seefeldt sogar als Wettbewerber zum Hafen Duisburg. Schließlich ist die HTAG auch Hafensbetreiber.

Drei Terminals garantieren trimodalen Service

In Duisburg, der internationalen Drehscheibe für feste Brennstoffe, ist die HTAG mit drei Terminals präsent. Mit dem Eigen-

betrieb der HTAG, der Tochter Navigare Stauerei- und Speditions GmbH sowie der MASSLOG GmbH bietet das Unternehmen einen trimodalen Service für Steinkohle und Koks an. „Wir übernehmen Umschlag, Lagerung und Klassierung ebenso wie das Supply-Chain-Management, also die bedarfsgerechte Versorgung der Kraftwerke“, sagt Joachim Holstein, HTAG-Vorstandsmitglied und Chef der MASSLOG. Dadurch können die Kraftwerkskunden Kosten für Lagerhaltung und Flächen einsparen. Holstein teilt sich bei der MASSLOG den Chfessel mit Markus Bangen, ebenfalls Vorstandsmitglied der Duisburger Hafen AG. Kein Zufall: Der Duisburger Hafen ist über eine Beteiligungsgesellschaft mit einer Minderheit an MASSLOG beteiligt.

Von der Versorgung von Schiffen mit Gasöl, dem Geschäft der Bunkerbetriebe Büchting GmbH, hat sich die HTAG dagegen inzwischen getrennt. Anlagen und Bunkerboote wurden Anfang 2013 an die Reinplus-Gruppe verkauft. „Wir haben uns nach 40 Jahren entschlossen, diesen margenschwachen Geschäftszweig an eine Gesellschaft zu übertragen, die



Der Unternehmenssitz der HTAG in Ruhrort.

in einem immer härter werdenden Wettbewerb mit ihrem umfangreichen Netz für die Fortführung der Bunkeraktivitäten steht“, so HTAG-Vorstandssprecher Seefeldt. Zudem habe die Reinplus-Gruppe auch das Personal übernommen. Was nun aus dem Firmenmantel wird, der bei der HTAG liegt, ist noch offen. Doch gibt es Pläne, ihn gemeinsam mit Partnern oder Kunden zu nutzen, möglicherweise unter neuem Namen für ganz neue Geschäfte. Details will Seefeldt indes noch nicht verraten.

„Wir sehen in Duisburg in den nächsten Jahren einen Zwang zur Konsolidierung“, meint er zudem mit Blick auf die Zukunft der Massengutlogistik im Bereich fester Brennstoffe. Denn das Umschlaggeschäft mit der Importkohle stagniert trotz des nahenden Endes des deutschen Steinkohlebergbaus in 2018, ist zum Teil sogar rückläufig. Die Energiewende hat den hochtrabenden Plänen zum Ausbau der Kohlekraftwerke einen Strich durch die Rechnung gemacht. Damit ist auch das Geschäft mit dem Umschlag von Import-

kohle keine Erfolgsstory mehr. „Wir sprechen hier nicht mehr von einem wachsenden Markt“, sagt Seefeldt. Daher prüft die HTAG derzeit, wie sie sich in der Zukunft neu positionieren kann.

Auf keinen Fall will sie bislang für den Kohle-Umschlag genutzte Flächen aufgeben. „Wir haben bereits einige Ideen“, sagt Seefeldt. Doch diese seien noch nicht spruchreif. Duisburg jedenfalls spiele auch langfristig in der Strategie der HTAG eine zentrale Rolle, betont er. Die Beteiligung an einem Container-Terminal am Rhein schließt er aber aus. „Wir bleiben der Spezialist für Massengüter sowie massenhaftes Stückgut und schauen daher eher auf verwandte Bereiche“, stellt er klar. Zudem seien in diesem Segment bereits die Muttergesellschaft HGK und die Beteiligungsgesellschaft neska aktiv. Die Beteiligung an einer Containerlinie indes kann sich Seefeldt vorstellen.

Neben dem Schiff zählt immer mehr auch die Bahn

Im Geschäftsbereich Reederei/Befrachtung von Binnenschiffen transportiert die HTAG auf europäischen Wasserstraßen mit dem Schwerpunkt Rhein und Nebenflüsse mehr als zwölf Mio. Tonnen trockene Massengüter pro Jahr. Dabei wird der Hauptsitz Duisburg durch die Vertriebsniederlassungen in Rotterdam (mit der Tochtergesellschaft Oudkerk B.V.), Thionville, Berlin, Emden und Hamburg sowie eine Agentur in Stettin unterstützt. HTAG hat keine eigene Flotte, mietet aber Schiffsraum an. Durchschnittlich 55 bis 60 Schiffe hat das Unternehmen unter Vertrag. Duisburgs Vorteile sehen Seefeldt und Holstein vor allem in der Nähe zu den ARA-Häfen und der guten, ganzjährigen Erreichbarkeit für große Schiffe. Ein Plus sei auch der „gute Bahnanschluss“, um Massengüter auf die Schiene umzuschlagen.

Hier ergeben sich dann auch Berührungspunkte im operativen Bereich mit der HGK:

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

START: 25.08.2014	PRÜFUNGSVORBEREITUNG FÜR AUSZUBILDENDE (verschiedene Berufsbilder)
START: 27.09.2014	FORTBILDUNGEN (z. B. Geprüfte Verkehrsfachwirte, Geprüfte Fachkaufleute Einkauf und Logistik)

ANMELDUNG UNTER 0203 2986703-0

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



Die Muttergesellschaft sorgt für die Bahntransporte, wie zum Beispiel von Duisburg nach Berlin für ein Kohlekraftwerk des Kunden Vattenfall. Damit hat die HTAG in Zusammenarbeit mit der HGK gleichzeitig aber auch Umschlag nach Duisburg gezogen, weist Seefeldt auf die gegenseitigen Vorteile dieser Kooperation im Bahngeschäft hin. Neben Duisburg werden auch in Ginsheim-Gustavsburg, Mannheim und Karlsruhe in eigenen Hafengebieten Massengüter umgeschlagen und gelagert, allerdings nicht für die Montanindustrie. Im vergangenen Jahr erzielte die HTAG mit rund 115 Mitarbeitern in der Gruppe einen Umsatz von 102 Mio. Euro. Die Transportleistung legte 2013 von 10,7 auf 12,1 Mio. Tonnen zu. Die Umschlagleistung stieg von 3,7 auf 4,8 Mio. Tonnen. „Beim Ergebnis sind wir in 2013 nach dem Ausnahmejahr 2012 wieder auf unserem normalen Niveau gelandet“, sagt Seefeldt. 2012 lag das Ergebnis laut HGK-Geschäftsbericht bei 7,1 Mio. Euro vor Steuern und war damit mit Abstand das beste Ergebnis in der Geschichte der HTAG. Seefeldt begründete dies vor allem mit den – aus Sicht der HTAG – günstigen älteren Kon-

trakten. Hohe Überkapazitäten in der Binnenschifffahrt haben inzwischen zu einem starken Wettbewerbsdruck geführt und die Margen bei den Folgeaufträgen schrumpfen lassen. An Lagerflächen zählt die HTAG insgesamt 280.000 Quadratmeter sowie zehn Krananlagen.

Entgegen des Branchentrends mehr umgeschlagen

„Wir haben zwar weniger verdient, aber mehr transportiert und umgeschlagen und das gegen den Branchentrend“, zeigt sich Holstein aber auch für die Zukunft optimistisch. „Denn wir bieten unseren Kunden neben der Binnenschifffahrt auch Umschlagleistungen über eigene und Partner-Terminals an, des Weiteren Bahn-, LKW-, Küsten- und See-Verkehre sowie deren logistische Kombination“, begründet er den Erfolg mit dem Full-Service-Angebot eines Massengutspezialisten bis hin zur Kontraktlogistik. Künftig will die HTAG weiter neue Regionen und Produkte erschließen sowie neue Leistungen anbieten, um das Unternehmen von Krisen in einzelnen Segmenten unabhängiger zu machen. „Wir müssen dabei immer mehr

in Alternativen und Kombinationen denken und dürfen uns angesichts der Probleme mit der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr nur auf traditionelle Verkehrswege verlassen“, meint Seefeldt.

Traditionell bedient die HTAG zahlreiche Kraftwerke in Deutschland sowohl per Schiff als auch im Nachlauf per Bahn mit Importkohle. Dabei kooperiert sie mit besagtem Bahnbereich der HGK und gilt als eines der führenden Unternehmen in der Importkohlelogistik. Doch nimmt die Massengutlogistik für die Agrar-, Bau- und Entsorgungswirtschaft sowie für Industriekunden immer mehr zu. Das traditionell starke Engagement an Rhein und Mosel wurde in den vergangenen Jahren zunehmend durch Geschäfte im Rheinwechsellverkehr, im Kanalgebiet sowie auf der Elbe und der Oder ergänzt. Mit der Gründung von Niederlassungen wie in Berlin, Emden oder Hamburg konnten zusätzliche Marktsegmente und neue Transportmengen erschlossen werden. Die Niederlassung in Hamburg wurde erst jüngst im Jahr 2012 eröffnet.

WIR LASSEN SIE NICHT ALLEIN IN EURASIEN!

LANDO
eurasiatransports.com

Sammelgut | Landtransporte LTL/FTL | Logistik High Value | Schwer- und Anlagentransporte

Mit Qualität zum Erfolg

MASSLOG GmbH

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

Betrieb:
Wörthstr. 175 · 47053 Duisburg-Hochfeld

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



© Rolf Köppen

syncreon macht nun auch als VW-Logistiker von sich reden

(gran) Das hat Symbolcharakter: Stille mit Arbeitshandschuhen, aber „im Business-Outfit“ wird die erste Kiste mit Automobil-Komponenten für den Versand nach Übersee gepackt. Michael Neumann, President Automotive von syncreon, Astrid Lühning, Leiterin Internationale Logistik Material bei der Volkswagen AG, Erich Staake, Vorstandschef der Duisburger Hafen AG, Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link und Jordan Corynen, Director Germany des Immobilienentwicklers Goodman, legen anlässlich der feierlichen Eröffnung des neuen VW-Logistikzentrums Anfang April in Duisburg-Kaßlerfeld Hand an. Das bringt nicht nur ein schönes Foto für die Presse. Die Teamarbeit steht auch für den Auftakt eines neuen Geschäfts: Die Automobilindustrie lässt im Duisburger Hafen künftig Einzelteile für die Produktion in Übersee konfektionieren und verschiffen. Neben Audi im logport II geht nun auch der Mutterkonzern mit seiner Marke VW mit einem Export-Hub an den Start. Logistikdienstleister ist die Deutschland-Tochter des US-Konzerns syncreon.

„Wir freuen uns, dass wir mit Volkswagen einen weiteren weltweit führenden Automobilhersteller für den Logistikstandort Duisport gewinnen konnten“, sagte Staake

bei der Eröffnung. „Unser Full-Service-Ansatz, in dem wir maßgeschneiderte Flächen mit flexiblen Transport- und Serviceleistungen zusammenführen, hat einmal mehr überzeugt. Die Einweihung ist ein weiterer Schritt, den Duisburger Hafen zu einem Kompetenzzentrum für die Automobilindustrie zu entwickeln.“

Die Duisburger Hafen AG hat nicht nur das Grundstück für das 24.000 Quadratmeter große Export-Hub zur Verfügung gestellt, sondern übernimmt auch die gesamte Transportlogistik für Volkswagen. Dazu zählt insbesondere der Transport der Container zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, der umweltfreundlich im kombinierten Verkehr über die Duisburger Terminals erfolgt. Das passende Lösungspaket hat Duisport dabei erstmals gemeinsam mit Goodman geschnürt.

Goodman hat mehr als zehn Mio. Euro in die Anlage investiert, die besonders auf die Anforderungen der Automobilindustrie zugeschnitten wurde. Zur Lager- und Logistikfläche gehören die branchentypischen Be- und Entladezonen in Tunnelbauweise mit rund 3.000 Quadratmetern und ein 1.000 Quadratmeter großes Außenlager, das als Verladeplatz dient. Mieter des

Logistikzentrums ist zwar VW, als Logistiker aber wird syncreon die Immobilie künftig zur logistischen Versorgung der 30 Übersee-Werke des Volkswagen-Konzerns nutzen.

Flexibles Immobiliendesign garantiert optimale Leistungsfähigkeit

„Wir freuen uns sehr über das Vertrauen von VW“, sagte Neumann. „Mit einer Hallentiefe von mehr als 100 Metern ermöglicht die Immobilie uns, die gesamte Prozesskette der Automobillogistik vom Wareneingang bis zum Versand optimal abzubilden. Aufgrund des flexiblen Immobiliendesigns können wir am Standort unsere Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen und täglich genau die Kapazitäten zur Verfügung stellen, die benötigt werden.“

Dazu steckt das Unternehmen selbst über eine Mio. Euro in die Innenausstattung, ergänzt Michael Schütrumpf, Vice President Operations Central Europe von syncreon. Die Umschlagkapazität wird rund 400.000 Kubikmeter im Jahr betragen. Bis zu 1,8 Mio. Packstücke sollen von hier aus pro Jahr abgewickelt werden. Das entspricht rund 100 Überseecontainern pro Woche. Verpackt werden dabei mehr als 4.000 verschiedene Teile, von der Blende

für die Lautsprecher bis zum Bediengerät der Klimaanlage in den Autos – egal ob Passat, Golf, Polo oder eine der exotischen VW-Marken Gol, Santana und Magotan. In Duisburg entstehen bis zu 230 neue Arbeitsplätze.

CKD-Logistik habe Konjunktur, da viele Absatzmärkte in Übersee boomen, meinte Schüttrumpf. „Wir wollen dabei mit VW weiter wachsen, CKD steht für Completely Knocked Down. In den CKD-Werken werden Autoteile und Komponenten für den Export in die Übersee-Werke der Autohersteller verpackt, wo sie dann zu Autos zusammengebaut werden.“

Der Logistikdienstleister syncreon zählt bereits sieben Automotive-Standorte in Deutschland, zumeist CKD-Werke. Dabei wurde das Unternehmen erst 2000 hierzulande (damals als TDS Logistics) tätig. Heute beschäftigt es allein in Deutschland in diesem Bereich deutlich über 2.000 Mitarbeiter. Neben Audi und VW gehören auch BMW, Ford und Daimler zu den Kunden. Eine der größten CKD-Anlagen betreibt syncreon für BMW in Neutraubling bei Regensburg mit etwa 1.000 Angestellten. Den Automotive-Umsatz in Deutschland bezifferte Schüttrumpf auf einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag. Noch in diesem Jahr will syncreon einen neuen CKD-Standort für Jaguar und Land Rover in Hamburg eröffnen.

Audi wiederum gehört zu den größten Automotive-Kunden von syncreon in Europa. Für die VW-Tochter betreibt das Unternehmen beispielsweise die gesamte Werkslogistik im ungarischen Motorenwerk Győr mit allein über 2.000 Mitarbeitern, davon 200 im CKD-Bereich. In Wunstorf unterhält es ebenfalls ein CKD-Werk für Audi. Im logport II ist syncreon allerdings nicht zum Zuge gekommen. Dort ist Schnellecke Logistics Partner von Audi. Jetzt aber konnte syncreon erstmals einen Auftrag vom Mutterkonzern ergattern.



V. l. n. r.: Michael Neumann (President Automotive, syncreon), Astrid Lühring (Leiterin Internationale Logistik Material, Volkswagen AG), Erich Staake (Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG), Sören Link (Oberbürgermeister der Stadt Duisburg) und Jordan Corynen (Director Germany, Goodman Germany GmbH) bei der Einweihung des Logistikzentrums für Volkswagen.

Syncreon gibt jedoch auch ein CKD-Werk in Emden auf, das dort mit rund 100 Mitarbeitern für Audi arbeitet. Auch im niedersächsischen Wunstorf hat die Entscheidung des VW-Konzerns für Duisburg als Standort für Audi möglicherweise Auswirkungen auf Erweiterungspläne. Dies werde noch geprüft, sagte Schüttrumpf.

Neuer Standort bedeutet kürzere Transportwege

„Wir haben uns mit der Lieferantenstruktur auseinandergesetzt und sind zu der Entscheidung gekommen, dass das Ruhrgebiet ökonomisch und ökologisch ein guter Standort ist“, begründete VW-Logistiklerin Lühring die Entscheidung für Duisburg. Eine wichtige Rolle dürfte dabei aber gespielt haben, dass die Zulieferer schwerpunktmäßig in Nordrhein-Westfalen angesiedelt sind und daher die Transportwege kürzer werden.

Bereits Anfang 2013 hatten VW und Audi auf der Suche nach einem idealen Standort

für CKD-Logistikzentren Kontakt mit dem Duisburger Hafen aufgenommen. Für Audi konnte recht schnell im logport II ein Grundstück gefunden werden. Hier war allerdings der Duisburger Hafen Investor und ist Vermieter der Anlage, die 500 neue Arbeitsplätze am Standort schafft. VW konnte dort mangels Flächen nicht auch noch angesiedelt werden. Schließlich hatte Markus Teuber, Generalbevollmächtigter der Duisburger Hafen AG, die zündende Idee: Eine alte Industriebrache in Kaßlerfeld wurde saniert, entwickelt und Goodman zur Errichtung der VW-Immobilie zur Verfügung gestellt. In knapp sieben Monaten hat Goldbeck den Bau für Goodman dann hochgezogen.

Logistiker mit milliardenstarkem Umsatz

Der auf Technologie- und Automotive-Logistik spezialisierte US-Konzern syncreon aus Auburn Hills bei Detroit/Michigan ist im Jahr 2007 aus dem Zusammenschluss der irischen Walsh Western und des US-Unternehmens TDS Logistics entstanden. Eine perfekte Ergänzung: Während Walsh Western mit Hauptsitz in Dublin mit Großkunden wie Dell, Epson und HP auf den Technologiesektor spezialisiert war, konzentrierte sich TDS Logistics mit Hauptsitz in Auburn Hills auf die Automobilsparte. Der Kontraktlogistiker zählt weltweit 100 Standorte in 20 Ländern, davon 35 Standorte in Europa und 13 in Deutschland. Mit mehr als 12.000 Mitarbeitern erzielt syncreon weltweit einen Umsatz von über einer Mrd. US-Dollar. Der verteilt sich jeweils zur Hälfte auf beide Sparten. Syncreon ist in Besitz eines US-Finanzinvestors und der irischen Familie Michael und Brian Enright, der als CEO fungiert. Sein Vater Michael sitzt dem Verwaltungsrat vor.





Interdisziplinären Gedankenaustausch fördern

(kuhl) Seit zehn Jahren existieren die Young Logs inzwischen. Als ein Zusammenschluss von Nachwuchsführungskräften aus den Bereichen Transport und Logistik, den seit jeher die Niederrheinische IHK moderiert, wird hier der Rahmen geboten aktuelle Themen und strategische Fragestellungen zu diskutieren – interdisziplinär und unternehmensübergreifend.

Im vergangenen Januar hatten sich über 30 Beschäftigte im Logistikbereich zur Veranstaltung „Young Logs 2.0“ getroffen. Wie der Titel bereits andeutet sollte hier die zweite Generation des Netzwerks begrüßt werden. Viele neue Gesichter folgten der Einladung in die Niederrheinische IHK. Einige Young Logs der ersten Generation berichteten aus früheren Aktivitäten und konnten damit die anderen Teilnehmer begeistern. Aus dem Kreis der Anwesenden meldeten sich rund ein Dutzend engagierter Logistiker, die im Council – dem Lenkungskreis der Young Logs – den Netzwerkgedanken maßgeblich fördern und weiterentwickeln wollen. Inzwischen konnte dieser engere Zirkel sogar noch erweitert werden; weitere Interessenten bringen sich ein und übernehmen Verantwortung.

Das Council hat auch direkt wesentliche Aufgaben definiert und angepackt. Das Ergebnis ist ein neuer Internetauftritt, der über das Netzwerk und dessen Veranstaltungen informiert, sowie einen passwortgeschützten Mitgliederbereich enthält. Während dieser Bereich noch ausgebaut werden soll, ist bereits jetzt die Mitgliederliste als wichtigstes Element enthalten. So können alle Young Logs auch neben bestehenden Kontakten neue aufgreifen, um zum Beispiel Projektpartner zu finden oder sich inhaltlich auszutauschen. Ebenfalls zur neuen Kommunikation gehört ein Werbeflyer, der unter anderem auch auf die verschiedenen Veranstaltungsformate hinweist.

Zu einer ersten Veranstaltung hatte das Council für Anfang Juni eingeladen. Unter dem Titel „Über den Tellerrand: Young Logs berichten aus ihrer Arbeitspraxis“ stellten fünf Young Logs ihr Tätigkeitsfeld vor und regten mit ihren jeweiligen Thesen die Diskussion an. Daniel Conrad von duisport packing logistics und Dominik Wedding von GEO-DIS Logistics Deutschland zeigten auf, warum die Transportverpackung letztlich kein Ressourcenfresser, sondern ein

Ressourcenschoner ist. Arnim Spengler, Mitarbeiter des Zentrums für Logistik & Verkehr (ZLV) an der Universität Duisburg-Essen, stellte Kollaboration, das Teilen von Wissen, als eine Steigerung der Kooperation vor. Er machte deutlich, dass Kollaboration eine der unternehmerischen Kompetenzen der nahen Zukunft sein wird. Johannes Franke vom Duisburger Hafen und Andreas Hoene, ebenfalls ZLV, erklärten den Mehrwert von Forschung aus der Sicht von Praxis und Wissenschaft. Die Diskussionsrunden und Gespräche bei einem anschließenden Imbiss lassen vermuten, dass diese Form des Netzwerkes schon bald seine Fortsetzung finden wird.

Die Young Logs waren darüber hinaus auch beim duisport FußballCup mit einem eigenen Team vertreten. Als Sponsor für die Trikots konnte bargelink.com /www.railcargo-online.com gewonnen werden. Für die zweite Jahreshälfte ist eine Betriebsbesichtigung bei einem Stahlunternehmen in Duisburg geplant.

Wer sich für die Young Logs interessiert, klickt entweder auf www.younglogs.eu oder kontaktiert Thorsten Kuhlmann, Niederrheinische IHK, 0203 2821-278.



Ein Update in Sachen Fußball

(frön) Schon vor dem Start der WM hat Duisburg das internationale Fußballereignis des Jahres der Stadt erfolgreich gemeistert: Die Mannschaft des Duisburger Hafens war Ausrichter des EuroPorts Cup. Und konnte das sportliche Erlebnis mit dem zweiten und vierten Platz krönen. „Es ist sehr gut gelaufen, wir hatten ein sehr schöne Turnier“, freut sich Karl-Heinz Wich-Kuhnlein, Mitglied des Organisationsteams. „Das Wetter hat mitgespielt, wir hatten viele Zuschauer, die alle zufrieden waren. Auch Dank der wunderbaren Unterstützung von dem Team des gastgebenden Vereins Duisburg 1900 und dem bewährten Catering-Partner des MSV, die uns so toll unterstützt haben.“ Die Duisburger hatten für den sonnigen Samstag nach Vatertag ihre Anlage zur Verfügung gestellt und Wich-Kuhnlein auch bei der Organisation unterstützt. Genauso wichtig ist dem aber auch ein herzlicher Dank an die Schiedsrichter, die mit wachsamen Auge und wenn nötig auch strengem Pfiff dafür sorgten, dass sportliche Begeisterung nicht umschlug.

Allerdings mussten sie kaum eingreifen: In den zwar engagierten aber durch die Bank fairen Begegnungen setzten sich

am Ende die Antwerpener gegen die eine angetretene duisport-Mannschaft durch: Die Gäste waren nach nur einer Minute in Führung gegangen, mussten dann jedoch den Ausgleich hin nehmen. Die Entscheidung fiel so in einem spannenden Spiel erst kurz vor Ende durch einen Elfmeter. Die zweite angetretene duisport-Mannschaft unterlag ebenfalls knapp, nämlich sogar erst nach Elfmeter-Schießen gegen die Elf vom Hafen Lübeck. „Auch ein unglaublich spannendes Spiel, wirklich sehenswert“ meint der Organisator.

Geschichten für kommende Jahrzehnte wurden auch am 14. Juni geschrieben, als zum dritten Mal, diesmal mit Unterstützung des MSV Duisburg, der duisport-Fußball Cup zwischen Mannschaften aus dem Gebiet des Duisburger Hafens ausgetragen wurde. Das Finale wurde zwischen der HKM Werkself und dem Team von duisport bestritten, wobei letzteres als Sieger aus dem Turnier ging.

Der Cup wurde wieder von Florian Bosch, Markus Klenner, Christian Sczygiel, Martina Furtak und Karl-Heinz Wich-Kuhnlein organisiert und ist gleichzeitig größer und kleiner als der EuroPorts Cup:

Gleich 24 Mannschaften traten wie im vergangenen Jahr an und kickten in vier Gruppen die Gewinner für die Endspiele aus. Dafür aber auf den vier abgesteckten Kleinfeldern und mit „nur“ sechs Spielern.

Zur Orientierung in Sachen Cup und MSV: duisport unterstützt seit Jahren die Bundesliga-Frauen des FCR 2001 Duisburg. Seit 1. Januar indes spielen die Löwinnen als MSV Duisburg. Auch für die Zebra-Verantwortlichen ist die Gastgeber-Rolle eine liebe Aufgabe, die schicke Drei-Platz-Anlage im Duisburger Süden an der Mündelheimer Straße wurde gerne zur Verfügung gestellt. „Für diese sportliche Unterstützung waren wir natürlich sehr dankbar“, lobt Klenner Richtung MSV. Dieser wehrt jedoch ab: „Für uns war es eine große Freude und eine Ehre, Gastgeber dieses tollen Turniers sein zu dürfen und so Werbung für unseren schönen Sport machen zu können.“ Schließlich schreiben sich die Zebbras die Förderung und Unterstützung des Breitensportes seit Jahren erfolgreich auf die Fahnen.



Farbschwingungen am Duisburger Parallelhafen, die Freude machen

© hafenkult e.V.

(frön) Bunt wird es diesen Sommer am Parallelhafen. Der Duisburger Künstler Martin Schmitz plant am Deichdurchbruch der Straße Am Schlütershof ein sehenswertes Projekt: „Es ist ein unglaublich kraftvoller Ort, den ich mit Farbe belegen möchte. Ich möchte die Farbe zum Schwingen bringen.“ Dazu wird er die Stahlprofile der Spundbohlen bunt anstreichen. Schmitz: „Farbe ist für mich eine Notation. Ob ich jetzt auf Papier oder mit einem anderen Untergrund arbeite, auf diesem Weg kann ich Farbläufe erstellen und damit Kommunikation zwischen den Farben und dem Betrachter erzeugen.“ Ende des Sommers sollen die „Farbschwingungen“ fertig sein.

Der Deichdurchbruch drängt sich für das Projekt quasi auf: Die Fläche ist relativ groß, aber durch die Struktur der Stahlbleche in rund 300 kleine Segmente unterteilt. Bei der Gestaltung beschränkt sich der Künstler jedoch auf 16 Farben. Warum? „Das reicht völlig, damit ist der menschliche Wahrnehmungsapparat vollkommen ausgelastet. Es entstehen einzelne Intervalle. In der Musik gibt es dafür den Begriff des Dreiklanges. Ich

benutze zum Beispiel fünf Blautöne und die bringe ich dann zum Laufen und zum Schwingen.“

Auch bei der in der Kunst nicht immer einfach zu beantwortenden Frage nach dem Sinn der Aktion zögert der Duisburger keine Sekunde: „Es soll Freude machen.“ Und das nicht nur beim Betrachter. „Zuallererst macht mir das Freude“, gibt Schmitz mit einem Lächeln unumwunden zu. Ein Gefühl, das ansteckt: Auf der Suche nach Partnern für die Aktion begegnete er Katja Zappe vom Verein „hafenkult e.V.“ „Wir hatten von Anfang an Spaß an dem Projekt. Mittlerweile sind rund 20 bis 30 Personen involviert und die haben alle Freude“, berichtet die ehrenamtliche Leiterin der Kultureinrichtung. Und gibt zu, dass es manchmal eine durchaus anstrengende Aufgabe war, wenn es galt, für das ambitionierte Projekt zu werben und es zu realisieren. „Aber die Freude hat sich auf alle übertragen.“ Begeistern ließen sich auch die Firmen im Hafen: Sie waren nicht nur sehr offen und ließen sich von der Idee überzeugen, sondern beteiligten sich teilweise sogar an den Kosten. „Auch das war eine

sehr schöne Erfahrung, mit der wir so nicht gerechnet hatten.“

Dem Ort eine Einzigartigkeit geben

Doch natürlich sollen die „Farbschwingungen“, so bewegend und anregend sie anzusehen sein mögen, auch einen tieferen Sinn haben. Schmitz: „Ich belege eine Form als graue Fläche mit einem farblosen Grund und anschließend gebe ich dem Ort eine Einzigartigkeit. Ein ganz wichtiges Anliegen ist es mir, exemplarisch zu zeigen, dass es machbar ist. Stadt ist änderbar. Wir brauchen eine graue Fläche nicht hinzunehmen, sondern wir können Farbe ins Leben und ins Spiel bringen.“ In diesem Zusammenhang möchte Schmitz „Farbschwingungen“ auch als politische Demonstration verstanden wissen.

Es ist nicht die erste Aktion dieser Art des Duisburgers. Zwischen Oberbürgermeister-Lehr-Brückenzug und Ruhrmündung hat er die Rückseite von Hinweisschildern für die Schifffahrt mit Hummeln und Himmeln bemalt. „Das sind 15 Schilder, die zum Wasser hin ihren Sinn haben.“ Zuvor jedoch war die Rückseite jedoch grau. Nun warten unweit von Rheinorange etwa zwei Hummeln und der Berliner Himmel



Eine Illustration zeigt wie es fertig aussehen wird.

auf ihre Entdeckung durch Spaziergänger. „Ich hatte die Möglichkeit, die dortige graue Fläche zu nutzen, neu zu gestalten. Es fehlte nur ein bisschen Farbe, und jetzt ist ein neuer Ort entstanden.“

Die Schwingungen im Parallelhafen hingegen wurden direkt von der Umgebung inspiriert: „Was bedeutet Hafen? Bewegung. Immer wieder Änderung, unglaubliche Massen werden durch die Landschaft befördert. Und es sind langsame, ruhige Bewegungen, die man wahrnehmen kann. Wenn man zu kurz da ist, kann der Eindruck entstehen, dass es statisch ist. Wenn man sich aber die Zeit nimmt, entdeckt man die Dynamik und die unglaubliche Kraft, die hier vorhanden ist.“

Der Kontakt zum „hafenkult“ entstand dabei am Rande einer Ausstellung. Katja Zappe hatte zudem die Entstehung der Hummeln entlang der Wasserstraße aufmerksam verfolgt. „Auch als jemand, der so sehr in diesen Ort und in den Hafen verliebt ist“, erläutert sie. So hatte sie sich vor vier Jahren ganz bewusst für das damals leer stehende Gebäude an der Straße Am Parallelhafen entschieden, die heutige Heimat des Vereins. Auch um zu belegen, dass der Hafen ebenfalls zu der Stadt gehört, sich aber auf vielfältige, manchmal überraschende Art nutzen lässt.

„Ich hatte die Idee, Künstler unterzubringen und ihnen die Möglichkeit zu geben, hier zu arbeiten. Das Ganze in der Kombination mit einem Ausstellungsraum.“ Heute macht „hafenkult“ nicht nur auf die Künstler aufmerksam, die Am Parallelhafen 12 in ihren Ateliers arbeiten. Die Einrichtung ist auch ein Anziehungspunkt für regionale und überregionale

Künstler geworden, die sich für eine Ausstellung an diesem außergewöhnlichen Ort bewerben.

Hafenalltag als Teil des Gesamtwerkes

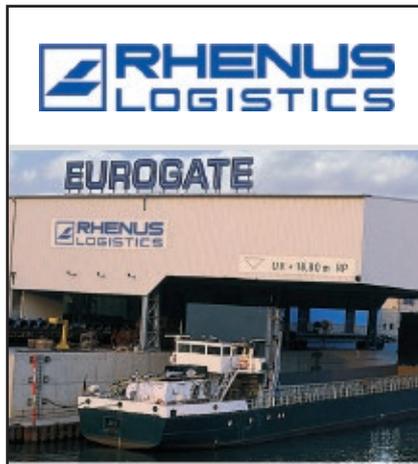
Durch eine tiefe Leidenschaft für die Kunst geprägt, ist so ein Ort entstanden, der nicht nur Katja Zappe viel gibt. „Auch den Künstlern, die hier einen Platz gefunden haben. Und den Menschen, die hierher kommen und uns immer wieder bestätigen, wie toll es ist, hier so etwas zu finden, womit sie nicht gerechnet haben. Das gibt uns allen die Kraft, weiterzumachen und unsere Projekte weiterzutreiben. So fand ich es auch faszinierend, dass ein Künstler wie Martin Schmitz von außen kommt und sagt, ich nehme den Ort und mache etwas Besonderes daraus.“

Ende des Sommers sollen die „Farbschwingungen“ fertig sein. Das Projekt dauert unter anderem deswegen so lang, weil der Hafenverkehr mit seinen schweren Lastern ein Arbeiten an Wochentagen unmöglich macht. Die sollen dann aber ebenso wie der Rest des geschäftigen Hafenlebens zur besonderen Wirkung des Werkes beitragen.

Für Kunstinteressierte eine besondere Chance: Sie können nicht nur die Realisierung hautnah miterleben. Martin Schmitz freut sich fast immer über Besucher und Begegnungen, aus denen dann auch Neues entsteht. Allerdings nur, so schränkt er gleich ein, wenn es die Arbeit zulässt. Und fügt lächelnd hinzu: „Aber eine künstlerische Pause ist eigentlich immer machbar.“



Martin Schmitz (Mitte) erklärt genau das weitere Vorgehen.



Together with Passion

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



Rhenus Scharrer GmbH

Umschlag · Spedition

Moerser Straße 59 · Hafennr. 3921
47059 Duisburg

Telefon
+49 (0) 203 / 7 38 08-0
Telefax
+49 (0) 203 / 7 38 08-38

info.rhenus-scharrer@de.rhenus.com
www.rhenus.com



LINIENVERBINDUNGEN

CONTAINER-BINNENSCHIFFSVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Belgien				
Antwerpen	2 x pro Woche	9	DeCeTe	B
Antwerpen	5 x pro Woche	6	DeCeTe/DIT/ D3T/GWW	B
Antwerpen	3 x pro Woche	4	DeCeTe	B
Antwerpen	2 x pro Woche	1	RRT	B
Niederlande				
Rotterdam	4 x pro Woche	5	DeCeTe	B
Rotterdam	5 x pro Woche	6	DIT/D3T	B
Rotterdam	2 x pro Woche	1	RRT	B
Rotterdam	5 x pro Woche	9	GWW	B
Rotterdam	5 x pro Woche	4	DeCeTe	B

CONTAINER-SVERKEHRE

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

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

LINIENVERBINDUNGEN

KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE

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

TRAMP/SCHIFFFAHRT/PROJEKTLADUNGEN

KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE – Regelmäßige Abfahrten nach Bedarf

National	Reederei
Deutsche Ostseehäfen (z. B. Kiel, Wismar, Rostock, Stralsund)	2, 8, 10, 12
International	
Dänemark (z. B. Fredericia, Kopenhagen, Odense)	2, 8, 10, 12
England (z. B. Grangemouth und alle britischen Seehäfen)	2, 7, 8, 12
Finnland (z. B. Saimaa-Seen-Gebiet; süd-/westfinnische Küstenhäfen)	2, 8, 10
Frankreich (z. B. Bordeaux, Caens, Le Havre)	2, 8, 10, 12
Griechenland, Italien, Nordafrika alle Seehäfen im Mittelmeer	2, 8, 10
Irland (z. B. Cork, Drogheda, Fojnes)	2, 8, 12
Litauen, Lettland, Estland, GUS-Staaten alle baltischen Staaten/Seehäfen	2, 8, 10, 12
Mosambik	8
Norwegen (z. B. Oslo)	2, 8, 10, 13
Polen (z. B. Danzig, Gdynia, Stettin)	2, 8, 10, 12
Portugal (z. B. Aveiro, Figueira, Leixoes, Lissabon, Setubal)	2, 7, 8, 10, 12
Russland (z. B. St. Petersburg)	2, 8
Schottland	2, 8, 12
Schweden (z. B. Göteborg, Malmö, Sölvesborg, Stockholm)	2, 8, 12
Skandinavien	2, 7, 8, 13
Spanien (z. B. Aviles, Bermeo, Bilbao, Pasajes, Santander)	2, 7, 8, 10, 12
Türkei, Schwarzes Meer	2, 8

REEDEREIEN

Name	Telefon	E-Mail
1. Alcotrans Container Line B.V.	+ 31 (0) 88-8 760 220	info@alcotrans.nl
2. Amadeus Schifffahrts- und Speditions GmbH	+ 49 (0) 2066-99 830	chartering@amadeus-schifffahrt.de
3. Containerships	+ 49 (0) 203-51 86 93 35	christof.maas@containerships.de
4. H & S Container Line GmbH	+ 49 (0) 203-80 03 265	info@hs-containerline.com
5. Haeger & Schmidt International GmbH	+ 49 (0) 203-80 03 255	chartering@haegerundschmidt.com
6. HTS intermodaal b.v.	+ 31 (0) 183-66 88 66	willemvaneijk@htsgroup.nl
7. Meerpahl & Meyer GmbH	+ 49 (0) 203-7 13 96 90	duisburg@meerpahl-meyer.eu
8. Rhenus Maritime Services GmbH	+ 49 (0) 203-80 4-247	info.rms@de.rhenus.com
9. Rhinecontainer B.V.	+ 31 (0) 78-62 51 555	info@rhinecontainer.com
10. Saar-Rhein-Transportgesellschaft mbH	+ 49 (0) 203-80 07 60	srt@saarrhein.de
11. Samskip B.V.	+ 49 (0) 211-6 50 44 70	duesseldorf@samskip.com
12. See-Transit Schifffahrts- und Speditions ges. mbH	+ 49 (0) 203-28 08 08-0	operating@seetransit.de
13. Wilson NRL Transport GmbH	+ 49 (0) 203-80 95 70	dbg.chart@wilsonship.de

TERMINALS

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



Together with Passion

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



Rhenus Maritime Services GmbH

Schifffahrt · Chartering

Krausstraße 1a
47119 Duisburg (Ruhrort)

Telefon
+49 (0)203 / 804 - 247

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

VERBINDUNGEN IM KOMBINIERTEN VERKEHR

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

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

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
I - Italien						
Bologna	1,3,5	C	1,3,5	C	7	DKT
Busto Arsizio/Gallarate	6	C	6	C	8	DUSS
Busto Arsizio/Gallarate	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Milano	2,4	B	2,4	B	7	DIT
Novara	1,3,5	C	1,3,5	C	3	HBB
Pomezia	1,3,5	B	1,3,5	B	7	DKT
LT - Litauen						
via Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
LV - Lettland						
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
N - Norwegen						
via Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Göteborg			weitere Verbindungen		13	HBB
NL - Niederlande						
Rotterdam	1-6	B	1-6	B	1	DIT/D3T
Rotterdam MVTE	1-5	B	1-6	B	8	DeCeTe
Rotterdam RSC	1-5	B	1-5	B	5	DIT
Rotterdam RSC	1-5	A	1-4	B	8	DUSS
Rotterdam	-	-	1,3,5	B	12	GWW
PL - Polen						
Dabrowa Górnicza	-	-	-	-	5	DIT
Dabrowa Górnicza	4,6	C	1,6	E	8	DUSS
Dabrowa Górnicza	2,4	D	3,5	F	8	DUSS
Gadki (Poznan)	2,4,6	B	1,3	C	8	DUSS
Gadki (Poznan)	-	-	5	D	8	DUSS
Gadki (Poznan)	1,3,5	C	1,3	C	5	DIT
Gadki (Poznan)	1,3,5	C	5	E	5	DIT
Kutno	3,6	B	2,5	B	10	D3T
Pruszkow (via Poznan)	2,4	C	2	D	8	DUSS
Pruszkow	2,6	D	1,4,6	E	8	DUSS
Wroclaw	2,4	C	4,6	E	8	DUSS
Wroclaw (via Poznan)	1,3	D	2	D	5	DIT
Wroclaw	-	-	2	D	8	DUSS
RO - Rumänien						
Constantia	3,5	B	1,5	D	4	DIT
Curtici via Budapest					5	DIT
Ploiesti via Budapest					5	DIT
RUS - Russland						
Moskau	3,6	-	-	-	14	DIT
via Kiel			weitere Verbindungen			
S - Schweden						
via Lübeck und Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
Ålmhult	1-4	B	1-5	B	13	HBB
Ålmhult	5	D	-	-	13	HBB
Göteborg	1-4	B	2-5	B	13	HBB
Göteborg	5	D	6	D	13	HBB
Katrineholm	1-5	B	1-5	B	13	HBB
Katrineholm	6	C	6	C	13	HBB
Nässjö	1-4	B	1-5	B	13	HBB
Nässjö	5	D	-	-	13	HBB
SK - Slowakei						
Bratislava	1-5	C	1-3	C	8	DUSS
Bratislava	-	-	4,5,6	E	8	DUSS
Dunajska Streda	-	-	2,4,6	C	9	DIT
Cierna nad Tisou	5	F	3	F	8	DUSS
Zilina	1-5	D	1,2,6	D	8	DUSS
Zilina	-	-	3,4,5,6	F	8	DUSS
Zilina	-	-	1,6	E	8	DUSS
Kosice via Lovosice					8	DUSS
SLO - Slowenien						
Ljubljana	1,3	C	1,3	C	8	DUSS
Ljubljana	2,5	D	1,5	E	8	DUSS
Ljubljana	4	E	-	-	8	DUSS
Ljubljana	1,3,5	C	1,3,5	C	11	DKT
TR - Türkei						
Halkali via Wien	-	-	-	-	6	DIT
Istanbul (Penduk) via Triest	-	-	-	-	13	HBB
Istanbul (Penduk) via Triest	3	F	5,7	F	8	DUSS
Istanbul (Penduk) via Triest	2,5	G	4	G	8	DUSS
Istanbul (Penduk) via Triest	1,4	H	2,3	H	8	DUSS
Istanbul via Constanza	3,5	E	1,5	D	4	DIT
Tekirdag via Triest	3	G	4	G	8	DUSS
Tekirdag via Triest	2	H	7	J	8	DUSS
Tekirdag	1,3,5	F	1,3,5	F	8	GWW



Wichtige Zielstationen innerhalb des Kombinierten Verkehrs

- Bahnverkehre national
- Bahnverkehre international
- Schiffsverbindungen
- Indirekte Verbindungen

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

OPERATEURE

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
1 DistriRail B.V.	+ 31 (0) 10-20 10-716	+ 31 (0) 10-20 10-795	info@distrail.nl
2 duisport agency	+ 49 (0) 203-803-415	+ 49 (0) 203-803-430	dispo_dpa@duisport.de
3 Ewals Intermodal NV	+ 49 (0) 2065-89 3-0	+ 49 (0) 2065-89 31 99	joerg.wille@ewalsintermodal.com
4 EWNS	+ 90 (0) 212 293 2600		enver.gocerc@EWNS-TR.com
5 Hupac	+ 41 (0) 90-6 95 29 20	+ 41 (0) 90-6 95 28 01	avalenti@hupac.ch
6 Interferryboats	+ 32 (0) 32 70 27 00	+ 32 (0) 32 70 97 74	edwin-schepens@interferryboats.be
7 Italcontainer	+ 39 (0) 5166-5 10 35	+ 39 (0) 5166-5 09 91	an.gennari@fslogistica.it
8 Kombiverkehr	+ 49 (0) 69-79 50 50	+ 49 (0) 69-79 50 51 19	Info@kombiverkehr.de
9 Metrans	+ 42 (0) 267 29 31 36		hornik@metrans.cz
10 PCC	+ 48 (0) 585858 210		sales.intermodal@pcc.eu
11 Rail Cargo Austria	+ 43 (0) 5 77 50	+ 43 (0) 5 77 50 700	info@railcargo.at
12 Rhein-Ruhr-Terminal Gesellschaft	+ 49 (0) 203-31 85 60	+ 49 (0) 203-31 85 622	info@rrt.container-terminal.de
13 Samskip	+ 31 (0) 38 385 2623	+ 31 (0) 38 385 2627	niels.van.der.vlist@samskipvandieren.com
14 Trans Eurasia Logistics GmbH	+ 49 (0) 30-29 75 48 00		guchmazova@trans-eurasia-logistics.com
15 BALO	+ 90 (0) 232 479-0999	+ 90 (0) 232 479-4888	info@balo.tc

TERMINALS

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
DeCeTe	+ 49 (0) 203-80 90 60	+ 49 (0) 203-8 09 06 34	info@decete.de
D3T	+ 49 (0) 2065-678380	+ 49 (0) 2065-6 783820	rail.operations@d3t-duisburg.de
DIT	+ 49 (0) 2065-49 90	+ 49 (0) 2065-49 92 90	info@dit-duisburg.de
DKT	+ 49 (0) 2065-89 35 00	+ 49 (0) 2065-8 93 50 20	contact@dkd-duisburg.de
DUSS	+ 49 (0) 203-80 90 50	+ 49 (0) 203-8 09 05 55	duisburg@duss-terminal.de
GWV	+ 49 (0) 203-31 85 60	+ 49 (0) 203-31 85 622	gateway@rrt.container-terminal.de
HBB	+ 49 (0) 203-803 4427		dpa-bahn@duisport.de

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



Wir halten Ihre Transportkette zusammen.

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

Unser Angebot:

- Umschlag
- Abfertigung
- Abstellung

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

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

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

www.dbnetze.com/duis-terminal

duisport - der Hafen

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

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

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

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

Ansprechpartner

Infra- und Suprastruktur



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



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



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

Verkehr und Logistische Dienstleistungen



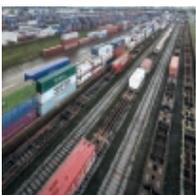
dfl duisport facility logistics GmbH
 Gebäudemanagement, Instandhaltung, Warehouse Services, Port Logistics
 Tel: +49 203 803-4233
 dfl@duisport.de



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



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



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



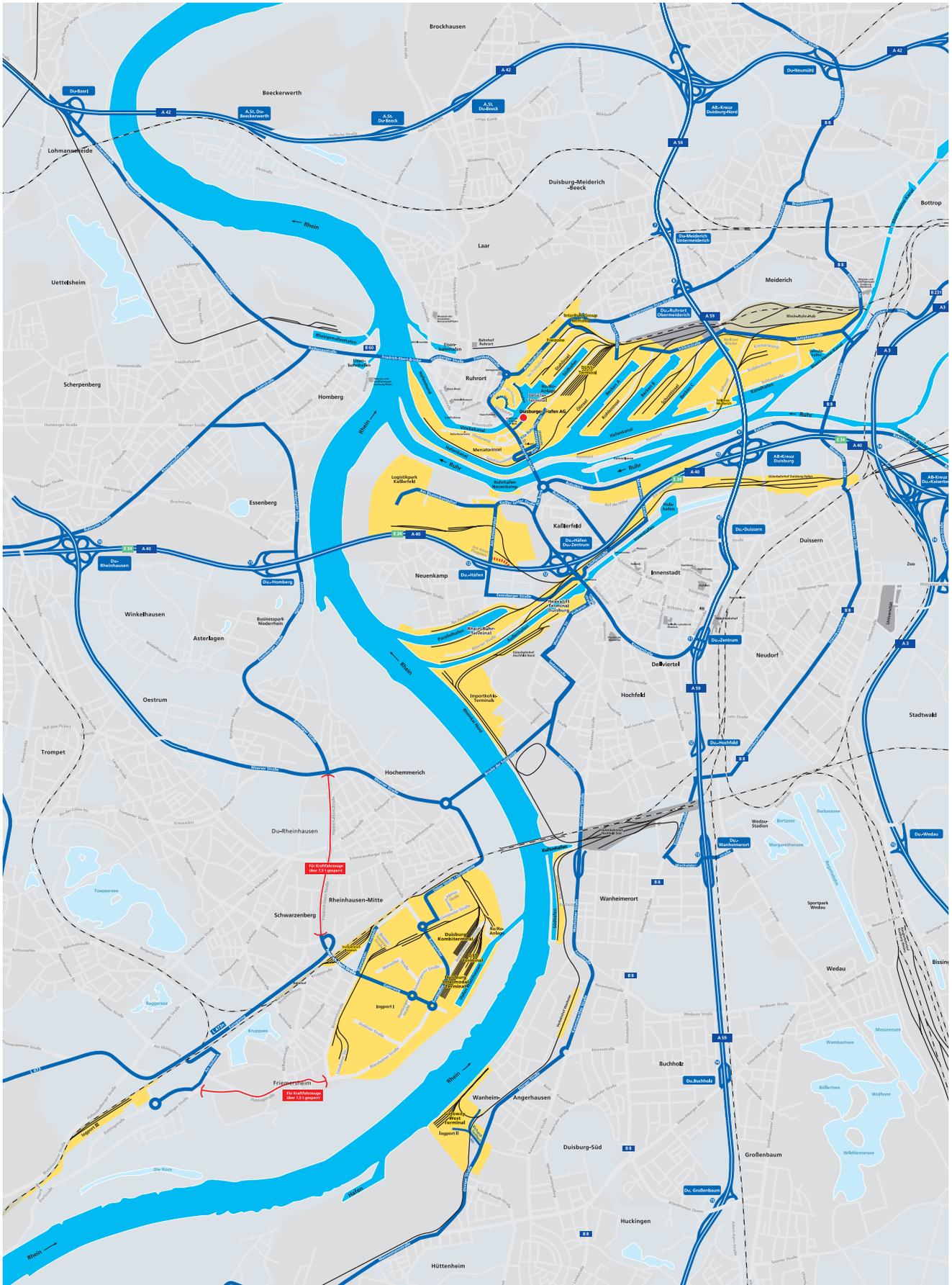
duisport packing logistics GmbH
 Verpackungslogistik und Transportlösungen für die Investitionsgüterindustrie
 Tel: +49 203 803-20
 dpl@duisport.de

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

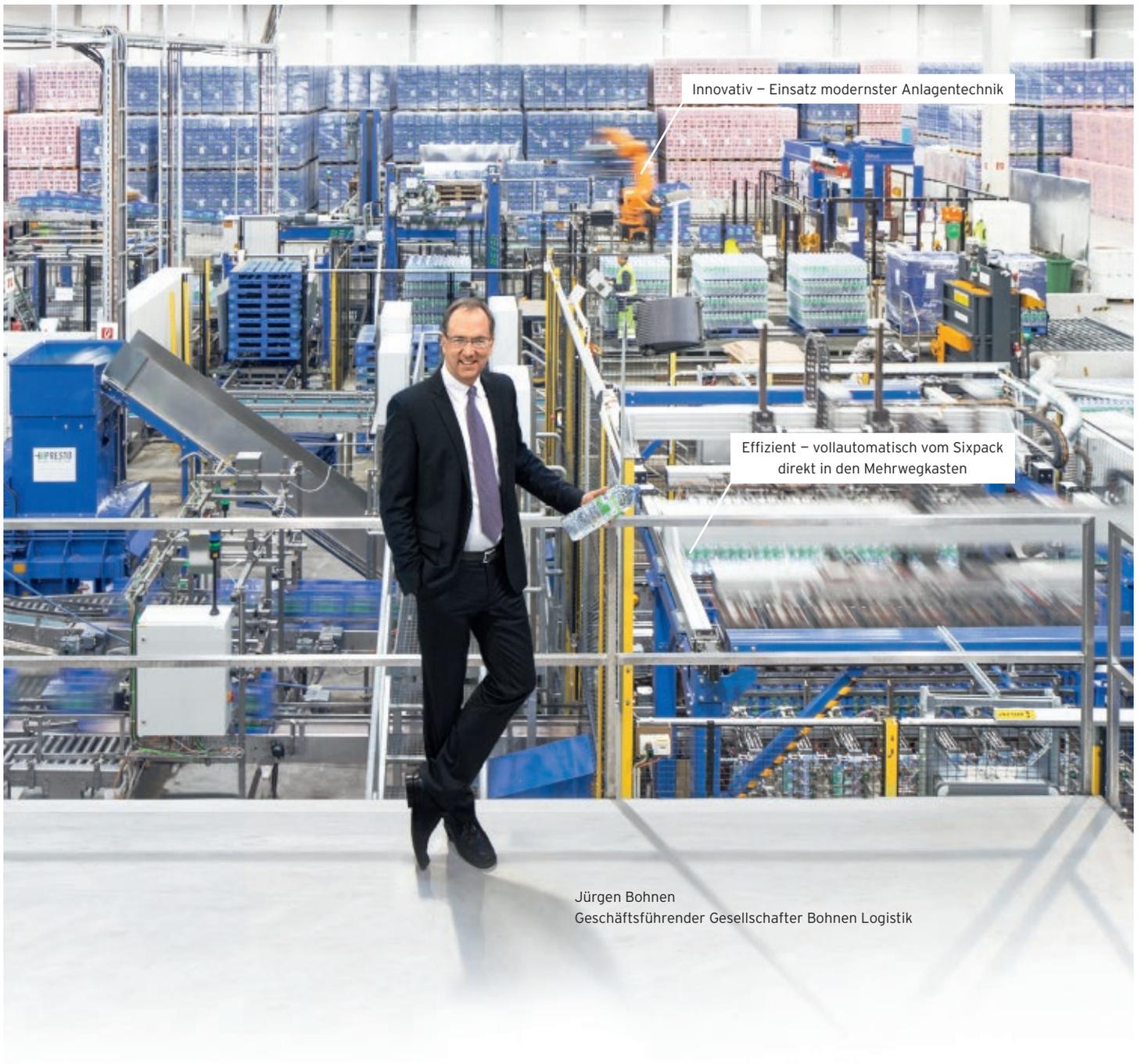
Schiffsmeldestelle
 Tel: +49 203 479 76 36 | UKW-Kanal 14
 anmeldung@duisport.de | mail@duisport.de

Webportal des Hafens
www.duisport.de

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



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



Innovativ – Einsatz modernster Anlagentechnik

Effizient – vollautomatisch vom Sixpack
direkt in den Mehrwegkasten

Jürgen Bohnen
Geschäftsführender Gesellschafter Bohnen Logistik

„Passt perfekt: Emissionen runter – Wertschöpfung rauf!“

Der mittelständische Logistikspezialist Bohnen Logistik übernimmt für seinen Kunden Danone Waters den Import der Wassermarken „Volvic“ und „evian“ - und setzt dabei konsequent auf den nachhaltigen Transportweg Schiene. Die Basis des Konzepts: die optimale Anbindung und die durch duisport hoch entwickelte Infrastruktur im Hafeneareal logport I mit einem eigenen Gleisanschluss an der Halle für effektiven Güterumschlag.

Das Ergebnis: 30 % eingesparte Emissionen - und ein Logistiker, der jetzt noch flexibler auf die Bedürfnisse seines Kunden reagieren kann. **duisport. Wir haben die Lösung.**