

duisportmagazin

3

Ein Magazin der Duisburger Hafen AG 3/2014



Schwerguttransport nach Trinidad/Tobago

Neuer Containerzug Ost-Westfalen-Xpress 2

Optimierung von Logistikprozessen durch LoFIP

Logistik-Branche in der Öffentlichkeit

duisport



K 47869

Verpacken in 4D



duisport packing logistics
ist um **LÄNGE**n besser, und
bietet Leistung mit **BREITE**n-
wirkung. Weil **HÖHE**re Qualität
entscheidet, weil wir für Sie
ZEIT gewinnen und Spiel**RAUM**
für neues Denken entwickeln.

Ob Themen wie Projektlogistik, Schwergut-
verpackung, Loseilsteuerung, Zollabwick-
lung, etc.

Fragen Sie uns, wir beraten Sie gerne.



duisport 
packing logistics
excellence in logistics

duisport packing logistics GmbH
Hafenummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42-52
47119 Duisburg
Tel.: +49 203 8032-0
Fax: +49 203 8032-204

HAFEN

- 4 515-Tonnen-Konverter nach Trinidad und Tobago
- 5 Deutsche Automobilhersteller setzen auf China-Züge
- 6 Minden erschließt Westhäfen über Duisburg
- 8 Sinkende Schwefelgrenzwerte ändern Güterströme



NETZWERK

- 10 duisport Kundenkontaktreise 2014



IM FOKUS

- 12 Best-Practice im Corridor Rhine-Alpine
- 15 Gute Fahrer braucht der Hafen!
- 16 Forschungsprojekt LoFIP
- 18 Kommunikationsstrategie Fehlzanzeige



PORTRÄT

- 20 Dreifaches Jubiläum in Dortmund

KUL-TOUR

- 23 Eine große Idee feiert Geburtstag
- 26 Im Urwald des Ruhrgebietes



SERVICE

- 30 Schiffs- und Bahnliste
- 34 duisport – der Hafen
- 35 Hafenplan

4 Integrated Project Services

515-Tonnen-Konverter nach Trinidad und Tobago

Ihren bisher größten Einzeltransport führte die IPS (Integrated Project Services) GmbH in diesem Jahr durch. Der weltweit operierende Projektlogistiker mit Fokus auf den Anlagen- und Maschinenbau konnte das über 500 Tonnen schwere Frachtstück fristgerecht auf der Zielbaustelle übergeben. Basis der erfolgreichen Durchführung war der integrierte Dienstleistungsansatz entlang der kompletten Transportkette.

6 OWX 2 fährt seit Anfang des Jahres

Minden erschließt Westhäfen über Duisburg

Zwischen dem Rhein-Ruhr-Terminal (RRT) im Duisburger Hafen und dem Mindener Terminal der Spedition Bobe fährt seit Januar dieses Jahres der Containerzug Ost-Westfalen-Xpress 2. Die in Duisburg per Binnenschiff angelieferten Mengen aus den ARA-Häfen können so direkt per Zug weiter transportiert werden. Im Gegenzug erhält Minden Anschlüsse an zahlreiche kontinentaleuropäische Bahnverbindungen.

16 Forschungsprojekt LoFIP

Innovative Technologien für optimierte Logistikprozesse

Das durch das NRW-Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung und der Europäischen Union geförderte Projekt hat sich zum Ziel gesetzt die Technologien des Future-Internets zum Einsatz für ressourceneffiziente und zuverlässige Logistikprozesse zu erforschen. Für die bestmögliche Verknüpfung von Forschung und Praxis ist in die hier entwickelte Internet Plattform ein sogenanntes Living-Lab integriert.

18 Fehlende Strategie

Umfrage zur PR-Arbeit der Logistik-Branche

Das Ergebnis einer Umfrage des Instituts für Angewandte Logistik (IAL) der Hochschule Würzburg-Schweinfurt und der Agentur Hocke + Partner ist eindeutig: Die Außerdarstellung von Unternehmen und Organisationen der Logistik-Branche ist überarbeitungswürdig. Gründe hierfür seien die häufig fehlende strategische Kommunikation an verantwortlichen Stellen und die Überzahl an Lobbyorganisationen mit teilweise divergenten Aussagen.

IMPRESSUM

41. Jahrgang – Heft 3/2014
 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),
 Hans-Georg Grein (grei), Alina Szemeitzke (as),
 Linda Wosnitza (lw)

Design: Visuell Marketing – visuell-marketing.com

Satz: media:grafixx, Mülheim an der Ruhr

Druck: SET POINT Medien GmbH, Kamp-Lintfort

Titelbild: Gleisinfrastruktur im Hafen
 Foto: Frank Reinhold

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

515-Tonnen-Konverter nach Trinidad und Tobago

IPS führt Schwerguttransport erfolgreich durch



515 Tonnen Schwerguttransport – Dank des integrierten Dienstleistungsansatzes konnte die IPS bei der Verladung des Konverters einen effizienten Ablauf sicherstellen.

(Iw) Die IPS (Integrated Project Services) GmbH hat als weltweiter Projektlogistiker mit dem Fokus auf den Anlagen- und Maschinenbau im Frühjahr 2014 ihren bisher größten Einzeltransport durchgeführt.

Globale Projektlogistik stellt heute mehr denn je komplexe Herausforderungen an Auftraggeber und Dienstleister – und an die gemeinsame Zusammenarbeit, die Abstimmung und Kommunikation. Dienstleister werden daher nicht allein danach ausgewählt, welche Leistungen sie anbieten, sondern auch danach, auf welche Weise sie diese umsetzen. Die IPS GmbH, als Joint Venture zwischen Duisport und der Firma Ferrostaal seit etwas mehr als einem Jahr in diesem Markt aktiv, setzt dabei vor allem auf eine exakte Planung für reibungslose und termingerechte Belieferungsprozesse und Höchstleistungen in multimodaler Projektlogistik.

Insbesondere die internationalen Warenströme sowie die Entwicklung und Steuerung weltweiter Großprojekte stehen im Fokus der IPS. Jüngstes Beispiel der

Projektlogistikabwicklung ist der Transport eines 515 Tonnen schweren Konverters. Mit der Verladung des Herzstücks einer bis zu 2.000 Tagedonnen produzierenden Ammoniakanlage nach Point Lisas auf Trinidad und Tobago hat die IPS im Frühjahr ihren bis dato größten Einzeltransport erfolgreich abgeschlossen.

Reibungsloser Ablauf über die gesamte Lieferkette

Den Vortransport per Spezialfahrzeug und Binnenschiff verantwortete die IPS dabei ebenso wie den direkten Bord-Bord-Umschlag auf das gecharterte Schwergutschiff in Rotterdam. Dank detaillierter Planung, ständigem Monitoring und Informationsmanagement, in das alle Beteiligten einbezogen wurden, konnte der Projektlogistiker die zeitgerechte Baustellenplanung sicherstellen. „Mit 515 Tonnen Einzelgewicht ist dies das bislang größte Schwerlastprojekt für die IPS“, erklärten Stefan Hütten, Geschäftsführer der IPS, und Projektleiter Uwe Warnke. „Bewährt hat sich auch unser integrierter Dienstleistungsansatz, durch den wir die Abläufe in der gesamten Transportkette sehr effizient gestalten konnten.“ Innerhalb des gesetz-

ten Zeitrahmens erreichte der Konverter am 31. Mai 2014 die Zielbaustelle in Trinidad und ist damit ein Vorzeigeprojekt für die national und international erbrachten individuellen Lösungen der IPS.

Neben komplexen Projekten mit diversen Schwer- und Spezialtransporten von verschiedenen, weltweiten Zulieferern bietet das Unternehmen auch innovative Konzepte für Umschlag und Lagerung. Ebenfalls organisiert werden dringend benötigte Ersatzteillieferung per On-Board-Kurier. Dank globaler Organisationsstruktur mit Luft-, Land- und Seefrachtressourcen finden sich weltweit „schlüsselfertige“ Lösungen für Projektlogistik und Schwertransportmanagement im Angebot. Integriert in ein weltweites Netzwerk plant, organisiert, koordiniert, überwacht und dokumentiert IPS multimodale Transportkonzepte für Komponenten und komplette Anlagen – von der Produktionsstätte bis zum finalen Bestimmungsort. Auch reine Beratungsdienstleistungen zählen zum Leistungsspektrum des Unternehmens.

Deutsche Automobilhersteller setzen auf China-Züge



Die Autos kurz vor ihrer Verladung per Container auf den Zug.

(jb) Bei seinem Besuch im Duisburger Hafen Ende März hatte der chinesische Staatspräsident Xi Jinping die Hoffnung geäußert, Exporte nach China auf dem Landweg zu verstärken. Seitdem ist das Interesse an den Bahnverbindungen zwischen dem Duisburger Hafen und China deutlich gewachsen. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie nutzt künftig verstärkt das Bahnangebot von Duisburg nach China.

Der Duisburger Hafen ist Start- und Zielort mehrerer transkontinentaler Zugverbindungen nach China. Mit Chongqing und Duisburg sind zwei der bedeutendsten Logistikkreuzungen Chinas und Zentraleuropas miteinander auf dem Landweg verbunden. Bisher war die Auslastung der Züge von China nach Duisburg höher als in umgekehrter Richtung. Dies hat sich inzwischen geändert. Am 11. August begann erstmalig die Verladung von fertigen Automobilen deutscher Premiumhersteller für den Export nach China auf dem Landweg. Die Fahrzeuge wurden auf dem Duisburger Terminal DIT sicher in Container verstaute auf einen Zug geladen, der am 14. August seine 16-tägige Reise nach Chongqing

begann. Künftig wird dieser Zug einmal wöchentlich Fertigfabrikate nach China transportieren. Insgesamt verkehren damit zwischen Duisburg und China vier Züge pro Woche.

„Der Besuch des chinesischen Staatspräsidenten hat zweifellos dazu beigetragen, dass die Zugverbindungen von Duisburg nach China stärker nachgefragt werden. Ich bin zuversichtlich, dass es uns gelingen wird, die Frequenz der Züge bis Ende des Jahres auf eine tägliche Abfahrt weiter zu erhöhen“, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

Mit dem Beginn der Verladung von Fertigfabrikaten deutscher Premiumhersteller auf dem Duisburger Terminal DIT wurde somit ein wichtiger Beitrag zum Ausbau dieses Zugsystems geleistet. Im Vergleich zum Seeweg sind die Zugverbindungen mehr als doppelt so schnell und bieten damit einen Wettbewerbsvorteil für die verladene Wirtschaft. Beim Besuch des chinesischen Staatspräsidenten Ende März hatten der chinesische Handelsminister Gao Hucheng und Erich Staake ihre Unter-

stützung für den Ausbau des Zugsystems deutlich gemacht. „Der Duisburger Hafen spielt als Start- und Endpunkt dieses Zuges eine unersetzliche Rolle im Warenverkehr zwischen Deutschland und China. Wir werden diese Verbindung mit unseren deutschen Partnern weiter ausbauen“, betonte Gao Hucheng in seiner damaligen Festrede auf dem logport-Areal.

Entwickelt wurden die transkontinentalen Zugverbindungen von Trans Eurasia Logistics (TEL), einem 2008 gegründeten Joint Venture der DB AG und der russischen Eisenbahnen RZD. Die erfolgreiche Vermarktung und damit verbundene stärkere Auslastung der Züge in Richtung China ist ein Ergebnis der engen Zusammenarbeit von TEL, DIT und duisport agency, einem Tochterunternehmen der Duisburger Hafen AG.

Minden erschließt Westhäfen mit Ost-Westfalen-Xpress 2 über Duisburg



© SUT Archiv

Das Containerterminal in Minden ist seit Januar 2014 dreimal wöchentlich per Zug an das RRT in Duisburg angebunden.

(dü) Zwischen dem zur neska intermodal-Gruppe gehörenden Rhein-Ruhr-Terminal (RRT) im Duisburger Hafen und dem Mindener Terminal der Spedition Bobe fährt seit dem 13. Januar ein neuer Container-Zug: der Ost-Westfalen-Xpress 2 (OWX2). Dieser von der neska-Gruppe etablierte Liniendienst erfüllt den lang gehegten Wunsch der Spedition nach einem Kombiverkehrsanschluss an die Rheinmündungshäfen.

Der neue OWX2 fährt dreimal wöchentlich mit einer Kapazität von 85 TEU pro Zug. Er macht Halt in Rheda-Wiedenbrück und im Logistikzentrum RuhrOst (LZR) in Bönen, das nun als zentrale Schnittstelle für Container aus den West- und Nordhäfen fungiert. Es verfügt über vier bis zu 550 Meter lange Ladegleise, die von zwei Portalkränen bedient werden. Das LZR in Bönen wird seit 2007 auch sechs Mal pro Woche vom Ost-Westfalen-Xpress 1 (OWX1) angefahren. Dieser Container-Ganzzug transportiert bis zu 92 TEU. Der OWX1 befördert ausschließlich maritime Containermengen,

die aus den ARA-Häfen stammen. Per Binnenschiff werden die Container am RRT im Duisburger Hafen angeliefert, um dort direkt auf die Bahn umgeschlagen zu werden. In Bönen fertigt das mittel-

ständige Speditions- und Logistikunternehmen Denninghaus Ganzzüge zu verschiedenen Destinationen und Handelszentren ab.



© Dörner

Das Logistikzentrum RuhrOst (LZR) in Bönen fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen West- und Nordhäfen. Es verfügt über vier 550 Meter lange Ladegleise, die von zwei Portalkränen bedient werden.

Mit dem neuen Angebot verbinden beide Partner ihre jeweiligen Intermodalnetze: Während der Focus von neska eher auf den Westhäfen Antwerpen und Rotterdam liegt, orientiert sich Bobe mehr in Richtung der Nordhäfen Bremerhaven und Hamburg. Durch die neue Kooperation mit dem OWX2 ist es beiden Partnern gelungen, zum einen die Region Bönen, und Duisburg trimodal an die Nordhäfen, zum anderen Minden trimodal an die Westhäfen anzubinden. Alle Beteiligten erwarten enorme Synergieeffekte und die Erschließung neuer Marktpotenziale, denn sowohl in Duisburg als auch in Minden bestehen Anbindungsmöglichkeiten per Bahn und Binnenschiff an die West- beziehungsweise Nordhäfen.



Der Ost-Westfalen-Xpress steht abfahrtsbereit im Rhein-Ruhr Terminal Duisburg.

„Über den regelmäßig verkehrenden Ost-Westfalen-Xpress 2 und die RRT-Terminals in Duisburg erschließen wir für unsere weltweit vernetzten Industrie- und Handelskunden nicht nur den Zugang zu den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen. In Duisburg erreichen wir auch zahlreiche kontinentaleuropäische Bahnverbindungen, die uns neue logistische Möglichkeiten im kombinierten Verkehr eröffnen“, freut sich Michael Morkvenas, Niederlassungsleiter des Bobe-Terminals Minden.

Seit 2002 betreibt die mittelständische Spedition jeweils ein Terminal im Hafen Minden und eines an ihrem Firmensitz

in Bad Salzuflen und ist via Minden per Binnenschiff und Bahn an die Seehäfen Bremerhaven und Hamburg angebunden. Mehr als 100.000 TEU werden mittlerweile jährlich am Terminal Minden per Bahn und Binnenschiff umgeschlagen.

Ressourcenschonende Konzepte als Lösung

„Die stetig wachsende Überlastung der Straßeninfrastruktur lässt die neska-Gruppe immer wieder neue ressourcenschonende Transportkonzepte im kombinierten Verkehr anstoßen, bei denen

verschiedene Verkehrsträger und leistungsfähige Logistikpartner intelligent miteinander verknüpft werden“, so neska-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland: „Die Kooperation mit der Spedition Bobe erschließt uns nicht nur neue Transportmengen über unsere Duisburger Terminals und Kombiverkehrsrelationen, sondern eröffnet uns und unseren Partnern im Ruhrgebiet auch neue Zugangsmöglichkeiten im kombinierten Verkehr zu den Nordhäfen – für alle Beteiligten eine typische Win-win-Situation.“

CTS – wir bewegen etwas





Am Parallelhafen 30
Port Number 3885
47059 Duisburg

Telefon +49 (0) 203 7 10 10-0
Fax +49 (0) 203 7 10 10-70
E-Mail infodu@ctsduffo.de



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



Sinkende Schwefelgrenzwerte für Seeschiffe ändern Güterströme in Nord- und Ostsee

© Nor Lines

Die norwegische Feederschiffsreederei Nor Lines wird im Oktober 2014 die ersten LNG-Schiffe im Containerverkehr zwischen Nord- und Ostsee einsetzen. Die 112 Meter langen und 20,8 Meter breiten Schiffe laden bei 5,5 Meter Tiefgang 3.600 Tonnen und werden von einem 3.940 Kilowatt leistenden Bergen-Gasmotor von Rolls Royce angetrieben.

(dü) Der Countdown läuft: Ab dem 1. Januar 2015 müssen nach Festlegung der International Maritime Organization (IMO) die Dieselmotoren aller Seeschiffe im Bereich der Ostsee, der Nordsee und im Englischen Kanal entweder mit Kraftstoffen betrieben werden, deren Schwefelgehalt bis zu 0,1 Prozent beträgt, oder mit Abgasnachbehandlungsanlagen ausgerüstet sein, die eine entsprechend geringe Emission von Schwefeloxiden sicherstellen. Die vor sechs Jahren getroffene Festlegung hat empfindliche Kostensteigerungen im Seeschiffsbetrieb zur Folge, was zu einer strukturellen Verlagerung des Transportaufkommens vom Wasser auf Landverkehrsträger führen wird.

Weltweit ist der Schwefelgehalt in Schiffs-kraftstoffen gegenwärtig auf 3,5 Prozent festgelegt und soll 2020 auf 0,5 Prozent sinken. Regional gilt ab Jahresbeginn 2015 in den SECAs, den sogenannten Schwefel-emissions-Überwachungsgebieten (sulphur emission control areas), der bereits 2008 beschlossene Grenzwert von 0,1 Gewichtsprozent Schwefel im Kraftstoff.

Dabei gilt diese IMO-Regelung nicht nur für neue, sondern auch für alle bereits im Einsatz befindlichen Seeschiffe. Für alle in den SECA-Fahrtgebieten operierenden Reedereien ergeben sich folgende technische Alternativen, um die künftig geltenden Grenzwerte im Schiffsbetrieb einzuhalten:

- Umstellung des Motorbetriebs von Schwer- auf Gasöl: Die einfachste, aber wegen des deutlich höheren Kraftstoffpreises eine recht teure Lösung: Schweröl kostet etwa 600, Gasöl ungefähr 900 Dollar je Tonne.
- Der Einbau von Abgaswaschanlagen (Scrubbern) in die Abgasführung der Motoren ermöglicht auch weiterhin den Betrieb der Motoren mit preiswertem Schweröl, ist aber teuer und bedingt ein Entsorgungsproblem.
- Umstellung des Motorbetriebs von Schweröl auf Flüssigerdgas: Verlässliche LNG-Technik (liquified natural gas) und Motoren sind zwar verfügbar, jedoch fal-

len hohe Investitionen für den Umbau der Motoren und die Infrastruktur an Bord an. Hauptproblem ist derzeit noch die Versorgung mit LNG: In Norwegens See- und Fährhäfen gibt es eine flächen-deckende Infrastruktur, in Schweden einzelne Bunkerstationen, in den wichtigsten Nord- und Ostseehäfen ist derzeit nur eine Versorgung mit Tankwagen möglich, aber der Bau von festen Bunkerstationen ist in Vorbereitung.

Die Entscheidung für ein bestimmtes System ist höchst komplex: Sie enthält viele unbekannte Größen, die für die beteiligten Akteure nur schwer einzuschätzen sind. Mangels langfristiger praktischer Erprobung vertrauen viele Reeder der Scrubber-Technologie ebenso wenig wie der Umrüstung auf LNG-Antrieb. Welche Lösung auch immer der Reeder wählt, die Auf- oder Umrüstung der Schiffe ist mit hohen Investitionskosten verbunden, und der Betrieb mit Gasöl verteuert die Treibstoffkosten um 50 Prozent – der Schiffsbetrieb wird in den SECAs künftig deutlich kostspieliger. Dies wird erhebliche Auswirkungen auf die

Hinterlandlogistik der Seehäfen haben. Insbesondere die großen Containerschiffe der 10.000 TEU+-Klasse, für die eine Nachrüstung mit Scrubbern aus technischen und Kostengründen kaum in Frage kommt, werden lange Fahrtstrecken in den SECA-Gebieten meiden und die Nordseehäfen von Antwerpen und Rotterdam bis Hamburg bevorzugen.

„Die 2015 anstehende Einführung schwefelarmer Kraftstoffe in der Nord- und Ostsee bringt für unser Terminal im Jade-WeserPort Wilhelmshaven aufgrund der günstigen geographischen Lage, der vergleichsweise kurzen Fahrtstrecken mit teurerem Gasöl und der optimalen Abfertigungsbedingungen für Mega-Carrier und Feederschiffe eindeutige Wettbewerbsvorteile. Auch insofern sehe ich Perspektiven, dass die ursprünglich diesem Standort zugedachte Rolle als Deutschlands wichtigster Transshipment-Hafen doch noch in Erfüllung geht“, erwartet EUROGATE Geschäftsführer Emanuel Schiffer.

Auch die Terminalbetreiber in Bremerhaven und Hamburg freuen sich auf eine kräftige Belegung des Containerumschlags ab 2015. Allerdings sind dem Wachstum enge Grenzen gesetzt, worauf etwa die seit Monaten anhaltenden Abfertigungsprobleme an den Hamburger Containerterminals hinweisen. Durch die Beschaffung größerer Containerbrücken wurden zwar die Voraussetzungen zur Abfertigung von Containerschiffen mit bis zu 18.000 TEU geschaffen. Jedoch hat man aufgrund der nicht mitgewachsenen Terminalflächen große Schwierigkeiten, die rapide zunehmenden Containerlots je Seeschiffsabfertigung – diese stiegen von 4.000 bis 7.000 TEU auf mittlerweile 11.000 TEU und



© Rolf Köppen

mehr – zu bewältigen. Leidtragende mit unkalkulierbaren Wartezeiten sind nicht nur die Containertrucker, die in Hamburg zusätzlich unter Bauarbeiten an der Köhlbrandbrücke und dem Elbtunnel zu leiden haben, sondern auch Bahn und Binnenschiff. Aber auch die Bahnstrecken ins Hinterland – wie das Nadelöhr Bremen – leiden unter Kapazitätsengpässen.

Das Kostenrisiko der neuen Schwefelgrenzen tragen im Wesentlichen die in der Nord- und Ostsee operierenden Feeder- und Fährschiffe. Fest steht, dass kräftige Preiserhöhungen nötig sind, um die steigenden Betriebskosten aufzufangen – ganz gleich, welche technische Lösung im Einzelfall gewählt wird.

Neben der vielfach erwarteten Verlagerung von Verkehren von der Wasserstraße auf die Straße ergeben sich auch neue Mög-

lichkeiten im Kombinierten Verkehr mit Bahn und Binnenschiff. Um diese Potenziale auszuschöpfen, bedarf es nicht nur der Schaffung neuer Abfertigungsfazilitäten für beide Verkehrsträger in den Seehäfen, sondern auch Kapazitätserweiterungen in den kontinentaleuropäischen Schienennetzen. „Dazu müssen Projekte wie der Eiserne Rhein, dessen Realisierung seit Jahrzehnten diskutiert wird, endlich politisch entschieden und umgesetzt werden. Auch die Weiterführung der Betuwe-Line in Deutschland bedarf der beschleunigten Fertigstellung. Nur wenn wir die Schaffung eines kontinentaleuropäischen Schienengüterverkehrsnetzes ernsthaft angehen, können wir ein überproportionales Wachstum des Straßengüterverkehrs vermeiden“, so Erich Staake, Sprecher des Vorstandes der Duisburger Hafen AG.



Intermodales
Container-Netzwerk

www.neska-intermodal.eu

neska
INTERMODAL

WE ARE IMPERIAL

WENN NICHT
JETZT
MEINE MITARBEITER WEITERBRINGEN,
WANN DANN?!

Ob mit Qualifizierungsprogrammen, Aus- oder Weiterbildungen – investieren Sie in das Know-how Ihrer Mitarbeiter und damit in die Zukunft Ihres Unternehmens. Denn so sichern Sie sich schon heute Ihre Fachkräfte von morgen. Das bringt Sie weiter! Informieren Sie sich unter www.dasbringtmichweiter.de

jobcenter

Bundesagentur für Arbeit



duisport Kundenkontaktreise 2014 nach Wien

Präsentierten die Standorte Wien und Duisburg (v. l. n. r.): Heimo Pascher, Karin Zipperer, Erich Staake und Jürgen Helten.

(dü) Die österreichische Bundeshauptstadt Wien ist dank ihres Reichtums an Kultur, Charme und hoher Lebensqualität nicht nur eine der schönsten Städte der Welt, sondern kann dank ihrer Lage am Kreuzungspunkt wichtiger Verkehrswege und als bedeutender Donauhafen auf eine lange Tradition als Handels- und Umschlagplatz zurückblicken. Mit kräftigen Investitionen in das Logistikzentrum Hafen Wien sowie den Bau eines neuen Multifunktionsterminals für den kombinierten Ladungsverkehr auf der grünen Wiese vor den Toren der Stadt rüstet sich Wien für seine künftige Rolle als logistische Drehscheibe und Bindeglied zwischen Mittel- und Südosteuropa. Gründe genug für die duisport Kundenreise vom 27. bis 29. August 2014 in die Donaumetropole.

Wien ist nicht nur Bundeshauptstadt sondern zugleich auch eines der neun österreichischen Länder. Mit über 1,7 Millionen Einwohnern ist Wien die bevölkerungsreichste Großstadt Österreichs. Im Großraum Wien leben etwa 2,6 Millionen Menschen – das entspricht rund einem Viertel der österreichischen Gesamtbevölkerung.

Rhein-Main-Donau-Wasserstraße verbindet Duisburg und Wien

Die Wasserstraße Rhein-Main-Donau verbindet die Nordsee mit dem Schwarzen Meer und zählt damit zu den wichtigsten Verkehrsadern Europas. Im Zentrum dieser Magistrale positioniert sich der Hafen Wien als logistischer Dienstleister für Unternehmen aus Handel, Produktions- und Transportwirtschaft. Die Geschäftsführerin der Wiener Hafen GmbH & Co KG, Karin Zipperer, begrüßte die fünfundzwanzigköpfige Delegation aus Duisburg und präsentierte die Hafen Wien-Gruppe als eines der größten trimodalen Güterverkehrszentren Österreichs: „Der Hafen Wien versteht sich als verlässlicher Partner für Logistikunternehmen in Ost-Österreich. Die Entwicklung gemeinsamer Lösungen im Interesse unserer Kunden steht dabei ebenso im Vordergrund wie die nachhaltige Absicherung des Logistikstandortes Wien“.

In den Frachthäfen Lobau (Ölhafen), Albern (Getreide, Stahl und Schwergut) und Freudenu (Stückgut, Massengut, Container und Fahrzeuge) verfügt die

Hafen Wien Gruppe über 300 ha Fläche mit 5 km Kaianlagen, auf denen 2003 acht Millionen Tonnen Güter, 483.115 Standardcontainer (TEU) und 58.000 Fahrzeuge umgeschlagen wurden. Dabei erzielte die Gruppe einen Umsatz von 53 Millionen Euro und investierte 5 Millionen Euro in die Erneuerung und den Ausbau der Hafenanlagen. 45 Prozent der Güter werden per Bahn, 35 Prozent über die Straße und 20 Prozent per Binnenschiff transportiert. Derzeit läuft ein auf mehrere Jahre angelegtes Investitionsprogramm, um durch Teilverlandung des Hafens Freudenu neue Umschlagflächen zu generieren. Hiervon profitiert neben dem Autoterminal vor allem das Container-Terminal, dessen Kapazität bis 2020 auf 1 Million TEU gesteigert werden soll. „Mit diesen Investitionen stellen wir sicher, dass wir auch in Zukunft ein leistungsfähiger Partner für den Hafen Duisburg bleiben“, so Karin Zipperer abschließend.

Bahnkombiverbindungen Duisburg – Wien dominieren Gütertausch

Wie gewohnt diente die Reise auch der Präsentation des Hafens Duisburg

und der dort tätigen Unternehmen, was neben dem Vorstandsvorsitzenden der Duisburger Hafen AG, Erich Staake, der Geschäftsführer der Imperial Shipping Services GmbH, Jürgen Helten, vornahm. Mehr als 40 führende Vertreter österreichischer und internationaler Logistikunternehmen waren dazu in das Tagungshotel gekommen. Staake verwies auf die langjährigen Geschäftsbeziehungen zwischen den beiden führenden Logistiktrendscheiben in Europa, insbesondere im kombinierten Verkehr per Bahn. „Nach dem Aufbau erster Kombizugverbindungen in Kooperation mit der Wiener Lokalbahn vor 10 Jahren fahren die Kombioperatore Hupac und IFB heute jeweils sechs wöchentliche Verbindungen in beide Richtungen zwischen Duisburg und dem Wiener Hafen – der Hupac-Dienst soll ab Herbst auf achtmal wöchentlich ausgebaut werden“, berichtete Staake.

Das Duisburger DUSS Terminal sei zehnmal wöchentlich mit dem ÖBB Terminal in Wels verbunden, weitere Verbindungen über Wien Richtung Ungarn und die Türkei befänden sich im Aufbau. „Auch vor dem Hintergrund einer sich abzeichnenden stärkeren Einbindung von Containerterminals am Mittelmeer und am Schwarzen Meer in kontinentaleuropä-

ische Kombiverkehrsströme sehe ich gute Chancen für den Standort Wien, sich zu einem bedeutenden Hub in Südeuropa zu entwickeln“, erwartet Staake.

Entwicklungschancen im Binnenschiffsverkehr

Imperial Shipping Services Geschäftsführer Jürgen Helten verwies darauf, dass mehrere in Duisburg ansässige Reedereien eigene Konzepte zur Erschließung der Wachstumsmärkte an der Main-Donau Wasserstraße mit der Binnenschifffahrt verfolgten. So habe die Imperial Gruppe 2008 eine Mehrheitsbeteiligung an der in Wien ansässigen Multinaut DonauLogistik GmbH übernommen, die mittlerweile über eigene Niederlassungen in Regensburg, Würzburg und Duisburg verfüge.

„Natürlich gibt es auf der Donau noch erhebliche Verbesserungspotenziale nicht nur beim Ausbau der Infrastruktur sondern auch bei der Anpassung der Lade- und Löschkonditionen in den Häfen an das in Nordeuropa übliche Niveau. Dennoch sehe ich mittelfristig gute Möglichkeiten, die Wirtschaftsregionen in Deutschland und Österreich per Binnenschiff an das Donaodelta anzubinden“, so Helten abschließend.

Dass man hierbei mit innovativer Schiffs-technik auch neue Wege gehen will, um die Besonderheiten der Donaunavigation bei Hoch- und Niedrigwasser zu ‚umschiffen‘, zeigte die anschließende Präsentation des Projektes NEWS durch Heimo Pascher von der Fraunhofer Austria Research GmbH in Wien. In enger Zusammenarbeit mit Wissenschaftlern von der Universität Duisburg Essen und der TU Dortmund wird ein neuartiger Schiffstyp mit LNG-Gas-elektrischem Antrieb entwickelt, der mithilfe von Ballasttanks Probleme mit niedrigen Brückenhöhen meistern und neue Transportpotenziale im kombinierten Verkehr sowie beim Transport von Fahrzeugen erschließen soll.

Bei einer Besichtigung Wiens per Fiaker, historischer Trambahn und Schiff gab es nicht nur Gelegenheit, die Schönheit der geschichtsträchtigen Metropole kennenzulernen, sondern auch ausreichend Zeit für bilaterale Gespräche. Durchweg positiv waren die Reaktionen der deutschen Besucher, die sich vom Charme der Stadt und ihren Menschen und den überall erkennbaren Investitionen in moderne Infrastruktur beeindruckt zeigten.

remineral Rohstoffverwertung & Entsorgung GmbH & Co. KG

Umweltfreundliche Ver- und Entsorgung für Abfall- und Energiewirtschaft



Unsere Schwerpunkte sind:

- Aufbereitung und Behandlung mineralischer Abfälle von Industrie, Kommune und Energiewirtschaft
- Betrieb von Hafenumschlag- und Lager für Import-Steinkohle
- Ver- und Entsorgung für konventionelle Kraftwerke, Müllverbrennungsanlagen, Klärschlammbehandlungsanlagen
- Ver- und Entsorgung für Biomassekraftwerke



Entsorgung ist Vertrauenssache, wir wollen, dass es so bleibt.

Rufen Sie uns an ... wir sind für Sie da.





remineral
Rohstoffverwertung & Entsorgung
GmbH & Co. KG

Fon: +49 (0) 203 60977-0
info@remineral.de
www.remineral.de

Best-Practice im Corridor Rhine-Alpine



(tof) Viel politisches Lobbying wird von Stefan Wendel als Geschäftsführer der Korridorgesellschaft Corridor Rhine-Alpine, die 2008 von den Infrastrukturunternehmen des Korridors gegründet wurde, erwartet. Im Namen der Infrastrukturbetreiber ProRail (NL), Infrabel (B), DB Netze (D), SBB (CH), BLS Netz (CH) und RFI (I) bietet der Korridor seit Mitte Januar 2013 eigene One-Stop-Shops (OSS) an, sogenannte Gütervorrangtrassen für den Fahrplan 2015. „Das gab es bisher so nicht“, sagt Wendel. Gütervorrangtrassen haben den Vorteil, dass sie geschützt sind und vorab, also vor der Erstellung des Fahrplanes, belegt werden können. „Güter haben hier auf der Schiene Vorrang“, betont Wendel. An seiner grenzüberschreitenden EU-Mission hat das indes nichts geändert: „Der Bahntransport in dem europäischen Schlüsselkorridor muss wettbewerbsfähiger werden.“

Dass dies einer Herkulesaufgabe gleichkommt, machen die Korridorziele deutlich: Zuverlässigkeit und Kapazität sollen auf der Bahnachse des Korridors um 30 Prozent gesteigert, Transportzeiten

und Kosten um 30 Prozent gesenkt werden. Unter Experten ist dieser Ansatz als „3x30“-Regel bekannt. Der Rhein-Alpen-Korridor, der früher mal Rotterdam-Genua-Korridor hieß, soll sich im direkten Wettbewerb zum Lkw und Binnenschiff behaupten können.

Bis 2025 sollen 40 Milliarden Euro in den Korridor investiert werden. Bereitgestellt wird das Geld von den beteiligten Ländern Belgien, den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz und Italien sowie der Europäischen Union. Rund die Hälfte der Investitionen ist bisher getätigt.

Beispielhaften Anschauungsunterricht bietet etwa die niederländische Betuwe-Linie: Sie kostete fünf Milliarden Euro, ist bereits mit dem europäischen Zugssteuerungssystem ERMTS ausgerüstet und seit 2007 in Betrieb. Das European Rail Traffic Management System setzt auf einen einheitlichen Standard zur Sicherstellung der Interoperabilität im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr. Wendel: „ERMTS soll entsprechend den EU-Richtlinien spätestens 2030 Realität im europäischen Kernnetz sein.“

Die Niederlande und die Schweiz werden bis Ende 2015 ihre Korridorstrecken mit ERMTS ausgerüstet haben. Die Nachbarländer Deutschland und Italien können ihre Korridorabschnitte bis dahin nur teilweise ausrüsten. Somit müssen die Lokomotiven auch nach 2015 nationale Systeme an Bord haben, wenn sie grenzüberschreitend fahren. Das Geschäft kann folglich erst richtig wettbewerbsfähig werden, sobald alle Länder die ERTMS-Ausrüstung vorgenommen haben. „Die vollständige Ausrüstung mit ERTMS in den deutschen und italienischen Abschnitten folgt erst später, der genaue Zeitpunkt ist noch vage“, bestätigt Wendel. Hingegen ist die Ausrüstung des belgischen Korridorabschnitts bis 2020 geplant.

Pionierarbeit haben hier die Niederländer geleistet. Und das gilt nicht nur für ERMTS. Die rund 170 Kilometer lange Betuwe-Linie dient ausschließlich dem Güterverkehr – ein Novum. Betrieben von einer eigenen Infrastrukturgesellschaft (Keyrail) gilt die niederländische Bahnachse damit als Best Practice. Mehr als 500 Züge pro Woche nutzen die Neu-

baustrecke zwischen Rotterdam bis ins Hinterland nach Emmerich und Oberhausen.

Verzögerung sorgt für Verunsicherung

Ernüchterung macht sich dagegen auf deutscher Seite breit. Auf der rund 182 Kilometer langen und geostrategisch wichtigen Bahnstrecke Karlsruhe-Basel ist der beschlossene Kapazitätsaufbau von zwei auf vier Gleise ins Stocken geraten. Aus der geplanten Fertigstellung bis 2020 würde wohl 2029 werden, räumte zuletzt ein DB-Projektbausprecher ein.

Diese Verzögerung schafft Verunsicherung – insbesondere in der Schweiz. Die war ursprünglich von einer zeitgleichen Fertigstellung mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) durch Gotthard und Ceneri ausgegangen. Der Gotthard-Basistunnel (Inbetriebnahme Ende 2016, ein Jahr früher als geplant) und der Ceneri-Basistunnel (Inbetriebnahme Ende 2019) sind die beiden Herzstücke der Neat. Die Alp Gotthard Transit AG, Bauherrin beider Projekte, geht von rund zehn Milliarden Euro Gesamtkosten aus. Beide Bauvorhaben liegen damit unter dem vom Schweizer Parlament 2008 bewilligten maximalen Budget von rund 10,7 Milliarden Euro. Bemerkenswert.



© Deutsche Bahn

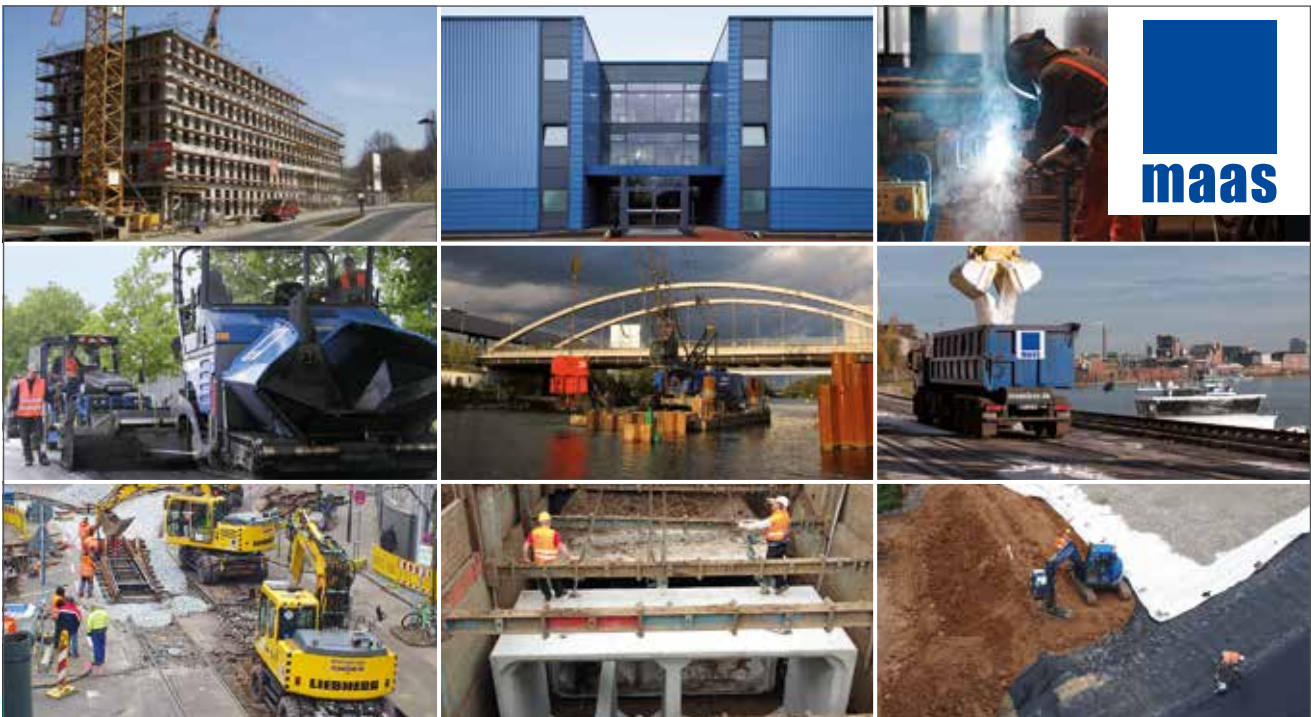
Stefan Wendel, Gesellschaft Corridor Rhine-Alpine.

Die Schweizer Bahnexperten gehen davon aus, dass die Inbetriebnahme beider Basistunnel eine Abnahme der Streckenlänge durch die Schweiz um 30 Kilometer bedeuten würde (minus 10 Prozent, mit Bezug auf die Strecke Basel-Chiasso/Luino). Das entspräche einer Verringerung

Eine starke Verbindung

Der Rhein-Alpen-Korridor vernetzt die stärksten Wirtschaftsräume in Europa. In seinem Einzugsgebiet leben rund 70 Millionen Menschen, etwa 700 Millionen Tonnen Güter werden bewegt. Das entspricht rund 50 Prozent des Nord-Süd-Schienengüterverkehrs. Die Korridorgesellschaft Corridor Rhine-Alpine wird von der EU gefördert und kümmert sich besonders um die Interoperabilität im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, Terminals und Schieneninfrastruktur sowie grundsätzlich um die Realisierung von kompatiblen Standards im internationalen Bahnverkehr. „Das können zum Beispiel die Abstimmung der Fahrpläne und Prozesse an den Grenzen, das Qualitätsmanagement oder das Thema 740 Meter lange Züge sein“, listet Geschäftsführer Stefan Wendel auf.

der Fahrzeit um 60 Minuten (minus 17 Prozent). Gleichzeitig sollen so die Betriebs- (minus 30 Prozent) und Personalkosten bei den Traktionären (minus 35 Prozent) sowie Energiekosten (minus 10 Prozent) gesenkt werden. Mit einer durchschnittlichen Reduzierung der Transportkosten



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



© Deutsche Bahn

Der Verlauf des Korridors.

um neun Prozent rechnet das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) (würden die genannten Einsparungen auf alle Sendungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr via Gotthard umgelegt, Anmerkung d. Red.).

Derartige Gleichungen unterstützten die „3x30“-Ziele. „Doch was ist eine Kathedrale in der Wüste wert“, fragt sich Bernhard Kunz, Direktor der Hupac, des führenden Kombioperateurs in der Schweiz. Angesichts der genannten Verzögerungen (auf deutscher Seite) und der zudem bekannten fehlenden finanziellen Mittel (auf italienischer Seite) sieht er die Projektziele, die damit verbundene Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und die ver-

folgte (und in der Schweiz erfolgreiche) Verlagerungspolitik gefährdet.

Kurze Transportwege im Hinterland

Wendel verweist pragmatisch auf die noch ausstehenden 20 Milliarden Euro an Investitionsmitteln und lenkt diplomatisch auf ein anderes Schweizer Präzisionsprojekt: Den Lötschberg-Basistunnel. Er ist neben dem Gotthard- und Ceneri der dritte Basistunnel der Neat – und schon auf der Lötschberg-Simplon-Bahnachse in Betrieb. Seit Dezember 2007 fahren durch den 34,6 Kilometer langen und 3,5 Milliarden Euro teuren Tunnel bis zu 60 Güterzüge pro Tag, bei einer durchschnittlichen Auslastung von 80 Prozent, „in Spitzenzeiten sogar 100 Pro-

zent“, sagt das BAV. Aus Kostengründen ist der Lötschberg-Tunnel aber vorerst nur auf einem Drittel der Strecke zweispurig befahrbar – ein weiterer Ausbau ist aber möglich.

Ende 2014, also noch vor Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels, wird in Antwerpen die Liefkenshoek-Verbindung ihren Effizienzbeitrag für den Schienengüterverkehr auf dem Rhein-Alpen-Korridor leisten. 40 Meter liegt sie unter der Schelde, ist rund 6,8 Kilometer lang und soll für kürzere Transportwege und -zeiten im Hinterlandverkehr sorgen. Auch der etwa 9,4 Kilometer lange Katzberger-tunnel nördlich von Basel, der im Dezember 2012 als größte Neubaustrecke auf der Bahnachse Karlsruhe-Basel seinen Betrieb aufnahm, ist Teil des Rhein-Alpen-Korridors.

In einem sind sich alle Bahnexperten einig: Das Frachtvolumen auf dem Rhein-Alpen-Korridor wird bis 2020 weiter steigen – allen konjunkturellen Dellen zum Trotz. Prognosen gehen von 59 Milliarden Tonnenkilometern aus (2005: 28 Milliarden Tonnenkilometer). Sechs Seehäfen, zehn Binnenhäfen, mehr als 100 intermodale Terminals sind über ein Schienennetzwerk von insgesamt 4.900 Kilometer Länge miteinander verbunden. Diese Bedingungen sind eine beeindruckende Voraussetzung für Wachstum. Zudem gilt das Versprechen der Seehäfen mit Rotterdam an der Spitze: Europas größter Hafen will bis 2030 um mindestens 50 Prozent wachsen. Europas Nummer zwei, Antwerpen, will im genannten Zeitraum um 100 Prozent wachsen. Rotterdam will seinen Bahnanteil auf 20 Prozent, Antwerpen bis 2030 auf 15 Prozent erhöhen. Großer Gewinner aber soll das Binnenschiff werden, mit zurzeit bereits 50 Prozent Marktanteil – und die Straße als bedeutendsten Verkehrsträger im Corridor Rhine-Alpine ablösen.

... auf den Weltmeeren Zuhause!

25 Jahre
1989 - 2014

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!

Gute Fahrer braucht der Hafen!



Zebedee Ejike Korie wird nach seiner Qualifizierung beste Voraussetzungen am Logistik-Standort Duisburg haben.

(grei) Für Zebedee Ejike Korie wird mit der Qualifizierung zum Berufskraftfahrer ein Traum in Erfüllung gehen. Für das Funktionieren des Duisburger Hafens mit seinen komplexen Arbeitsabläufen ist das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl qualifizierter Berufskraftfahrer eine zwingende Notwendigkeit – ansonsten kommt der Organismus Hafenlogistik ins Stocken.

Schon bis 2020 fehlen nach Berechnungen der DEKRA deutschlandweit ca. 20.000 Berufskraftfahrer. Verantwortlich dafür sind neben dem demographischen Wandel, auch gestiegene Anforderungen an Qualifikation und rechtlichen Normen an den Beruf des Kraftfahrers, die erhöhte Nachfrage am Markt und die bislang nicht ausreichende Zahl der Ausbildungsplätze im Transportgewerbe.

Damit im Duisburger Hafen dennoch genügend Fahrer dafür sorgen, dass sich die ständig steigende Zahl der Container nicht im Hafengelände stapelt, sondern auch zum Endkunden gelangt, sorgt die Agentur für Arbeit Duisburg mit gezielter Weiterbildung zum Berufskraftfahrer dafür, dass kein Stillstand entsteht. In den Jahren 2012 und 2013 sind von der Arbeitsagentur 179 Arbeitslose zum (Berufs)-Kraftfahrer qualifiziert wor-

den und unmittelbar nach bestandener Abschlussprüfung in ein Beschäftigungsverhältnis eingemündet. Im Jahr 2014 sind bereits 61 erfolgreiche Qualifizierungen gelaufen.

Dabei ist neben der 24-monatigen Umschulung zum Berufskraftfahrer vor allem die 6-monatige „Teilqualifizierung: Güter befördern“ für Unternehmen von Interesse, haben sie doch so zeitnah qualifiziertes Personal verfügbar. Neben dem Führerschein C/CE, einer beschleunigten Grundqualifizierung nach § 4 Abs. 2 BKrFOG, Schulungen in Ladungssicherung, einem ADR-Basiskurs Stück- und Schüttgut (Klassen 2-6, 8) ist es vor allem die Möglichkeit, nach einer angemessenen Praxiszeit im Unternehmen über eine externe Prüfung bei der IHK die Vollqualifikation als Berufskraftfahrer zu erlangen.

Für die Agentur für Arbeit Duisburg hat sich die Logistik in den letzten Jahren zu einem Schwerpunkt in ihrer Bildungszielplanung entwickelt. Folgerichtig wurde das Angebot an Qualifizierungsmaßnahmen ständig vergrößert, wobei die Kraftfahrer nur ein Beispiel für eine breitgefächerte Qualifizierungspalette darstellt. Sie umfasst vielmehr den gesamten Bereich von der Lagerlogistik bis zu den

kaufmännischen Berufen. Daneben hat sich im Raum Duisburg eine gut aufgestellte Landschaft qualifizierter Bildungsträger angesiedelt, die für die Agentur für Arbeit die Qualifizierungen durchführen. An der Ausbildung der Kraftfahrer sind gegenwärtig einige Fahrschulen und Bildungsträger (drei Bildungseinrichtungen) beteiligt. Beste Voraussetzungen also für gute und qualifizierte Arbeitskräfte am Logistik-Standort Duisburg.

Die Praktikumssteile während der beruflichen Qualifizierung finden dabei in Betrieben vor Ort statt. Für die Unternehmen eine hervorragende Gelegenheit, sich frühzeitig mögliche Mitarbeiter anzuschauen, zumal sie während des Praktikums schon Fahrzeuge und Betriebsabläufe des Praktikumsbetriebs kennenlernen. Eine ausgezeichnete Gelegenheit, einander kennenzulernen!

Wenn Arbeitsplätze in der Logistik mit passgenau qualifiziertem Personal zu besetzen sind, dann ist der Arbeitgeber Service der Agentur für Arbeit Duisburg der richtige Ansprechpartner. Sie erreichen ihn unter der Tel.-Nr. 0800 4 5555 20 von Montag bis Freitag in der Zeit von 8:00 bis 18:00 Uhr.

Forschungsprojekt LoFIP – Logistik Future Internet Plattform



© Fraunhofer IPA

(jfr/as) Eine maßgebliche Herausforderung für die Logistik sind zuverlässige und ressourceneffiziente Logistikprozesse. Das beinhaltet auch die unternehmensübergreifende Optimierung von Logistikprozessen durch die Vernetzung verschiedener Logistikpartner. Hier setzt das Forschungsprojekt LoFIP (**Logistik Future Internet Plattform**) mit zukunftsweisenden Technologien des Future-Internets an.

Das Projekt LoFIP wurde am 1. August 2011 unter der Leitung der Universität Duisburg-Essen gestartet, um Logistikprozesse durch die Entwicklung von Technologien des Future-Internets zu unterstützen. Gefördert wird das Projekt vom Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen sowie von der Europäischen Union im Rahmen des sogenannten Ziel-2-Programms „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“.

Neben duisport zählen auch die SAP AG sowie das SimulationsDienstleistungs-Zentrum (SDZ) zu den Wirtschaftspartnern dieses Verbundprojekts. Assoziierter Partner ist die Deutsche Post AG, Forschungspartner die Universität Duisburg-Essen mit dem Paluno – the Ruhr Institute for Software Technology sowie dem Lehrstuhl für Transportsysteme und Logistik. Beteiligt ist zudem die RWTH Aachen mit dem Deut-

sche-Post-Lehrstuhl für Optimierung von Distributionsnetzwerken.

Die im Rahmen des Forschungsprojektes entwickelten Technologien sollen Geschäftsprozesse (Internet der Dienste) unterstützen und physikalische Prozesse und Materialströme (Internet der Dinge) überwachen. Ziel ist es, eine Plattform für robuste und ressourceneffiziente, operative Logistikprozesse zu entwickeln. Den Mittelpunkt bilden föderierte softwarebasierte Leitstände, die aktuelle Materialströme und verfügbare Dienstleistungsangebote miteinander kombinieren. „Wir sind überzeugt, dass Future-Internet-Technologien einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Effizienz leisten können. Für den Wirtschaftsbereich Logistik bedeutet das eine Erhöhung der Zuverlässigkeit, aber auch eine Reduzierung von Kosten und CO₂. Durch die Mitarbeit im Forschungsprojekt LoFIP können mögliche Einsatzmöglichkeiten der Future-Internet-Technologien in der duisport-Gruppe identifiziert werden“, begründet Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG die Teilnahme an dem Projekt.

Zunächst wurden zwei Anwendungsfälle entwickelt, die maßgeblich auf den Erfahrungen der beiden Praxispartner duisport und Deutsche Post AG basieren. Anhand

dieser sollte die Komplexität von operativen Logistikprozessen verdeutlicht werden.

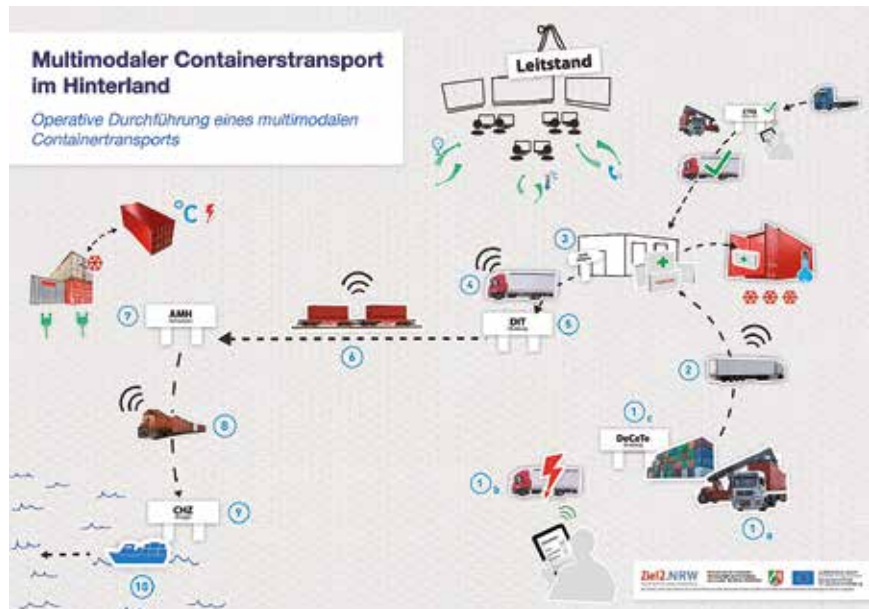
Konkrete Bedeutung von föderierten Future-Internet-Leitständen für den multimodalen Containertransport

Der erste Anwendungsfall umschreibt den multimodalen Containertransport im Hinterland. Dieser betrachtet die operative Transportkette von der Aufnahme eines leeren Containers über die Beladung durch den Versender bis zur Bereitstellung des beladenen Containers an einem europäischen Seehafen zum Überseetransport. Fall zwei beschreibt den Vorlauf eines Paketdienstleisters. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass Fahrzeuge des Paketdienstleisters Geschäftskunden anfahren, um dort Pakete für den Versand einzusammeln.

Für den Transport von Containern hat sich ein multimodales Netzwerk etabliert, das die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserweg kombiniert. Um einen zeit- und ressourceneffizienten Übergang zwischen Transportmittel und Umschlageneinrichtung zu ermöglichen, ist eine Abstimmung der einzelnen Teilnehmer der Transportkette notwendig. Ferner bedarf die gesamte Supply Chain der Steuerung und Anpassung durch den verantwortlichen Logistikdienstleister. Dies hat den Zweck, auf Veränderungen und unvorhersehbare Situationen

effizient reagieren und so den Logistikprozess zuverlässig durchführen zu können.

Um den multimodalen Containertransport zu optimieren, wurden im Rahmen des Forschungsprojektes LoFIP Future-Internet-Leitstände entwickelt. Diese ermöglichen, die verfügbaren Informationen über logistische Prozesse zusammenzuführen und diese zu harmonisieren. Der Disponent erhält dann die für ihn relevanten Informationen in seinem spezifischen Aufgabenkontext visualisiert dargestellt. Die betreffenden Logistikpartner arbeiten nahezu in Echtzeit zusammen. Förderierte Future-Internet-Leitstände verfolgen dementsprechend das Ziel, den Disponenten bei der Durchführung logistischer Prozesse sinnvoll zu unterstützen, ihm effektive Entscheidungshilfen zu geben sowie Aktionen und Dienste zur Zusammenarbeit einfach zu realisieren.



Anwendungsfall „Multimodaler Containertransport im Hinterland“.

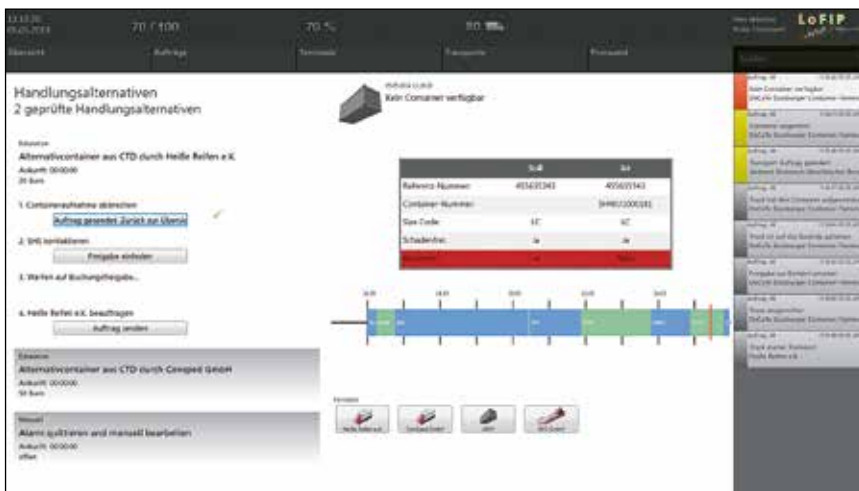
Bestandteil der föderierten Leitstände ist auch eine Smartphone-App. Die Anwendung soll Lkw-Fahrern bei täglichen Aufgaben, wie der Meldung von Verspätungen, Abholung von Containern und der Verwaltung von Transportdokumenten, unterstützen. Um rechtzeitig auf Abweichungen reagieren zu können, benötigen Disponenten, die den Containertransport koordinieren, aktuelle Informationen über den

erleichtert werden: Ein Lageplan des Terminals zeigt seinen genauen Standort an.

Forschungsschwerpunkte zu Future-Internet-Technologien

Basis der aufgezeigten Lösungsansätze sind aktuelle Forschungsschwerpunkte zu Future-Internet-Technologien – dem „Internet der Dinge“ und dem „Internet

Daten über Ort und Zustand der Güter zur Abwicklung von Dienstleistungen zur Verfügung stellen. Das „Internet der Dienste“ ermöglicht es, Dienste im Internet anzubieten, aufzufinden und in Anspruch zu nehmen – über System-, Unternehmens- und Ländergrenzen hinweg. Perspektivisch können so durch die Kombination verschiedener Dienste von Serviceanbietern und -nachfragern, Geschäftsprozesse global vernetzt werden.



Dispositionsleitstand.

Ablauf. Die entwickelte App kann die Kommunikation zwischen dem Lkw-Fahrer und dem Disponenten erleichtern. Des Weiteren ermöglicht der Prototyp der sogenannten Contii-App eine eindeutige Identifizierung des LKW-Fahrers am In-Gate des Containerterminals mit Hilfe eines QR-Codes. Außerdem kann mit der App die Suche nach dem Container, der zur Abholung bereitsteht,

der Dienste“. Beim sogenannten „Internet der Dinge“ werden Objekte durch Programmierbarkeit, Speichervermögen, Sensoren und Kommunikationsfähigkeiten intelligent und können über das Internet eigenständig Informationen austauschen, Aktionen auslösen und sich wechselseitig steuern. Das „Internet der Dinge“ kann Güterströme effizient überwachen und

Einbindung der softwarebasierten Plattform in ein Living-Lab für die Logistik
 Zur technischen Umsetzung der föderierten Future-Internet-Leitstände von operativen Logistikprozessen und der oben beschriebenen Anwendungsfälle wurde eine softwarebasierte Plattform initiiert, welche neben den Softwarekomponenten eine entsprechende Infrastruktur bietet. Um die Forschungs- und Entwicklungstätigkeit zu fördern, ist in dieser Plattform ein internationales Living-Lab für die Logistik integriert. In dieser experimentellen Umgebung, die Probleme aus der Praxis abbildet, können die Future-Internet-Leitstände unter realitätsnahen Bedingungen angewandt und getestet werden. Das Living-Lab verfolgt die Ziele, alle Beteiligten eng in den Forschungs- und Entwicklungsprozess einzubinden, Logistiklösungen und neue Dienstleistungen bzw. Geschäftsmodelle in der Logistik anwenderorientiert greifbar zu machen – ein Brückenschlag zwischen Praxis und Forschung für eine bessere Zusammenarbeit.



© eeInosiva - 67035880 - Fotolia.com

Kommunikationsstrategie Fehlannonce

(gra) Die Logistik-Branche verkauft sich in der Öffentlichkeit zu schlecht – Kommunikationsstrategie Fehlannonce. Zu diesem Ergebnis kommt eine Umfrage des Instituts für Angewandte Logistik (IAL) der Hochschule Würzburg-Schweinfurt und der Gütersloher Agentur Hocke + Partner. Getreu dem Motto „Tue Gutes und sprich darüber“ scheint es aber noch, jede Menge Defizite in der Außendarstellung von Unternehmen und Organisationen der Branche zu geben. Befragt wurden 49 deutsche Fach- und Wirtschaftsjournalisten.

„Beim Thema Logistik denken auch fachlich versierte Journalisten schnell erst einmal an Umweltbelastungen, Lkw-Staus und prekäre Arbeitsverhältnisse“, sagt Professor Christian Kille vom IAL. Günter Wallraffs Undercover-Story über die Paketfahrer „Skaven auf vier Rädern“ beispielsweise hat dazu beigetragen, dass die Paketbranche dieses negative Image nicht mehr los wird. Aber auch mit solch kritischen Berichten muss die Branche lernen, besser umzugehen. Es fehle häufig ein geeigneter Ansprechpartner, der sich mit Medienanfragen generell oder mit einer kritischen Berichterstattung auseinandersetzt, meint Kille. Auch zeige sich, dass Logistikunternehmen nicht immer professionell reagieren und

damit sogar nur vermeintliche Negativberichte verstärken. „Es geht nicht darum, alles ‚weiß‘ zu waschen. Jede Branche hat ihre Schwachstellen“, betont Kille. Es gehe vielmehr darum, dass die Logistik positiv „aufgeladen“ werde, damit sie genügend Fachkräfte sowie die nötigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen findet, und in der Folge weiter als wichtige Stütze der deutschen Wirtschaft dienen könne. „Transparenz ist dabei sicherlich ein wichtiger Faktor“, meint Kille – und zwar über Struktur, Größe und Wertschöpfung als „Hard facts“ ebenso wie über Nachhaltigkeit, Karrieremöglichkeiten und Zukunftsfähigkeit als „Soft facts“.

Bis dahin ist es aber offenbar noch ein längerer Weg: „Den Akteuren, insbesondere den Lobbyorganisationen gelingt es noch zu selten, eine überzeugende und dauerhafte Erfolgsgeschichte zu kommunizieren“, konstatiert Kille. Zumindest für die börsennotierten internationalen Logistikkonzerne bedeutet das in der Regel mehr als nur ein Imageproblem. Knapp 40 Prozent der befragten Journalisten halten fehlende Informationen sowohl über das Unternehmen selbst, sogar 55 Prozent über den Wirtschaftssektor insgesamt für einen wesentlichen Grund, dass die Aktienkurse trotz der

positiven, teils stürmischen wirtschaftlichen Entwicklung der Logistik seit Jahren eher vor sich hindümpeln als kräftig zulegen. „Jeder dritte Interviewpartner äußerte die Ansicht, dass die Unternehmen viel zu wenig über sich und ihre Aktivitäten publizieren“, so Kille.

Klare Vorstellungen müssen geschaffen werden

Der schwarze Peter geht damit an die Kommunikationsabteilungen der Unternehmen und Lobbyverbände. Fehlende strategische Kommunikation, zu wenige Aussagen über die Bedeutung der Logistik für Wirtschaft und Gesellschaft sowie ein „babylonisches Sprachgewirr“ aufgrund unterschiedlicher Interessen und Institutionen irritieren und verzerren eine klare Wahrnehmung. „Dieses heterogene Bild der Logistik macht es Wirtschaftsjournalisten schwer, eine klare Vorstellung über die komplexe Querschnittsfunktion dieses Wirtschaftssektors und dessen Akteure zu gewinnen“, meint Kille.

Um die Medien richtig zu bedienen, seien die guten alten Tugenden gefragt, rät etwa Rüdiger Grube, der Chef der Deutschen Bahn: Notwendig seien Transparenz, Offenheit, Ehrlichkeit und Glaubwürdigkeit, sagte er auf einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ) zum

Thema in Berlin. Grube hat kein Verständnis dafür, dass sich die Logistik-Branche in der öffentlichen Wahrnehmung in Deutschland versteckt: Zwar habe Deutschland den Titel als Exportweltmeister verloren, doch den als Logistik-Weltmeister trage man noch immer. „Die Branche sollte deshalb deutlich stolzer auf ihre Leistung sein, als es derzeit der Fall ist“, sagte Grube.

Er regte an, einen Leitfaden zu entwickeln, an dem sich die Unternehmen – zumal die vielen mittelständischen Unternehmen der Branche – orientieren können, wenn sie in der Öffentlichkeit über die Stärken der Logistikwirtschaft reden sollen. „Wir brauchen Fürsprecher der Branche“, sagte Grube.

Kille macht sich indessen für einen „echten“ Dachverband des Wirtschaftszweigs Logistik-Branche stark. Denn die große Anzahl der vielen Interessenverbände gilt als das größte Hindernis in der öffentlichen Wahrnehmung. Zu viele Lobbyorganisationen und deren Verständnis über die Logistik verstärken laut Kille die Kommunikationsdefizite. „Mindestens 13 verschiedene Organisationen fühlen sich autorisiert, das Thema Logistik aus ihrem teilweise eingeschränkten Blickwinkel zu kommunizieren“, bestätigt PR-Profi Wolfpeter Hocke. So beklagen 43 Prozent der Journalisten die unterschiedlichen Botschaften der Institutionen. Das sei kontraproduktiv, führe zur Desorientierung und mangelndem Interesse, weil keiner mehr durchblicke, meint Hocke: „Mancher Bundesverband mit klangvollem Namen wird sich wundern, dass er selbst von fachlich versierten Journalisten so gut wie gar nicht wahrgenommen wird.“ Nur 39 Prozent der befragten Medienvertreter kennen laut Umfrage den DSLV (Deutscher Speditions- und Logistikverband) als eine dieser 13 Organisationen, gefolgt vom Deutschen Verkehrsforum



Paneldiskussionen bieten für beide Seiten, Logistiker und Medienvertreter eine gute Gelegenheit miteinander in den Dialog zu treten.

mit 33 Prozent. Am bekanntesten ist die Bundesvereinigung Logistik (BVL) mit 61 Prozent. Die BVL ist aber kein klassischer Verband, sondern ein Wissens- und Kompetenznetzwerk mit dem Ziel, den Logistikedanken zu verbreiten.

Zielgruppen orientierte Kommunikation ist gefragt

„Die BVL hat bereits große Erfahrungen in der übergreifenden Kommunikation logistischer Themen“, sagt Kille. So habe sie es geschafft, dass nicht nur die Logistikunternehmen, sondern auch die Industrie und der Handel Mitglieder sind. Bei der Umfrage wurde insbesondere der „Tag der Logistik“ als ein Image-Erfolg herausgestellt, der von der BVL initiiert und organisiert wird. „Ein Dachverband, der das Image der Logistik prägt, eine Art BDI der Logistik, könnte darüber hinaus aber hilfreich sein“, meint Kille. Ob die BVL bei einem solchen Vorhaben eine Rolle spielen könnte, sei völlig offen, da sie ganz ausdrücklich kein Verband sei

und ihre Aufgaben auf anderen Feldern sehe.

Die Journalisten schätzen und suchen gerade die Professionalität bei den Logistikern, wie die Umfrage zeigt. Auf die Frage, von welchen Unternehmen sie sich gut informiert fühlen, nannten nahezu alle Befragten ausschließlich die großen, weltweit operierenden Logistik-Konzerne. „Damit ist nur eine geringe Anzahl an Logistikunternehmen in der Lage, sich in die Arbeitsweise und die Informationsbedürfnisse von Journalisten zu versetzen“, meint Kille. Unter den rund zehn Unternehmen, die mehrfach genannt werden, finden sich neben DB Schenker, Deutsche Post DHL oder Lufthansa auch der Hamburger und der Duisburger Hafen. Hinzu kommt, dass die Journalisten die offene Dialogbereitschaft vermissen, um das Thema Logistik besser verstehen zu können. Etwa 80 Prozent der Medienvertreter suchen ihre Gesprächspartner bevorzugt auf der Vorstands- oder Geschäftsführungsebene.



Die Pressekonferenz - immer noch die klassischste Form der Informationsvermittlung.

Die größten Wachstumsimpulse werden insbesondere im Online-Handel (94 Prozent), aber auch in der Lebensmittel- (60 Prozent), Automobil- (57 Prozent) und Pharmaindustrie (49 Prozent) gesehen. Dabei werden die Megatrends wie elektronischer Handel, Globalisierung und technologische Entwicklungen als potenzielle Wachstumstreiber eingeschätzt und bergen Potenziale für Erfolgsgeschichten, meint Kille. Doch fühlen sich die Journalisten über die aktuellen Trends zu wenig informiert.

Dreifaches Jubiläum und ein „Kindergeburtstag“ in Dortmund



© Dortmundener Hafen AG – Vogelsang

(gra) „Warer denn getz da oder nich?“ Eine Frage, die die Dortmunder auch heute noch bewegt. „Nach meinen Erkenntnissen, war er da. Der Kaiser Wilhelm II. höchstpersönlich nämlich“, sagt Dirk Goosmann, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dortmunder Hafen AG – und zwar zur Eröffnung des Dortmunder Hafens am 11. August 1899 und damit vor genau 115 Jahren. Von der Kaiserzeit bis heute hat sich allerdings inzwischen im und rund um den Hafen eine Menge getan. Aus dem Montanhafen ist eine der größten trimodalen Logistikkreisläufe in Nordrhein-Westfalen geworden.

Im Dortmunder Norden feiert man in diesem Jahr dann auch gleich drei Jubiläen und sogar noch einen „Kinder-Geburtstag“: Der Hafen selbst wird 115 Jahre alt, die Dortmunder Hafen AG feiert ihren 75. Geburtstag und das Container Terminal Dortmund blickt auf 25 Jahre zurück. Die Partnerschaft der Dortmunder mit dem Hafen Duisburg wird außerdem zehn Jahre alt.

Anlass genug für ein Jubiläumsbuch: „Der Dortmunder Hafen: Geschichte

- Gegenwart - Zukunft“, heißt es. Es knüpft an die Chronik zum 100-jährigen Jubiläum an, die ebenfalls von Dr. Karl-Peter Ellerbrock herausgegeben wurde. Er ist Direktor des Westfälischen Wirtschaftsarchivs in Dortmund. Das neue 106-seitige Buch beschäftigt sich in Reportagen und Interviews nicht nur mit den Anfängen, sondern beleuchtet auch Zukunft und Gegenwart des größten Kanalhafens Europas und des wichtigsten Logistikstandortes im östlichen Ruhrgebiet. „Beim Hafen können wir nicht von Strukturwandel, sondern von einem Strukturbruch sprechen“, so Ellerbrock anlässlich der Buchvorstellung. Denn seine ursprüngliche Funktion als Umschlagort für Kohle und Erze hat der Hafen verloren. Zwar werden noch heute Stahlerzeugnisse umgeschlagen, doch der Hafen ist nicht nur für Massengüter, sondern zunehmend auch für Container ein bedeutendes Industriegebiet und eine der größten Logistikkreisläufe in der Region.

Für Dortmund und das Umland ein Glücksfall angesichts von Zechenschließungen und der Stilllegung von Stahlwerken: „Der Hafen hat von je her zur

Prosperität der Stadt beigetragen und ist zu einem Jobmotor geworden“, meint dann auch Uwe Büscher, der Vorstand der Dortmunder Hafen AG. Der Hafen Dortmund gilt mit elf Kilometern Uferlänge, zehn Hafenbecken und 170 Hektar Gesamtfläche, davon 35 Hektar Wasserfläche, als der größte Kanalhafen Europas. Knapp 8.000 Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt vom Hafen Dortmund ab, davon 5.000 in 160 Unternehmen im Hafen selbst. Damit dies so bleibt, investieren die Stadtwerke als Muttergesellschaft des Hafens und die Stadt in den Ausbau des Container-Terminals. Am 3. September erfolgt der erste Spatenstich für eine neue Anlage für den kombinierten Verkehr. Damit wird die bisherige Kapazität von 190.000 Ladeeinheiten um 150.000 Einheiten erweitert. 31 Mio. Euro werden investiert. Davon kommen etwa drei Viertel aus dem Verkehrshaushalt des Bundes.

Kooperation statt Konkurrenz

Container stehen in Dortmund für Zukunft: „Ich halte Dortmund insgesamt für Europas Modellhauptstadt des Strukturwandels“, sagt Büscher in einem Interview den Autoren des Buchs. „Wir

sind aber noch am Anfang: Wir haben die Montan-Orientierung hinter uns gelassen und rüsten uns jetzt für die Zukunft des weltweiten kombinierten Verkehrs.“ Durch die Ausrichtung auf den Containerverkehr vor 25 Jahren habe Dortmund auf den richtigen Trend gesetzt.

Eine Konkurrenzsituation zu anderen Häfen, wie etwa dem Duisburger Hafen, sieht Büscher nicht. „Im Gegenteil, wir wollen die Kooperation mit dem Duisburger Hafen ausbauen“, betont er. Angesichts der Menge an Containern, die im kombinierten Verkehr verarbeitet werden müsse, gebe es nicht zu viele Terminals, sondern zu wenige.

Die Kooperation zwischen dem Duisburger und dem Dortmunder Hafen besteht seit dem Jahr 2004 und feiert nun ebenfalls ein „kleines“ Jubiläum. Ziel der Zusammenarbeit ist vor allem eine bessere Vernetzung des westlichen Ruhrgebiets mit dem östlichen durch gemeinsame Güterverkehre, wie Erich Staake, Vorstandschef der Duisburger Hafen AG, damals sagte. „Wir müssen der Logistikwirtschaft mit intelligenten Verkehrskonzepten Lösungen bieten, um gemeinsam das erwartete künftige Wachstum im Güterverkehr bewältigen zu können“,



Das Container Terminal Dortmund.

so Staake. „Ziele sind die Optimierung der Warenströme und die Entlastung der Straßen in NRW.“

Als ein Beispiel gilt der „Glückauf-Express“. Dahinter verbirgt sich eine regelmäßiger Container-Shuttlezug von Duisburg über den Chemiepark Marl bis nach Dortmund und zurück. So werden

zum Beispiel jährlich mehr als 3.000 Container aus Marl über Dortmund nach Hamburg und Bremerhaven verladen. Das Mengenaufkommen in Richtung deutsche Seehäfen soll künftig noch weiter wachsen. Gerade erst hat Hamburg Hafen Marketing eine Dependence in Dortmund eröffnet. 19 Ganzzüge werden bereits heute zwischen Dortmund

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



© Dortmund Hafen

und dem Hafen Hamburg gezählt. Außerdem verfügt das Container Terminal Dortmund mit der regelmäßigen Anbindung an Duisburg auch über eine direkte Zugverbindung zu den Seehäfen im Westen wie Antwerpen und Rotterdam. Mit dem Start des „Glückauf-Express“, der 2009 ins Leben gerufen wurde, ist auch Markus Bangen, Vorstandsmitglied der Duisburger Hafen AG, Generalbevollmächtigter der Dortmunder Hafen AG. Seitdem wird die Kooperation intensiviert und ausgedehnt. Der Logistikstandort NRW insgesamt rückt immer stärker in den Fokus der Bemühungen. Dabei unterstützen die Duisburger Dortmund mit ihrem Entwickler-Know-how bei großen Investitionsprojekten wie dem neuen KV-Terminal sowie der Erschließung neuer Logistikflächen.

Wirtschaftsflächen müssen genutzt werden

Denn wie in den meisten Häfen in NRW sind auch in Dortmund Entwicklungsflächen rar gesät. Die Flächen des Hafens

Dortmund sind beinahe vollständig belegt. Büscher hat daher ein Auge auf Industriebrachen in der Region geworfen wie die Westfalenhütte, wo die

Garbe Logistic AG ein 450.000 Quadratmeter großes Areal zum Logistikpark entwickelt und wo sich DB Schenker bereits angesiedelt hat. Das Logistikgelände verfügt über eine Schienenanbindung zum Hafen, die er revitalisieren möchte, um Umschlagsmengen in den Hafen zu leiten. Außerdem hat er die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass ein 270.000 Quadratmeter großes DB-Gelände an der Westfaliastraße als Logistikfläche genutzt werden kann. „Wir können es uns nicht leisten, Wirtschaftsflächen in Dortmund brach liegen zu lassen“, meint Büscher. „Ich kann mir vorstellen, die Flächenentwicklung an der Westfaliastraße und der Westfalenhütte gemeinsam mit dem Duisburger Hafen voranzubringen“, sagt er.

Das Buch „Der Dortmunder Hafen: Geschichte - Gegenwart - Zukunft“ ist im Aschendorff Verlag erschienen und ist unter der ISBN-Nr. 978-3-402-13064-3 für 24,80 Euro im Buchhandel erhältlich.



© Dortmund Hafen AG_www.wassmuth_foto.com

Das alte Hafenamts, in direkter Nachbarschaft zum Container Terminal gelegen.

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

	START: 27.09.2014	FORTBILDUNGEN (z. B. Geprüfte Verkehrsfachwirte, Geprüfte Fachkaufleute Einkauf und Logistik, Geprüfte Wirtschaftsfachwirte, Ausbildung der Ausbilder, etc.)
	START: 12.01.2015	PRÜFUNGSVORBEREITUNG FÜR AUSZUBILDENDE (verschiedene Berufsbilder aus dem Bereich Spedition, Büro u.a.)

ANMELDUNG UNTER 0203 2986703-0



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

Eine große Idee feiert Geburtstag



Wilhelm Lehmbruck, Vordergrund: Mutter und Kind, 1907.

(frön) Wie es sich für einen Geburtstag gehört, hat sich Duisburgs bekanntestes Museum „fein gemacht“: Pünktlich zum 50-jährigen Jubiläum wurde im Sommer der sanierte Lehmbruck-Flügel im gleichnamigen Museum neu eröffnet. Dort ist eine Rekonstruktion der ersten Ausstellung von Wilhelm Lehmbruck zu sehen – so wie sie originalgetreu ein internationales Publikum 1964 zur Eröffnung des Hauses erlebte.

Den Museumsbesucher erwartet eine Reise in die Vergangenheit: Die Plastiken und Gemälde Lehmbrucks sind auffallend sparsam gesetzt. Den Werken wird genug Raum gelassen, um ihre originäre Wirkung und Aura zu entfalten. Im unteren Bereich des Lehmbruck-Flügels ist zudem eine Dokumentation über die Anfangszeit des Museums zu sehen.

Die „große Idee“, ein Lehmbruck Museum zu errichten, stammt bereits aus den 1920er-Jahren. Als eine der bedeutendsten Museumsarchitekturen der Moderne wurde das Gebäude schließlich vor 50 Jahren eröffnet. Architekt Manfred

Lehmbruck entwarf ein Museum speziell für das Werk seines Vaters. Wie bei keinem Museumsbau zuvor setzte er die wichtigsten Paradigmen des „International Style“ in der Architektur der Großen Glashalle um. Den Gegenpart dazu bildet der sich in die Erde duckende Lehmbruck-Flügel, dessen geschwungene Betonwände das Werk Wilhelm Lehmbrucks wie ein Schutzraum umhüllen.

Nach dem Blick in die Vergangenheit schaut die Ausstellung nach vorn: Unter dem Titel „Sculpture 21st – wechselnde Positionen zur Skulptur des 21. Jahrhunderts“, gelingt es dem Museumsteam, einige der wichtigsten Bildhauerinnen und Bildhauer der Gegenwart zu versammeln, die ihre Werke im monatlichen Wechsel in der ikonischen Glashalle vorstellen – eine spannende Standortbestimmung zur Skulptur des 21. Jahrhunderts.

Den Auftakt machte Tino Sehgal mit seinem Stück „Kiss“. Zwei Tänzer erscheinen bei einem stummen Tanz wie in einem endlosen Kuss gefangen. Dabei

zitiert die Choreografie berühmte Kusszenen der Kunstgeschichte von Künstlern wie Klimt, Brancusi und Rodin. Wie viele von Sehgal's Arbeiten bewegt sich auch diese an der Grenze zwischen Installation, Choreografie und lebender Skulptur: Während der Öffnungszeiten führte jeweils ein Paar die präzise Choreografie aus.

Fortgesetzt wurde die Reihe mit der polnischen Künstlerin Monika Sosnowska. Bekannt geworden durch die spektakuläre architektonische Intervention „1:1“ im polnischen Pavillon der Venedig Biennale 2007, präsentierte sie ihre Arbeit „Untitled“ aus dem Jahr 2004. Der begehbare weiße Kubus wirkt von außen unscheinbar, beeindruckt aber umso mehr im Inneren: ein Ort der Verwirrung und Desorientierung. Die klaren Bezüge von Boden, Decke und Wänden werden aufgehoben, indem an allen sechs Innenwänden Türen zu sehen sind, die scheinbare Aus- und Eingänge bilden. Physisch sind diese jedoch nicht zu erreichen.



© Foto: Fabian-Strauch

Blick in die Galerie der Großen Glashalle.

Der in Wien und New York lebende und arbeitende Künstler Erwin Wurm findet mit seinen neuesten „Abstract Sculptures“ eine andere Möglichkeit, den musealen Raum neu zu denken. Eigenwillig deutet er das ästhetische Prinzip der Abstraktion um und schafft Skulpturen, die abstrakt und gegenständlich zugleich sind. Humor ist eines der stärksten Momente im Werk von Erwin Wurm, um rationale Zugänge außer Kraft zu setzen. Der amüsante, subversive Kommentar zur Konsumgesellschaft und zur zeitgenössischen Skulptur ist noch bis zum 28. September zu sehen.

Als weiteres Highlight werden Positionen der Moderne in einer Ausstellungsarchitektur des renommierten „raumlabor berlin“ präsentiert. Im Souterrain zeigen Lynn Hershman, Andreas M. Kaufmann und Knowbotic Research Werke zeitgenössische Medienkunst. Die ausgestellten Arbeiten sind Schlüsselwerke der Sammlung und zugleich bedeutende Beispiele des Surrealismus, des Expressionismus, der konstruktivistischen Skulptur und der Klassischen Moderne – von Alexander Archipenko über Pablo Picasso und Auguste Rodin bis hin zu David Smith.

Die Ausstellungsarchitektur von „raumlabor berlin“ trägt den Titel „Geister der Moderne“. Das räumliche Konzept inszeniert verschiedene Begegnungsformate mit Kunst – das Alleinsein mit Kunst, die Betrachtung im Kontext oder auf Augenhöhe an einem „Tisch“ – um so unsere heutige Position zur Kunst neu zu definieren. Die Besucher sind eingeladen, zu verweilen und sich an dem Diskurs über die Rolle der Kunst in unserer Gesellschaft zu beteiligen.

Machen Sie Ihr Team komplett. Jetzt!

h2m.de

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**



Kunst ist für alle da!

Klingt kompliziert und abgehoben – ist es aber nicht: Ganz gezielt wendet sich das Museum gerade zum Geburtstag nicht nur an Freunde und Förderer, Kunstinteressenten und Fachleute aus Europa und der ganzen Welt. „Kunst ist für alle da!“ – diesem Leitsatz folgt die Vermittlungsarbeit des Museums seit zwei Jahrzehnten. „Wir haben Führungen und Workshops für verschiedene Besuchergruppen und Anlässe entwickelt, die den vielfältigen Bedürfnissen entgegen kommen. Das Museum begreifen wir als Ort der Kommunikation zwischen Mensch und Kunst, wo Bildung und Genuss, Freude und neue Erfahrungen miteinander verbunden werden können“, erläutert Direktorin Dr. Söke Dinkla. „Für Menschen mit Sehbehinderungen bieten wir Tast-Führungen an und auch für Menschen mit anderen Einschränkungen, wie etwa Hörbeeinträchtigungen oder demenzielle Veränderungen, sind spezielle Führungen möglich.“

Darüber hinaus haben Besucher die Möglichkeit, mit dem neuen „Generation Guide“, Duisburgs bekanntesten Künstler und „sein Museum“ kennenzulernen – gerade wenn sie bislang keinen rechten Zugang fanden oder den



Foto: Werner Fannappel, © courtesy die Künstlerin und Galerie Gisela Capitain, Köln

Monika Sosnowska, Untitled, 2004, Installationsansicht Lehmbruck Museum, Duisburg, 2014.

Kontakt scheuten. Dabei handelt es sich um einen Audio Guide, der den Besuchern Aufschlüsse über die Schlüsselwerke Lehmbrucks gibt und ihnen die Entwicklung des Bildhauers veranschaulicht. Dazu führen Kunstfreunde zweier Generationen 14 Dialoge, in denen sie die Hörer an ihrer gemeinsamen Kunstbetrachtung teilhaben lassen. „Ihre verschiedenen, teilweise ungewöhnlichen Sichtweisen sind inspirierend und bereichernd. Der Besucher kann ihre anregen-

den Gespräche über eine kostenlose App oder einen ausgeliehenen iPod verfolgen und sich zu eigenen Gedanken und Deutungen inspirieren lassen“, erläutert Kunstvermittlerin Sybille Kastner.

Die App gibt es im iTunes Store. Der „Generation Guide“ wurde mit Schülerinnen und Schülern des Max Planck Gymnasium in Duisburg und älteren Museumsfans produziert und von der Volksbank Rhein Ruhr gefördert.



Modernster Anlagenbetrieb- Silo Terminal Duisburg

- Umschlag von staubenden Gütern
- Silomischanlagen für diverse Anwendungen
- Optimaler Standort am Hafenkanaal 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 Hafenkanaal 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@sil-terminal-duisburg.de • www.silo-terminal-duisburg.de

Im Urwald des Ruhrgebietes

Bürger können im Duisburger Dschungel Wunder der Natur entdecken



© Rolf Köppen

Der Duisburger Wald erfüllt zahlreiche Aufgaben und dient unter anderem auch als wichtiges Naherholungsgebiet für Bürger.

(frön) Im Duisburger Wald sind schon lange keine Räuber mehr. Stattdessen herrscht hier Freude – Axel Freude, um genau zu sein. Der 54-Jährige ist Revierförster im Stadt- oder besser Waldbezirk Mitte. Er ist einer von zwei Förstern, die im städtischen Dienst stehen. Darüber hinaus sind noch private Forstwirte im Einsatz – wenig verwunderlich, denn Duisburg ist für eine Ruhrgebietsgroßstadt überraschend walddreich: An der Ruhrmündung schlägt nicht nur das logistische Herz Europas – mit einem Anteil von etwa 10,7 Prozent der Gesamtfläche ist Duisburg auch die „grüne Lunge“ der ganzen Region.

Der Duisburger Wald ist etwas ganz Besonderes: Zum einen sind die ausgedehnten Areale vor allem im Süden der Stadt noch relativ jung: Sie bildeten sich erst vor rund 12.000 Jahren, als sich die Gletscher der letzten Eiszeit langsam zurückzogen. Schnell wuchsen verschiedene Baum- und Straucharten, wie Grabungen ans Tageslicht gebracht haben.

Zunehmend setzte sich die Buche als beherrschende Baumart hierzulande durch – so auch in einem Großteil der Duisburger Wälder.

Noch entscheidender als das Klima war der Mensch bei der Entwicklung des Waldes: Es wurde Platz für Acker- und Bauland, aber auch für die Viehhaltung benötigt. Ebenso reduzierte die Gewinnung von Bau- und Brennholz den breiten Waldgürtel, der sich einst vom heutigen Duisburger Stadtwald bis zum Rhein erstreckte.

Selbst wenn Stürme wie erst kürzlich „Ela“ immer wieder im Stadtwald gewaltige Spuren hinterlassen, ist es bis heute noch der Mensch, der durch Baumaßnahmen den größten Einfluss ausübt. Wenn allerdings heute eine Autobahn verbreitert werden muss sorgen gesetzliche Auflagen dafür, dass an anderer Stelle die Eingriffe durch Ersatzflächen ausgeglichen werden. Allerdings wird es dort rund zwei bis drei Waldgeneratio-

nen (eine Waldgeneration entspricht im Schnitt etwa 150 Jahre) dauern, bis diese Flächen den ökologischen Wert eines alten Waldbestandes haben. Ein großer Teil der Neuaufforstungen ist auf die Rekultivierung von Halden und Deponien zurückzuführen. Im Volksmund spricht man hier auch von der „Rheinischen Fruchtfolge“: Ackerland, Auskiesung, Deponie, Wald. Insgesamt weist die Waldflächenbilanz in den vergangenen Jahren einen Zuwachs von etwa zwei Prozent auf.

Vielfalt lädt zum Verweilen ein

Dieses Bemühen, Waldflächen zu vermehren, wird auch zukünftig eine wesentliche Aufgabe des „Großstadtförsters“ bleiben. Daneben muss er die zahlreichen Interessen miteinander vereinbaren, die in Bezug auf den Wald verfolgt werden: So dienen die Flächen den Duisburgern und auch den Bürgern der benachbarten Städte als Naherholungsgebiet. Kaum ein anderer Bereich eignet sich so sehr zum Spazierengehen, zum



© Rolf Köppen

Abschalten und Entspannen. Gleichzeitig ist der Wald ein Lebensraum für Tiere und Pflanzen, der in seiner Artenvielfalt in der Region vielleicht nur noch vom Duisburger Zoo übertroffen wird: Rund 5.000 Tier- und Pflanzenarten, darunter auch einige, die an anderen Orten längst ausgestorben beziehungsweise akut vom Aussterben bedroht sind, gibt es in direkter Nachbarschaft zum Menschen. Daneben kann nur ein gesunder Wald Abgase und Staub aus der Luft filtern und wichtigen Sauerstoff abgeben.

Baumbestände stabilisieren das Wetter, mindern Temperaturextreme, ihre kühleren Temperaturen sorgen gegenüber den höheren in bebauten Bereichen für Luftbewegung und dadurch für Luftaustausch. Im Boden nehmen die Wurzeln abfließenden Regen auf, regulieren so nicht nur den Grundwasserspiegel, sondern helfen auch, Überschwemmungen zu vermeiden. In Deponien sichern Bäume steile Böschungen und Hänge vor Bodenerosion. In landwirtschaft-

lich genutzten Gebieten kann schon ein schmaler Streifen Wald Winderosion verringern.

Weltweit ist Holz ein knapper und begehrter nachwachsender Rohstoff. Die Stadt als öffentlicher Waldbesitzer ist deshalb verpflichtet, die ihr anvertrauten Gebiete zu bewirtschaften. Revierförster Freude und seine Kollegen sowie die Mitarbeiter der städtischen Forstverwaltung legen dabei Wert auf naturnahen Waldbau.

Jedes Jahr werden etwa 3.500 Kubikmeter Holz aus dem Duisburger Wald eingeschlagen und verkauft. Und das sogar mit Zertifikat: Der Wald der Stadt Duisburg ist seit 2003 nach den international anerkannten Kriterien des FSC®-Deutschland (Forest Stewardship Council®) zertifiziert. 2008 und 2013 erfolgten jeweils fünf Jahre gültige Rezertifizierungen. Jährliche Kontrollen überprüfen die Einhaltung der Standards. Die Warenzeichen-Lizenzcode-Nummer

lautet: FSC-C006592. Sie bescheinigt der Stadt eine vorbildliche Forstwirtschaft. Neben den ökologischen Aspekten wie dem Verzicht auf Pestizide und dem großflächigen Anbau von exotischen Baumarten oder der besonderen Berücksichtigung des Naturschutzes, kommt auch sozialen Belangen hohe Bedeutung zu. So setzt die Stadt nur

LANDO

heavy-lift-east.com



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



Der Wald bietet Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten.

qualifizierte Arbeitskräfte ein, bildet selber aus und räumt der Arbeitssicherheit größte Priorität ein.

Duisburger Dschungel

Wie erfolgreich ein solch verantwortungsvoller Umgang mit der Natur sein kann, zeigt sich an unzugänglichen Stellen: Auf sieben Referenzflächen mit einer Gesamtfläche von 924.000 Quadrat-

metern wird der Wald völlig sich selbst überlassen. Meterhohe Farne erheben sich hier zwischen moosbedeckten Bäumen in den Himmel, seltene Amphibien kriechen langsam durch das Unterholz, im Hintergrund singen bedrohte Vogelarten – eine Szene wie vor beinahe 10.000 Jahren. Und da auf diesen Flächen kein direktes menschliches Eingreifen mehr stattfindet, ist der Vergleich mit „kleinen

Urwäldern“ nicht nur naheliegend, sondern erlaubt.

Rund sieben Prozent des Stadtwaldes darf sich in diesem ursprünglichen Zustand entwickeln. Dabei haben sich auf den verschiedenen Flächen unterschiedliche Waldgesellschaften gebildet: die Weichholzaue in Beeckerwerth, Buchenwälder mit mäßiger Nährstoffversorgung im Stadtwald, Eichen-Buchenwälder mit schlechterer Nährstoffversorgung und mehr oder minder hohem Kiefernanteil im Duisburger Süden, aber auch Bruchwald- oder Deponiestandorte. Diese Referenzflächen stehen unter ständiger Beobachtung, um Erkenntnisse über eine Waldentwicklung ohne direkten menschlichen Einfluss zu sammeln. Sie sind sowohl für die Bewirtschaftung der deutschen Wälder von hoher Bedeutung als auch für den Naturschutz.

„Auf den Referenzflächen sind besonders Aspekte des Zerfalls und Absterbens von Bäumen von hoher Bedeutung. Interessant sind aber auch Erkenntnisse darüber, wie sich Baumarten in ihrem unterschiedlichen Konkurrenzverhalten auf Dauer entwickeln

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



© Rolf Köppen

Als Förster geht es manchmal hoch hinaus.

und mit welcher Dynamik Wälder auf Veränderungen wie dem Sturm zu Pfingsten oder Klimaveränderungen im Allgemeinen reagieren“, erläutert Revierförster Freude – und ihm ist die Begeisterung für das Thema anzusehen: „Naturschutzfachlich spricht man auch von Prozessschutz, weil hier natürliche Prozesse ohne direktes menschliches Eingreifen ablaufen können. Daneben gibt es noch den Biotop- und Artenschutz.“

Unordnung mit Konzept

Das Konzept sieht auch vor, dass totes Holz einzelner Bäume und Baumgruppen in sogenannten Altholzinseln liegen bleiben darf. Obwohl das den Förstern immer wieder Anrufe von Bürgern

beschert, die sich darüber beschweren, dass es in ihrem Wald „unaufgeräumt“ und „unordentlich“ ist. Aber gerade Bereiche mit alten Ästen und verrottenden Stämmen können flächendeckend insbesondere den Arten auf Dauer Schutz gewähren, die genau diese Gebiete als Lebensgrundlage brauchen. Dazu zählen neben zahlreichen Insekten- und Pilz- auch Tierarten, die auf Baumhöhlen angewiesen sind. Dem Duisburg-Mülheimer Wald kommt hier eine besondere Bedeutung zu, da er schon sehr lange durchgängig als Eichen-Buchenwald existiert.

Der Duisburger Wald ist übrigens einer der ältesten Stadtwälder im Rheinland.

Vor etwa 1.000 Jahren entstand der sogenannte „Erbenwald“, ein Genossenschaftswald mit Beteiligung der Stadt. Schon zu dieser Zeit setzte die Stadt Förster ein.

Wie wertvoll diese Investition war, belegt nun auch ein Euregio-Projekt, das insgesamt neun Waldgebiete im Grenzgebiet untersuchte – so auch den Duisburger Stadtwald. Dokumentiert werden die Ergebnisse der Analyse in einer Broschüre mit einer Wanderkarte, die im Buchhandel erhältlich ist. Ein Flyer über den Kaiserberg – ebenfalls mit einem Wanderweg – gibt es zusammen mit weiteren Informationen unter <http://www.waldgeschichteuregio-rheinwaal.de/de>.



HÄFEN UND TRANSPORT AG
Mit Qualität zum Erfolg

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 · Emden · Hamburg · Gustavsburg
Mannheim · Karlsruhe · Rotterdam · Thionville



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	5	DeCeTe	B
Antwerpen	3 x pro Woche	4	DeCeTe	B
Antwerpen	3 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	5 x pro Woche	1	RRT	B
Rotterdam	5 x pro Woche	9	GWW	B
Rotterdam	5 x pro Woche	4	DeCeTe	B

CONTAINER-SEEVERKEHRE

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
Finnland				
Helsinki	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
via Mäntuluoto	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
via Kotka	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Irland				
Belfast	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Dublin	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Kasachstan				
via Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Lettland				
Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Tallinn	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Litauen				
Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Norwegen				
Oslo, Kristiansand	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
via Brevik	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Polen				
via Gdynia	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Russland				
Moskau	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
St. Petersburg	7 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
St. Petersburg	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Ust-Luga	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S

LINIENVERBINDUNGEN

CONTAINER-SEEVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Schweden/Dänemark				
via Göteborg	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
via Oxelösund	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Södertälje	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Spanien/Portugal				
Bilbao, Leixões	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Gijon, Vigo, Lissabon	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Ukraine				
via Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S

KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Schiffstyp*
Dänemark			
	wöchentlich	2	S
England			
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 täglich	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

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



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	GWV
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	GWV
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	GWV
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 GWV

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	2,4,7	B	2,4,6	B	2	DIT
Antwerpen	2,4,6	B	1,3,5	B	8	DUSS
Antwerpen	1,3,5	B	1,3,5	B	6	DIT/DKT
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	GWV
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						
Curtici via Budapest					5	DIT
Curtici via Wien					6	DIT
Ploiesti via Budapest					5	DIT
RUS - Russland						
Moskau	2,3,6	-	-	-	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
Nässjo	1-4	B	1-5	B	13	HBB
Nässjo	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
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	GWV



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
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@dkt-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 rail GmbH

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



duisport consult GmbH

Hafen- und Logistikkonzepte
Tel: +49 203 803-4210
dpc@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

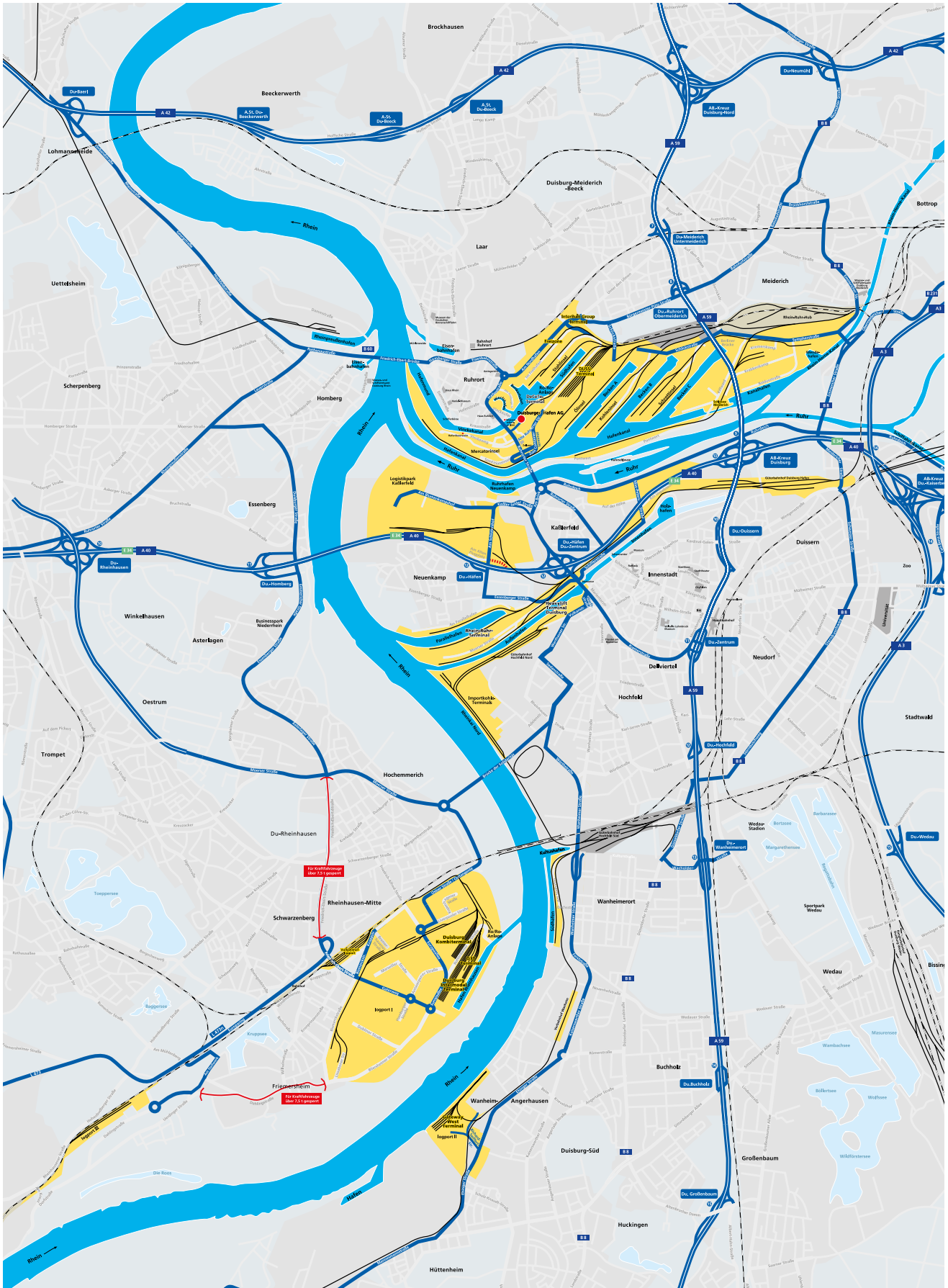
Tel: +49 203 479 76 36 | UKW-Kanal 14
anmeldung@duisport.de | mail@duisport.de

Webportal des Hafens

www.duisport.de

Unternehmenskommunikation

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



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



Henk van Dieren
CEO Samskip Van Dieren Multimodal

„Passt perfekt:
Wir wachsen jährlich um 20% -
und unsere duisport-Lösung wächst mit.“

Samskip Van Dieren Multimodal setzt auf duisport: Das internationale Logistikunternehmen nutzt das individuell nach seinen Bedürfnissen neu entwickelte KV-Terminal im Duisburger Hafen. Das Terminal ist so ausgelegt, dass es mit dem Netzwerk des führenden europäischen Multimodal-Operators mitwächst. Die Basis für die Lösung: das trimodale Netzwerk der logport-Areale - und die umfassende Logistikkompetenz von duisport, die neben der Konzeption auch den reibungslosen Betrieb des Terminals gewährleistet.

Das Ergebnis: ein optimal auf die Bedürfnisse von Samskip Van Dieren Multimodal ausgelegtes Terminal - und eine perfekte Ausgangslage für das Wachstum in der Zukunft.
duisport. Wir haben die Lösung.