



# duisportmagazin

# 4

Ein Magazin der Duisburger Hafen AG 4/2014



duisport steuert 2014 auf weiteres Erfolgsjahr zu

Verpackungsrekord erzielt

Neue Zuganbindung Duisburg – Bettemburg

EU-Projekt NEWS entwickelt innovativen Schiffstyp

duisport





# Happy End?

QR-Code scannen und erfahren, wie es weitergeht.



[www.imperial-christmas.com](http://www.imperial-christmas.com)

**HAFEN**

- 4 Zweistelliges Wachstum im Kombinierten Verkehr erwartet
- 7 Terminalerweiterung stärkt Wachstum
- 8 dpl erzielt Verpackungsrekord
- 10 logport III verknüpft Skandinavien mit Süd- und Westeuropa
- 12 Serviceangebot im Süden Deutschlands gestärkt

**NETZWERK**

- 13 Zweiter TalentAward Ruhr verliehen
- 14 EU-Forschungsprojekt NEWS

**IM FOKUS**

- 16 Gute Nachhaltigkeits-Performance erhöht Chancen bei der Talent-suche
- 18 Forschungsprojekt CDC
- 22 duisport beteiligt sich an Forschungsprojekten zum Kombinierten Verkehr

**PORTRÄT**

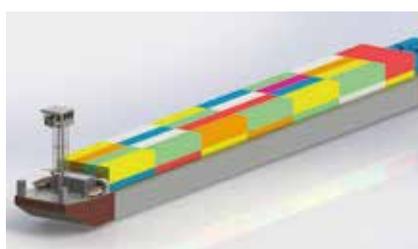
- 24 Weit vernetzt im Hafen
- 27 Leistungsstarker Partner der Chemieindustrie

**KUL-TOUR**

- 30 Alles andere als eine trockene Ausstellung

**SERVICE**

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



**4 duisport steuert 2014 auf weiteres Rekordjahr zu**

**Zweistelliges Wachstum im Kombinierten Verkehr erwartet**

Trotz konjunkturellem Wachstumsrücklauf und den spürbaren Auswirkungen internationaler Krisen auf den Transport- und Logistikmärkten, zeichnet sich für das Gesamtjahr 2014 bei duisport das beste Ergebnis der Firmengeschichte ab. Bei den wichtigsten Kennziffern wird ein deutliches Wachstum erwartet, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

**8 Projekt NANSHAN**

**dpl erzielt Verpackungsrekord**

Mit Hilfe der duisport packing logistics hat sich die größte, jemals in Deutschland gebaute, Gesenkschmiedepresse mit einem Pressdruck von 50.000 Tonnen auf den Weg nach China gemacht. Damit erzielt das Unternehmen als Verpackungsdienstleister für das Krefelder Maschinenbauunternehmen Siempelkamp einen neuen Verpackungsrekord.

**10 Neue Zuganbindung Duisburg – Bettemburg**

**logport III verknüpft Skandinavien mit Süd- und Westeuropa**

Das Bahn-Kombi-Terminal logport III in Duisburg entwickelt sich mehr und mehr zum Hub mit eigenem europaweitem Netzwerk. Im September dieses Jahres wurde nun eine neue Kombi-Linie zwischen Duisburg und Bettemburg (Luxemburg) eröffnet.

**14 CO2-Ausstoß senken**

**EU Forschungsprojekt NEWS entwickelt innovativen Schiffstyp**

Unter Federführung des Wiener Fraunhofer-Instituts arbeiten europäische Forschungseinrichtungen und Praktiker an der Entwicklung der nächsten Generation innovativer Binnenschiffe. Untersucht wird, wie das europäische Wasserstraßensystem stärker genutzt und für den Güterverkehr attraktiver gestaltet werden kann.

**IMPRESSUM**

41. Jahrgang – Heft 4/2014  
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:  
Linda Wosnitza (lw)  
Tel: +49 203 803-4455  
Fax: +49 203 803-4409  
linda.wosnitza@duisport.de

Autoren dieser Ausgabe:  
Hans-Wilhelm Dünner (dü), Tim-Oliver Frische (tof),  
Andreas Fröning (frön), Axel Granzow (gran)

Design: Visuell Marketing – visuell-marketing.com

Satz: media:grafixx, Mülheim an der Ruhr

Druck: SET POINT Medien GmbH, Kamp-Lintfort

Titelfoto: Terminalbetrieb auf logport I  
Foto: Rolf Köppen

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

# Zweistelliges Wachstum im kombinierten Verkehr erwartet

duisport steuert 2014 auf ein weiteres Rekordjahr zu



© Rolf Köppen

**Wachstum im Containerumschlag:** Der Ausbau der Duisburger Containerterminals logport I und logport III folgt einem Gesamtkonzept der duisport-Gruppe, um die Bedingungen für weiteres Wachstum zu schaffen. Damit kann das Unternehmen seine Position als weltweit größter Containerumschlagplatz im Hinterland der Seehäfen weiter ausbauen.

(dü) Trotz rückläufigen konjunkturellen Wachstums und internationaler Krisen mit spürbaren Auswirkungen auf die Transport- und Logistikmärkte zeichnet sich bei duisport für das Gesamtjahr 2014 das beste Ergebnis der Firmengeschichte ab. „Wir erwarten bei den wichtigsten Kennziffern ein deutliches Wachstum und werden die Vorjahresergebnisse beim Gesamtumschlag, im Kombinierten Verkehr sowie bei den Finanzzahlen weiter verbessern können“, erwartet Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

Im Containerumschlag wird die duisport-Gruppe das Rekordergebnis des Vorjahres voraussichtlich sogar mit einer Zunahme von 10 bis 12 Prozent über treffen. In den Monaten Januar bis einschließlich September wurden bei den drei Verkehrsträgern Schiff, Bahn und Lkw über 2,56 Millionen TEU umgeschlagen. „Wir gehen davon aus, dass die duisport-Gruppe bis zum Jahresende das Vorjahresergebnis von 3 Milli-

onen TEU weiter steigern kann und die 3,3 Millionen TEU-Marke überschreitet“, so Staake.

## **Binnenschifffahrt wächst überproportional**

Besonders erfreulich sei neben einer weiteren Zunahme der Bahnverkehre ein kräftiges Wachstum im Bereich der Binnenschifffahrt, die gegenüber den Vorjahren überdurchschnittlich zugenommen habe. Wichtigster Wachstumstreiber sei weiterhin der Kombinierte Verkehr, der mittlerweile 50 Prozent des Gesamtumschlags ausmache. „Dies ist auch das Ergebnis unserer kontinuierlichen Investitionen in neue Umschlagstechnik. So erhält das DIT-Terminal in 2014 seinen dritten Bahnkran und im logport III wurden im Zuge der Umsetzung der zweiten Ausbaustufe zwei Brückenkräne installiert, was dem im interkontinentalen Kombiverkehr engagierten Terminal neue Wachstumspotenziale eröffnet“, berichtet Staake. Mittlerweile verfügt der Standort Duisburg an

seinen rechtsrheinischen und linksrheinischen Terminals über jeweils 10 leistungsfähige Containerbrücken, die durch Neuansiedlung potenter Nutzer wie Audi und VW, aber auch durch die Erweiterung vorhandener Logistikanlagen eine stetig wachsende Auslastung verzeichnen könnten. „Wie schon in den Vorjahren stammt unser Wachstum vor allem aus den vor Ort generierten Umschlagsmengen und aus der Entwicklung neuer kontinentaleuropäischer Transportrelationen im Bahnverkehr, etwa in die Türkei, nach Skandinavien oder nach China“, so Staake.

## **Neues Wachstum bei fossilen Brennstoffen**

Trotz negativer Folgen der Energiewende mit der systematischen Subventionierung erneuerbarer Energien, die mehr und mehr zulasten fossiler Energieträger geht, konnte duisport das Güteraufkommen in diesem Bereich stabilisieren. „Mit der Übernahme der Kohleninsel im vergangenen Jahr haben wir die Wei-

chen für weiteres Wachstum im Bereich Massengutumschlag gestellt. Die positive Entwicklung der letzten Monate hat gezeigt, dass das Gelände zu den modernsten Anlagen in Europa gehört und sehr wettbewerbsfähig ist“, erläutert Staake. Am 17. Oktober haben die Duisburger Hafen AG und die HMS Bergbau AG Coal Division (HMS) eine langfristige Partnerschaft zur weiteren Entwicklung der Kohleninsel geschlossen. Die HMS wird hier, gemeinsam mit duisport, eine Kohlenumschlaganlage errichten und betreiben, die auch zur Klassifizierung und zum Mischen von Kohlen genutzt werden kann. Im Frühjahr 2015 soll die Anlage dann in Betrieb gehen. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf mehr als 10 Mio. Euro. Erich Staake: „Mit HMS haben wir ein renommiertes Unternehmen gewinnen können, durch das die Gesamtfläche der Kohleninsel in Kürze wieder voll genutzt sein wird.“

### Projekt- und Verpackungslogistik wächst mit den Kunden

Aber auch in anderen Segmenten des Massen- und Stückgutverkehrs konnten durch die Erschließung neuer Märkte und die Gewinnung neuer Kunden wichtige Akzente gesetzt werden. Der Bereich Verpackungs- und Schwergutlogistik konnte sich trotz unbefriedigender Marktlage der Maschinen- und Anlagenbauer, einer verhaltenen Wirtschaftsentwicklung im Exportbereich sowie dem zurückgegangenen Wirtschaftswachstum in China stabil entwickeln. Zu spüren war jedoch ein schärferer Preiswettbewerb. „Auch in diesem Jahr konnten wir unser Netzwerk in dem Bereich Industriedienstleistungen ausbauen. In Süddeutschland haben wir unsere Marktpräsenz weiter verstärkt und sind nun regional und geografisch flächendeckend für die Maschinenbauindustrie und den Anlagenbau tätig. Dank eigener Verpackungs- und Logistikaktivitäten in den großen Seehäfen wie Rotterdam, Antwerpen und Ham-

burg sowie in Indien und China können wir die internationalen Projekte unserer Kunden qualifiziert begleiten. Da wir mit unseren Projektlogistikexperten vor Ort beim Kunden präsent sind, werden wir von Beginn an in die internen Planungsprozesse involviert und können gemeinsam mit den Projektleitern des Kun-

in Zukunft kräftig weiterentwickeln“, kündigt Staake an. Mehrere neue Projekte seien in der Pipeline und würden noch vor Jahresende der Öffentlichkeit vorgestellt. „Das Hochfahren des CKD-Logistikzentrums der Audi AG und der Start einer vergleichbaren Anlage von VW sind 2014 neben dem sprunghaften Wachstum von



*Im Oktober 2014 haben die Duisburger Hafen AG und die HMS Bergbau AG Coal Division (HMS) eine langfristige Partnerschaft zur weiteren Entwicklung der Kohleninsel geschlossen. Die Duisburger Kohleninsel baut damit weiter ihre Aktivitäten aus, sodass ab Frühjahr 2015 zusätzlich bis zu 500.000 Tonnen Kohle pro Jahr umschlagen werden.*

den optimale Lösungen entwickeln und umsetzen“, betont Staake.

### Wachstum aus Ansiedlungsprojekten

Erneut ist der Binnenhafen Duisburg 2014 stärker als die europäischen Seehäfen gewachsen. „Die Gründe für diese Entwicklung liegen darin, dass wir stetig neue eigene Mengen aus unseren Ansiedlungsprojekten, etwa in logport I, II und III, generieren und mit unseren kontinentaleuropäischen Bahnverkehren eigene Wachstumschancen unabhängig vom maritimen Verkehr erschließen. Beide Marktsegmente werden wir auch

logport III Treiber der wiederum erfreulichen Mengenzunahme im kombinierten Verkehr gewesen. Mit Investitionen in unsere vorhandenen Terminals in logport I und III und dem Start der Vermarktung attraktiver Flächen wie logport IV in Kamp-Lintfort schaffen wir die Grundlagen für weiteres Wachstum in den nächsten Jahren“, kündigt Staake an.

### Automobilstandort Duisburg

„Mit der Ansiedlung der Automobilindustrie haben wir 2014 zudem ein wichtiges Zeichen für den Industriestandort NRW gesetzt: Opel schließt in Bochum,

A Member of WorldWideAlliance®

... auf den Weltmeeren Zuhause!

## 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](mailto:service@saco-duisburg.de)

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

[www.saco.de](http://www.saco.de)

**saco**  
 ... shipping and more!

25 Jahre  
 1989 2014

Audi und VW eröffnen in Duisburg. Und Ford nutzt die direkte Zugverbindung von Duisburg nach China für die Distribution seiner Automobilkomponenten. Die anspruchsvolle Automobillogistik konnte nur durch intelligente Prozesse und innovative Logistikketten an den Standort Duisburg gebunden werden“, berichtet Staake. „Zahlreiche namhafte Automobilzulieferer sind im Siegerland, Sauerland, Westfalen und dem Rheinland beheimatet und profitieren von dieser Entwicklung, auf die sich auch international tätige Automobillogistiker mit eigenen Niederlassungen in Duisburg eingerichtet haben.“ Die bislang unter Rückladungsmangel leidenden wöchentlichen Zugverbindungen zwischen China und Duisburg werden mittlerweile für den Transport von Fertigungsaufbauten deutscher Premiumhersteller in Containern in der Gegenrichtung genutzt.

### Sorgenkind Infrastrukturentwicklung

Sorge bereitet dem Duisburger Hafenchef die Entwicklung der nationalen Infrastruktur. Trotz einstimmiger Beschlüsse der Bundesländer zur Umsetzung der Empfehlungen der Bodewig-Kommission finde sich davon so gut wie nichts im Koalitionsvertrag und der Ausgabenplanung der 2013 neugewählten Bun-

desregierung. Infrastruktur werde weiter auf Verschleiß gefahren und die Investitionsquote der öffentlichen Hand sinke seit Jahren.

„Wenn nicht jetzt, wann denn sonst können wir einen Richtungswechsel wagen? Noch nie in der Geschichte der Bundesrepublik gab es einen günstigeren Zeitpunkt, um Investitionen zu tätigen. Die Zinsen tendieren gegen null, die Liquidität in den Finanzmärkten ist gegeben und die Regierungskoalition verfügt über eine breite Mehrheit, um notwendige Beschlüsse zu verabschieden“, fordert Staake. See- und Binnenterminals seien seit Jahren recht erfolgreich, die Forderungen der Politik zur Verlagerung von Verkehr von der Straße auf Schiene und Wasserstraße umzusetzen. „Dennoch prägen marode Brücken bei Straße und Schiene und sanierungsbedürftige Wasserbauwerke das Bild der deutschen Infrastruktur. Die deutsche Industrie macht heute Investitionen in neue Projekte aber auch von der vorhandenen Infrastruktur abhängig. Wenn wir so weitermachen wie bisher, haben wir künftig immer schlechtere Karten im europäischen Wettbewerb“, ist Staake überzeugt: „In Sachen Infrastruktur haben wir kein Erkenntnispro-

blem, wir haben ein Umsetzungsproblem. Schnelle und mutige politische Entscheidungen sind nötig!“

### Stabiles Wachstum im Wettbewerb

Duisport habe 2014 trotz widriger Umfeldbedingungen ein gesundes Wachstum erzielen können. Das Unternehmen befinde sich in soliden Verhältnissen. „Auch in Zukunft müssen wir uns eine stabile Marktposition im Wettbewerb jeden Tag neu erarbeiten. Wir müssen die Märkte immer wieder neu analysieren, neue Chancen erkennen und mit sinnvollen Investitionen für unser Unternehmen nutzen. Um weitere Potenziale zu erschließen und aus eigenem Geschäft organisch zu wachsen, benötigen wir qualifizierte Mitarbeiter mit intermodalen Denkstrukturen“, ist Staake überzeugt. Diese seien allerdings im Arbeitsmarkt schwer zu finden, da es auf allen Ebenen an verkehrsträgerübergreifender Ausbildung mangle. Insofern setzt Duisport auch künftig auf die qualifizierte Aus- und Fortbildung seiner Mitarbeiter. „Leitbild der Entwicklung in der Zukunft ist ‚Qualität vor Quantität‘. Dabei spielt der Wettbewerb eine entscheidende Rolle, denn er spornt uns zu neuen Leistungen an und verhindert, dass wir selbstgefällig werden“, so Staake abschließend.



## 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**

# Terminalerweiterung stärkt das Wachstum



Der neue Bahnkran auf logport III konnte im August 2014 den Vollbetrieb aufnehmen.

(lw) Der Ausbau der Containerterminals logport I und logport III hat die nächste Stufe erreicht: Der erste von zwei geplanten Bahnkränen auf dem bimodalen Terminal logport III in Duisburg-Hohenbudberg konnte im August seinen Vollbetrieb aufnehmen. Der Zweite ist bereits im Bau. Schon Anfang des Jahres hatte die duisport-Gruppe angekündigt, die Kapazitäten der beiden linksrheinisch gelegenen Containerterminals zu erweitern.

Mit einer Kapazität von 90.000 Ladeeinheiten pro Jahr läuft der neue Portalkran im Vollbetrieb und trägt damit der verstärkten Nachfrage und den zusätzlichen Bahnverkehren auf logport III Rechnung. „Seit der Inbetriebnahme von logport III Anfang 2013 konnten die umgeschlagenen Mengen kontinuierlich gesteigert werden, insbesondere durch unseren Hauptkunden Samskip Van Dieren Multimodal“, freut sich Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, über die positive Entwicklung des KV-Terminals. „Darüber hinaus nutzen inzwischen auch weitere Kunden unser Terminal, mit steigender Tendenz.“

Ein belgischer Bahnoperateur fährt beispielsweise drei Züge pro Woche von logport III nach Novara in Italien, und Lübeck wird mittlerweile mit sechs Zügen pro Woche durch einen deutschen Bahnbetreiber bedient. Hinzu kommen Mengen von im Chempark Krefeld-Uerdingen ansässigen Kunden wie Lanxess, die von der duisport agency GmbH, einem Tochterunternehmen der Duisburger Hafen AG, abgewickelt werden. Die verstärkten Bahnrelationen führen insgesamt zu einer kontinuierlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene – und entlasten somit den Straßenverkehr um mehrere Tausend Lkw.

Um auch künftig weitere Mengensteigerungen auf logport III abwickeln zu können, hat der Aufbau für den zweiten, baugleichen Bahnkran bereits Anfang November begonnen. Die Arbeiten sollen bis Jahresende abgeschlossen sein. Ausgestattet mit innovativer Technologie, ist es zudem möglich, das Lärmniveau der Kräne so gering wie möglich zu halten. Verschiedene Forschungsprojekte begleiten dabei den Einsatz der Technik.

## 10 Millionen Euro investiert

Für das Gesamtprojekt hat die duisport-Gruppe umfassend investiert: Die Kosten für beide Kräne, die benötigten mehr als 700 Meter langen Kranbahnen sowie die Erweiterung der Terminalfläche um drei Hektar belaufen sich auf rund 10 Millionen Euro.

Die kontinuierlichen Kapazitätserweiterungen an den Duisburger Containerterminals folgen dabei einem Gesamtkonzept der duisport-Gruppe, das die Bedingungen für weiteres Wachstum schaffen soll. „Schon im Januar 2015 werden wir Kapazitäten für einen Umschlag von 5 Millionen Standard-Containern im Jahr aufweisen. Damit können wir unsere Position als größter Containerumschlagplatz in Zentraleuropa weiter ausbauen“, so Staake.



## dpl erzielt Verpackungsrekord

Als Verpackungsdienstleister für das Krefelder Maschinenbauunternehmen Siempelkamp erzielt die dpl im Frühjahr einen Verpackungsrekord und verpackt eine Gesenkschmiedepresse mit einem Pressdruck von 50.000 Tonnen.

(gran) Mit Hilfe der duisport-Gruppe hat sich im Frühjahr 2014 die größte, jemals in Deutschland gebaute Presse für die Metallumformung auf den Weg nach China gemacht: eine Gesenkschmiedepresse mit einem Pressdruck von 50.000 Tonnen.

„Wir waren der Verpackungsdienstleister für das Krefelder Maschinenbauunternehmen Siempelkamp, das diese Gesenkschmiedepresse mit einem Pressdruck von 50.000 Tonnen im Auftrag der chinesischen Nanshan-Gruppe gebaut hat“, sagt Christian Trapp, Projektleiter und Leiter Technische Dienste bei duisport packing logistics GmbH, der Verpackungs-Tochtergesellschaft der Duisburger Hafen AG. Das Projekt, das noch eine zweite kleinere Presse mit einer Presskraft von 12.500 Tonnen umfasst, gilt nicht nur als der bislang spektakulärste Schwerteil-Transport in der 130-jährigen Geschichte der Siempelkamp-Gruppe. Es ist auch das bislang größte Schwergut-Verpackungsprojekt der dpl.

Die beiden Pressen wurden entsprechend demontiert in drei Lots verschifft. Bei der ersten Lieferung im Mai haben bereits 26 Maschinenkomponenten mit Stück-

gewichten zwischen 89 und 287 Tonnen das Krefelder Werk von Siempelkamp verlassen. Zwei weitere Lieferanteile mit ähnlichem Umfang folgten, so dass insgesamt rund 20.000 Frachttonnen und 150 Container von Krefeld über den Hafen im chinesischen Longkou zur Baustelle des Kunden befördert wurden. Insgesamt wurden 90 Schwerteile mit Einzelgewichten von 20 bis 280 Tonnen transportiert – und alle mussten verpackt werden.

Warum Nanshan den Auftrag nach Deutschland vergeben hat, liegt für Siempelkamp auf der Hand: „Ausschlaggebend war unser überzeugendes Konzept für diese außerordentlich große Presse“, sagt Hans W. Fechner, Sprecher der Geschäftsführung. „Wir liefern die gesamte Anlage aus einer Hand – von der Konstruktion über das Gießen und Bearbeiten der Gussteile bis zur Montage und Inbetriebnahme vor Ort.“ Siempelkamp sei der weltweit einzige Hersteller von Pressen dieser Größenordnung, der seinen Kunden diesen Leistungsumfang biete.

### Enge Abstimmung

„Wir waren bereits in der Projektierungs-

phase eng eingebunden“, berichtet Trapp aus Sicht von dpl über das Vorhaben. Denn die Abstimmung und der Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten, vom Hersteller über den Verpacker bis zum Transporteur, seien das A und O für ein solches Projekt. Erste Details zur Verpackungslösung werden hier erarbeitet. Trapp: „Wir müssen beispielsweise den Transportablauf genau kennen: Welche Fahrzeuge werden eingesetzt und wie sehen Handhabung und Zwischenlagerung aus? Jedes Detail ist wichtig, um die optimale Verpackungslösung zu finden.“ Siempelkamp und dpl seien aber ein eingespieltes Team – das Maschinenbauunternehmen aus Krefeld ist langjähriger Kunde. Später setze man sich sogar mit den Konstrukteuren an einen Tisch, um über Modifikationen am Produkt nachzudenken, die den Transport sowie den Umgang mit den schweren Teilen erleichtern könnten. „Bauteil sowie Verpackungs- und Transporttechnik müssen optimal aufeinander abgestimmt sein“, meint Trapp, der selbst Maschinenbauingenieur ist. Mit den ersten Konstruktionszeichnungen an der Hand mache sich dpl dann daran, für die einzelnen Bauteile Verpackungen und

Transportgestelle mittels CAD-Technik zu entwerfen.

„Sobald die erste Verpackung ansteht, kommt es auf die strikte Einhaltung der Termine an“, betont Trapp. Meist beginne dpl damit schon direkt nach der Werkbank. Im Krefelder Siempelkamp-Werk haben sich bis zu zehn seiner Mitarbeiter während des neunwöchigen Projekts ausschließlich darum gekümmert. „Wir müssen dabei so sauber arbeiten, dass keine Termine in der Lieferkette gefährdet werden oder sogar der Betrieb im Werk blockiert wird“, erläutert Trapp. Hier werde daher nicht nach der Stechuhr gearbeitet.

### Gestelle selbst konstruiert

Der Verpackungsprozess selbst ist komplex. Mechanisch bearbeitete Flächen an den Bauteilen werden zum Beispiel durch Spezialfolien und passgenaue Holzverkleidungen geschützt. Manche Teile werden auch in Schwergutkisten verpackt. Entscheidend aber ist die Konstruktion von speziellen Transportgestellen – sowohl aus Stahl als auch aus Holz, um die Bauteile überhaupt bewegen und transportieren zu können. „Wir planen und konstruieren die Gestelle deswegen selbst“, so Trapp. dpl hat insgesamt 65 Schwergut-Teile mit einem Gesamtgewicht von 8.000 Tonnen verpackt. Das entspricht einem durchschnittlichen Gewicht von etwa 125 Tonnen pro Packstück. Allein das Verpackungsmaterial summierte sich auf ein Gewicht von 260 Tonnen, davon 115 Tonnen Holz- und 145 Tonnen Stahlkonstruktionen.

Die Logistik-Abteilung von Siempelkamp hat dann den Mammut-Transport organisiert und koordiniert. „Für unsere



*Das Projekt, das noch eine zweite kleinere Presse mit einer Presskraft von 12.500 Tonnen umfasst, gilt als der bislang spektakulärste Schwerteil-Transport in der Geschichte der Siempelkamp-Gruppe.*

Mannschaft war das Projekt logistische Schwerstarbeit“, sagt Ronald Hammerbeck, Logistik-Manager bei Siempelkamp. „Die Abmessungen der einzelnen Komponenten und die hohen Gewichte stellten uns vor außergewöhnliche Herausforderungen und bedurften einer sehr langen Planungsphase.“ Die Abstimmung mit allen Partnern und dem Kunden musste dabei auf den Punkt passen. Die neuen Pressen sollen schließlich zum versprochenen Termin im Frühsommer 2015 in Betrieb gehen können.

Alle Komponenten mit einem Gewicht von mehr als 200 Tonnen wurden für die Auslieferung zunächst mit einem Selbstfahrer (Self Propelled Modular Transporter) so in Position gebracht, dass die Schwertransporter beladen werden und die Fertigungshalle verlassen konnten.

Beauftragt mit dem Transport war der Schwerlast-Spezialist Bohnet GmbH. Dessen Zug- und Schubfahrzeuge der Spezial-Tiefelader sind mit jeweils 680 PS ausgestattet und wiegen zusammen 70 Tonnen. Hinzu kommen Trailer (50 Tonnen) für das zu transportierende Pressenteil (bis zu 287 Tonnen), so dass sich ein maximales Gesamtgewicht der Transporter von über 400 Tonnen ergibt. Zum Vergleich: Ein unbeladener Airbus A380 vom Typ 800 wiegt lediglich 275 Tonnen.

Vom Werk in Krefeld aus wurden die Pressenteile zum Umschlagterminal im Hafen Krefeld-Uerdingen transportiert und dort unter anderem von einem 400-Tonnen-Raupenkrane auf Binnenschiffe verladen. Zwei Tage später wurde die schwere Fracht im Hafen Antwerpen auf ein Seeschiff umgeladen. Hinzu kamen Teile von Zulieferern sowie Pressen-Komponenten, die bereits im Seehafen lagerten. Insgesamt wurden drei Teillieferungen vergleichbarer Größenordnungen verschifft – außerdem die etwa 150 Seecontainer mit Zubehör, Werkzeugen und Montageequipment. Am Ende waren die Komponenten gut 65 Tage von Krefeld bis zur Baustelle des Kunden in China unterwegs. Montagebeginn der Pressen war im Sommer.

Nanshan Aluminium ist als Teil der Nanshan-Gruppe in Longkou innerhalb der Provinz Shandong ansässig. Das Unternehmen hat sich seit seiner Gründung 1978 zu einem der größten Aluminium-Verarbeiter in China entwickelt. Aktuell investiert es in die Fertigung von Schmiedeteilen aus Aluminium- und Titan-Legierungen für die Flugzeugindustrie und errichtet ein Schmiedewerk auf der „grünen Wiese“.



*Dank der guten Kooperation zwischen Siempelkamp und der dpl konnte der Auftrag optimal durchgeführt werden.*

# logport III verknüpft Skandinavien mit Süd- und Westeuropa



© cfl multimodal

Ein Kombizug von CFL multimodal verlässt das Containerterminal Bettemburg.

(dü) Das Anfang 2013 in Dienst gestellte Bahn-Kombi-Terminal logport III in Duisburg-Hohenbudberg entwickelt sich mehr und mehr zum Hub mit eigenem Netzwerk für kontinentaleuropäische Verkehre. Nach Eröffnung der Green-Bridge Multimodal-Verbindung per Bahn zwischen Duisburg und Triest/Italien sowie weiter per Schiff nach Istanbul/Türkei Anfang Januar 2014, wurde im September eine neue Bahn-Kombi-Linie zwischen Duisburg und Bettemburg/Luxemburg mit Anschlussverbindungen nach Lyon/Frankreich und Le Boulou/Spanien eröffnet.

Die neue Verbindung verknüpft das Kombi-Netzwerk von CFL multimodal in Luxemburg mit Spanien und Frankreich über das logport III Hub mit dem Samskip-Multimodal-Netzwerk zu den skandinavischen Ländern. CFL multimodal arbeitet dafür mit ECL und Samskip Van Dieren zusammen, die für die Traktion der Hochfrequenz-Shuttle-Verbindungen von Duisburg nach Lübeck, in die schwedischen Städte Helsingborg,

Nässjö, Älmhult, Katrineholm und Göteborg sowie ins dänische Hoje Taastrup verantwortlich sind.

Möglich wurde die Aufnahme dieser Verkehre auch durch die Indienstellung des neuen Bahnkrans im logport III, der Mitte August seinen Vollbetrieb aufgenommen hat. Bis zum Jahresende 2014 wird ein zweiter baugleicher Kran folgen. Mit dieser Kapazitätserweiterung wird der verstärkten Nachfrage und den zusätzlichen Bahnverkehren auf logport III Rechnung getragen.

Die umgeschlagenen Mengen konnten seit Aufnahme des Betriebs auf logport III zu Beginn 2013 permanent gesteigert werden. Unterstützung bei den erfreulichen Entwicklungen bot hierbei die Kooperation mit dem Hauptkunden Samskip Van Dieren, aber auch weitere Kunden nutzen das Terminal immer häufiger.

Neben den Mengen, die aus den im CHEMPARK Krefeld-Uerdingen ansässigen Unternehmen kommen, fahren von

Duisburg-Hohenbudberg aus belgische Bahnoperatoren beispielsweise nach Italien und auch Lübeck wird mittlerweile mit sechs Zügen wöchentlich bedient.

„Die verstärkten Bahnrelationen führen insgesamt zu einer kontinuierlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene und entlasten somit den Straßenverkehr in Europa um Tausende Lkw“, freut sich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

## CFL multimodal

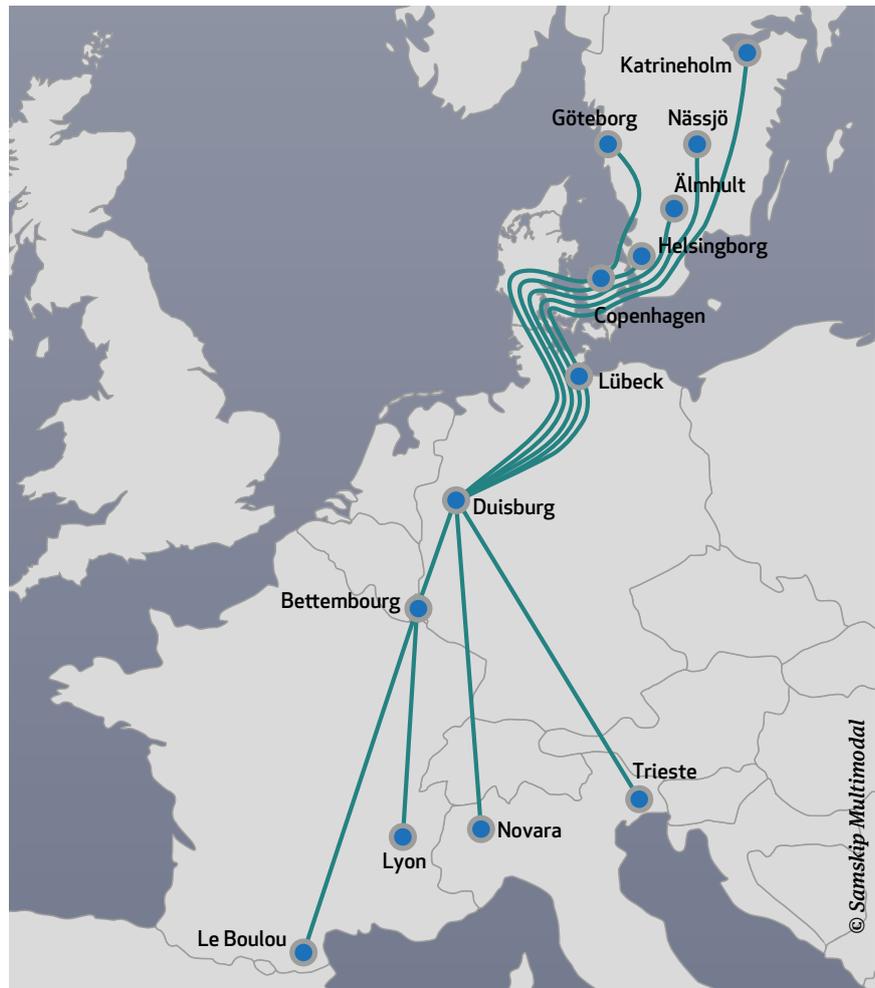
Neuer Partner in logport III ist nun CFL multimodal, eine Tochtergesellschaft der luxemburgischen Staatsbahn CFL und führender Anbieter im multimodalen Güterverkehr in Luxemburg. Das Unternehmen hat mehr als 30 Jahre Erfahrung im kombinierten Transport. Über das Terminal Bettemburg bietet CFL multimodal in Zusammenarbeit mit der Schwestergesellschaft CFL cargo regelmäßige Fernverbindungen zu den Nordseehäfen ebenso wie zur Ostsee und nach Südeuropa an.

Die neue Zugverbindung zwischen den Terminals Bettemburg und Hohenbudberg ersetzt einen bisher angebotenen Direktzug nach Lübeck. Der Duisburg-Zug läuft mittlerweile stabil dreimal wöchentlich in beide Richtungen und ist zu mehr als 70 Prozent ausgelastet. Die Züge, für deren Traktion CFL cargo verantwortlich ist, können Container, Sattelanhänger und kranbare Sattelaufleger transportieren. In Bettemburg besteht unmittelbarer Anschluss an vier tägliche Kombiverbindungen nach Le Boulou an der spanischen Grenze zu Frankreich und drei wöchentliche Verbindungen nach Lyon, eine der führenden Wirtschaftsregionen Frankreichs. „Die Ende Juni 2014 gestartete Kombilinie zwischen dem CFL-Terminal in Bettemburg und dem PEH-Terminal in Lyon wurde sehr gut vom Markt angenommen und wird dank der zusätzlichen Nachfrage aus Duisburg ab Januar sechsmal wöchentlich gefahren“, so Eric Lambert, Direktor Kombi-Transport bei CFL.

#### Wirtschaftsregionen verknüpfen

„Mit dieser neuen Direktverbindung zwischen Skandinavien, Frankreich und Spanien ist endlich der langgehegte Traum in Erfüllung gegangen, diese dynamischen europäischen Wirtschaftsregionen durch eine verlässliche Transportverbindung zu verknüpfen. Transporte auf diesem Korridor werden künftig nicht auf der Straße im Stau stehen, sondern von sehr schnellen Kombiverbindungen per Bahn profitieren“, so Johan Logtenberg, Geschäftsführer von Samskip Van Dieren Multimodal. Auch Henk van Dieren, CEO des Unternehmens, freut sich über den Erfolg der strategischen Partnerschaft mit CFL multimodal: „Erstmals realisieren wir über den Hub in logport III multimodale Transporte quer durch Europa vom Nordkap bis Gibraltar.“

Erfreulich ist auch die Entwicklung der vor neun Monaten gestarteten Kombiverbin-



*logport III in Duisburg-Hohenbudberg entwickelt sich mehr und mehr zum Hub mit eigenem europaweiten Netzwerk.*

dung GreenBridge Multimodal zwischen Skandinavien, Deutschland und der Türkei über das Hub Duisburg-Hohenbudberg. Das gemeinsame Projekt von Samskip Multimodal B.V. und Intercombi (ICL) Transport, einer Tochtergesellschaft des führenden türkischen Logistikers NETLOG Logistics Group, bietet dreimal wöchentlich eine Blockzugverbindung zwischen logport III und dem Hafen Triest in Italien. Dort wird ein sechsmal wöchentlich ver-

kehrender RoRo-Dienst per Seeschiff in die Türkei erreicht.

#### Vorteile erkannt

„Verlader in Skandinavien, Deutschland und der Türkei, die Fracht in beide Richtungen transportieren, haben in den vergangenen Monaten die Vorteile dieser effizienten und verlässlichen multimodalen Verbindung gegenüber den risikoreichen, transeuropäischen Lkw-Fahrten auf der Straße erkannt. Sie haben ihre Transporte auf 13,6 Meter lange Megatrailer sowie 45-Fuß-Container im kombinierten Bahn-See-Verkehr umgestellt“, so Gert-Jan Meijer, GreenBridge-Manager Multimodal Services – Turkey Trade. „Mittlerweile sind unsere Züge zu 80 Prozent in beiden Richtungen ausgelastet, sodass wir ab Januar 2015 unsere Pläne, den Dienst auf sechsmal wöchentlich zu erhöhen, sukzessive umsetzen werden.“

# LANDO

heavy-lift-east.com



# dpl Weinzierl Verpackungen GmbH

*Ein Unternehmen der duisport-Gruppe*

## Serviceangebot im Süden Deutschlands gestärkt

(lw) Die duisport-Gruppe hat ihr Geschäftsfeld Verpackungslogistik gestärkt – durch die Fusion der dpl Süd GmbH mit der Weinzierl Verpackungen GmbH. Unter dem Namen dpl Weinzierl Verpackungen GmbH soll jetzt das Leistungsportfolio erweitert und optimiert werden.

Im August 2014 hatte die duisport-Gruppe die Mehrheitsanteile an der im süddeutschen Raum tätigen Weinzierl-Gruppe übernommen. Der Hauptsitz der neuen Gesellschaft liegt im bayerischen Sinzing (Landkreis Regensburg), dem bisherigen Weinzierl-Sitz. Die Leitung obliegt den Geschäftsführern Hans-Peter Weinzierl und Peter Trapp.

Mit der Fusion hat die duisport-Gruppe die bereits seit einiger Zeit bestehende Kooperation mit den Süddeutschen intensiviert und weitere Geschäftsteile an den Weinzierl-Gesellschaften

erworben. Hierzu gehören neben der dpl Weinzierl Verpackungen GmbH auch die Holz Weinzierl Fertigungen GmbH & Co. KG sowie die Omnipack GmbH. Die Weinzierl-Gruppe gilt als Spezialist für Transport- und Schwergutverpackungen. Sowohl bei der Kisten- und Palettenfertigung als auch bei innovativen Verpackungssystemen, einem breiten Spektrum an Verpackungsdienstleistungen und der professionellen Aluverbundhauben-Fertigung bieten die Weinzierl-Gesellschaften ihren Kunden den kompletten Rundumservice. Das bereits an den übrigen Verpackungs-Standorten der duisport-Gruppe etablierte Verfahren der Losteilschannung wird von den Weinzierl-Gesellschaften ebenfalls umgesetzt.

### Regionale Präsenz und Know-how in Süddeutschland

Durch die Verschmelzung der Geschäftsaktivitäten will duisport nun die guten

Verbindungen und das starke Netzwerk der Weinzierl-Gruppe noch besser nutzen – insbesondere im süddeutschen Raum und dem angrenzenden Ausland. Gleichzeitig soll der Zusammenschluss die regionale Präsenz der Verpackungssparte der duisport-Gruppe in Süddeutschland stärken. Das ist gelungen: Durch die Fusion ist der Hafentreiber seit dem Sommer mit geschulten Fachkräften an den Standorten in Sinzing, Velburg und Langerringen (Bayern) sowie Schönheide (Sachsen) und Metzingen (Baden-Württemberg) präsent. Dadurch hat die Gruppe ihre Kundennähe in diesen Regionen deutlich verbessert – und kann in Süd- und Ostdeutschland das Know-how und die innovativen Verpackungslösungen von duisport umfassend etablieren.



Intermodales  
Container-Netzwerk

[www.neska-intermodal.eu](http://www.neska-intermodal.eu)

**neska**  
INTERMODAL

WE ARE IMPERIAL

## TalentAward Ruhr 2014



## Zweiter TalentAward Ruhr verliehen

Erich Staake übergibt Preis für individuelle Förderung junger Menschen

*Gruppenbild mit Ministerin: Alle Preisträger, Talente und Laudatoren der TalentAward-Verleihung 2014 sowie Wissenschaftsministerin Svenja Schulze (3. v. r.).*

(lw) Verdiente Anerkennung für großes Engagement: Der Initiativkreis Ruhr und seine Bildungsinitiative TalentMetropole Ruhr haben zum zweiten Mal in Folge den TalentAward Ruhr verliehen. Der mit insgesamt 20.000 Euro dotierte Preis würdigt Menschen, die sich beispielhaft für die Aus- und Weiterbildung des Nachwuchses im Ruhrgebiet einsetzen. Die Veranstaltung fand am 6. November im ThyssenKrupp Quartier in Essen als feierlicher Höhepunkt der TalentTage Ruhr 2014 statt.

Um engagierte Talentförderer mit diesem ehrenhaften Preis auszuzeichnen, trafen sich auf Einladung des Projektträgers Initiativkreis Ruhr Talente, Förderer sowie Vertreter von Unternehmen, Gesellschaft und Bildungsakteure. „Wir wollen besonders engagierten Personen, die andere fördern, eine Bühne geben. Denn sie sind nicht nur Vorbilder für den Nachwuchs. Sie stehen stellvertretend für alle, die mit ihrem Einsatz jungen Menschen die Türen zu Bildung und beruflicher Perspektive öffnen“, betonte Michael Schmidt, Vorsitzender des Vorstands der BP Europa SE und Bildungsbeauftragter des Initiativkreises Ruhr.

Zum Auftakt der diesjährigen Veranstaltung sorgte der amtierende Deutsche

Beatbox-Meister Kevin O’Neal mit seiner Performance für eine aufgelockerte Atmosphäre. Hauptredner des Abends waren NRW-Wirtschaftsministerin Svenja Schulze und Michael Schmidt. Durch die Veranstaltung, die ausreichend Gelegenheit für thematische Impulse und weiterführende Diskussionen bot, führte WDR-Moderatorin Asli Sevindim.

### Preisträger 2014

Doch im Fokus der Veranstaltung standen die vier Award-Gewinner. Als Preisträger 2014 wurde unter anderem Yassine Zerari ausgezeichnet, der mit seinem Vorzeigeprojekt „Duisburger Schulmodell“ auch leistungsschwächeren Schülern, die sonst durch die klassischen Suchraster fallen, die Chance bietet, ihre Talente und Stärken Personalverantwortlichen von Unternehmen zu präsentieren. Mit Maßnahmen wie regelmäßigen Workshops zum Thema Berufsorientierung, Coaching bei der Formulierung von Bewerbungen oder Vorstellungsgesprächen genießt er bei den Jugendlichen hohe Akzeptanz. Aufgrund seines persönlichen Werdegangs und seiner hohen Motivation, Jugendliche fit für ihren Weg in die Arbeitswelt zu machen, gelingt es Yassine Zerari, auf sie einzugehen und mit ihnen auf Augenhöhe zu kommunizieren. Er nimmt ihre Ängste und baut Selbstvertrauen auf in einer äußerst

wichtigen Lebensphase der jungen Menschen. Knapp 80 Unternehmen konnte Yassine Zerari inzwischen für sein Duisburger Schulmodell gewinnen und hat in den vier Jahren seit Bestehen mehr als 200 Jugendliche an Betriebe vermittelt. Ein besonderes Engagement, das Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, in seiner Laudatio auf den Preisträger hervorhob und mit der Verleihung des TalentAwards honorierte.

Zu den Preisträgern für vorbildliches und beispielhaftes Engagement zählten ebenso Dr. Anna Katharina Jacob, Leiterin von ProSALAMANDER, einem Qualifizierungsprogramm für ausländische Akademiker an der Universität Duisburg-Essen, Ulrike Nixdorff, Leiterin der Schule am Hexbachtal in Mülheim und Dr. Hans-Jürgen Badziong, Lehrer am Berufskolleg Gladbeck.

Die Laudatio für die weiteren Preisträger hielten Klaus Engel, Vorsitzender des Vorstands der Evonik Industries AG und Moderator des Initiativkreises Ruhr, Bärbel Bergerhoff-Wodopia, Mitglied des Vorstands der RAG-Stiftung und Michael Schmidt. Nähere Informationen zur TalentMetropole Ruhr und dem breiten Angebot der Initiative finden sich auch unter [www.talentmetropoleruhr.de](http://www.talentmetropoleruhr.de)

# Wie der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um die Hälfte sinken kann

EU-Forschungsprojekt NEWS entwickelt innovativen Schiffstyp für die Donau



© www.news-fp7.eu

Mit einer Leertauchtiefe von 100 Zentimetern und einem Ballastwassertank von 800 Kubikmetern bietet das NEWS-Binnenschiff neue Transportalternativen sowohl bei Niedrig- als auch Hochwasser im Rhein-Main-Donauverkehr.

(di) Einige europäische Flüsse wie der Rhein werden bereits heute intensiv für Gütertransporte genutzt. Das Potenzial ist vielfach jedoch noch nicht ausgeschöpft – zum Beispiel auf der Donau. Unter Federführung des Wiener Fraunhofer-Instituts arbeiten europäische Forschungseinrichtungen und Praktiker deshalb an der Entwicklung der nächsten Generation innovativer Binnenschiffe – und der Fokus liegt dabei auf dem zweitlängsten Fluss Europas.

Optimierte Logistikketten sind einer der Schlüsselfaktoren, wenn es darum geht, die Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens zu erhalten oder zu steigern. Fraunhofer Austria gilt dabei als echter Experte auf diesem Gebiet: Das Institut hat langjährige Erfahrung in der Gestaltung und Optimierung der Transportlogistik von Unternehmen und in zahlreichen Forschungs- und Industrieprojekten entsprechende Konzepte entwickelt. Das Fraunhofer-Know-how wird nun im Rahmen des Forschungsprojekts NEWS (Next Generation European Inland Waterway Ship and logistics system) genutzt.

Im Rahmen von NEWS untersuchen die Wissenschaftler von Fraunhofer Austria unter der Konsortialführung der TU Wien gemeinsam mit weiteren europäischen Unternehmens- und Forschungs-

partnern, wie das europäische Wasserstraßensystem stärker genutzt und für den Güterverkehr attraktiver gestaltet werden kann. Dabei wird gezeigt, dass Flüsse durch effizientere, umweltfreundlichere Schiffe sowie durch intelligent geplante Transportketten eine ökologisch und ökonomisch vielversprechende Alternative und Ergänzung zu Schiene und Straße sein können.

## Optimierung der Flotte und logistischer Strukturen

NEWS kombiniert technische und logistische Innovationen, um grenzüberschreitenden Herausforderungen für multimodale Transportketten zu begegnen. Der Fokus liegt dabei einerseits auf der Reduktion von Kosten und Emissionen sowie andererseits auf der Erhöhung

der Zuverlässigkeit (schiffbare Tage). Die Ergebnisse des Forschungsprojekts NEWS bislang: ein innovatives und technisch überprüftes Schiffskonzept, ein Logistikkonzept, das den optimalen Einsatzbereich definiert, sowie ein Finanz- und Businessplan. Der Startschuss für das Projekt fiel Anfang März 2013, das Projektende ist für August 2015 angesetzt. Das Projektbudget beträgt 2,2 Millionen Euro, 80 Prozent der Kosten werden durch Fördergelder getragen.

## CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kosten senken – Transportkapazität und schiffbare Tage steigern

Das Konzept zeigt: Schon durch einen optimierten Rumpf sinkt der Energiebedarf des Schiffes im Vergleich zu einem konventionellen Großmotorschiff um

### Daten zum Schiffskonzept NEWS

Länge	110 m
Breite	11,44 m
Leertauchtiefe	1,00 m
Max. Tiefgang	3,53 m
Kapazität	156 TEU in 3 Lagen
Ballasttank	800 cbm
Antrieb	4 Gensets Gas-elektrisch (LNG)
Leistung	2 x 290 kW & 2 x 230 kW
Propeller	2 x L-Typ Azimuth, Ø 1,50 m
Ladung	Container, Fahrzeuge, Massengut, Projektladung
Payload mit vollem Ballasttank	3.198 t

etwa acht Prozent. Der Plan sieht zudem ein energieeffizienteres Gas-elektrisches Antriebssystem vor, das mit dem vergleichsweise umweltfreundlichen Brennstoff LNG betrieben wird. Das würde weitere Einsparungen ermöglichen – von mehr als 20 Prozent. Insgesamt könnte sich der Energieverbrauch so um bis zu 30 Prozent reduzieren. Optimiertes Design, effizienterer Antrieb und alternativer Brennstoff: Von diesem Dreifach-Ansatz profitiert auch die Umwelt. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß kann um mehr als 50 Prozent gesenkt werden.

Die Anzahl der schiffbaren Tage ist ein weiterer wesentlicher Faktor für die Wirtschaftlichkeit. Auch an dieser Stelle will NEWS deswegen ansetzen. Das Forscherteam hat einen aktiven Ballasttank entworfen, der mithilfe von Pumpen befüllt werden kann, um niedrige Brücken zu passieren. Mithilfe von 800 Kubikmeter Ballastwasser kann der Tiefgang um bis zu 0,8 Meter erhöht werden.

Das Schiffskonzept von NEWS liegt zudem als Car-Carrier vor. Bis zu 360 Pkw wie der Audi A1 können auf vier Ebenen transportiert werden. Das entspricht verglichen mit der MS Heilbronn, einer gesteigerten Transportkapazität von etwa 56 Prozent.

**Definition neuer Containerlinien zu den ARA und Schwarzmerhäfen**

Ein weiterer Teil des Projektes sind makroökonomische Analysen. Diese dienen sowohl der Warenstromanalyse von

containerisierbaren Gütern als auch der Identifizierung von Regionen mit dem höchsten Potenzial für NEWS. Als die Region mit den größten Warenströmen hat sich dabei die obere Donau zwischen Ungarn und Süddeutschland erwiesen. Der Bereich der unteren Donau (Serbien und West-Rumänien) befindet sich zudem im Wachstum und wird zunehmend interessanter. Im Rahmen einer Ist-Analyse von Transportketten haben die Forschungspartner Unternehmen identifiziert, die ihre Logistik auch auf die Wasserstraße verlagern könnten. Für solche Analysen werden unter anderem Faktoren wie Transportzeiten, CO<sub>2</sub>-Ausstoß oder Kosten unter die Lupe genommen. Im Rahmen von Szenarien werden überdies existierende Transportketten von Schiene oder Straße auf die Wasserstraße verlagert und relevante Parameter wie Transportkosten für die jeweiligen Routen berechnet. Vor- und Nachteile werden ausgewiesen und mit den Unternehmen diskutiert. Auf Basis dieser Daten werden bis Ende Dezember 2014 zwei Containerliniendienste nach Rotterdam und Constanza am Schwarzen Meer definiert, für die anschließend konkrete Businesspläne erarbeitet werden sollen.

Auch die Wasserstraße wurde im Rahmen der Ist-Analysen analysiert – etwa mit Blick auf Brückenhöhen und durchschnittliche Pegelstände an der Rhein-Main-Donau-Achse. Hierfür wurde ein Brückenberechnungstool entwickelt, das die Durchfahrthöhe aller Brücken entlang der Donau und der angrenzen-

NEWS wird von der Technischen Universität Wien, Institut für Managementwissenschaften, koordiniert. Das internationale Konsortium setzt sich aus vier Universitäten und Forschungsinstitutionen sowie Einrichtungen aus fünf europäischen Staaten zusammen:

- Technische Universität Wien, Fraunhofer-Institut / Österreich
- Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie, insbes. Verkehr & Logistik / Deutschland
- TU Dortmund, Institut für Transportlogistik / Deutschland
- Universität Novi Sad, Technische Fakultät / Serbien
- Kühne + Nagel Euroshipping GmbH / Deutschland
- Regional Development Agency of the West Region Romania / Rumänien
- Lindenau Maritime Engineering & Projecting / Deutschland
- Intermodal Concepts & Management AG / Schweiz

den Wasserwegsysteme für Schiffe mit unterschiedlichen Ladungsbedingungen analysiert. In Abhängigkeit von Beladung und Schiffstyp wird dann die Schiffbarkeit einer Route geprüft. Die durchschnittliche Anzahl der schiffbaren Tage für eine Route kann dadurch ausgegeben werden.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter: [www.news-fp7.eu](http://www.news-fp7.eu)

# CTS – wir bewegen etwas






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



**Cremerius - Transport - Service**  
**INTERNATIONALE SPEDITION**  
[www.ctsduffo.de](http://www.ctsduffo.de)



# Eine gute Nachhaltigkeits-Performance erhöht die Chancen bei der Talentsuche

© Rolf Köppen

*Gesellschaftliche Verantwortung übernehmen – Nachhaltigkeitselemente rücken stärker in den Fokus.*

Prof. Werner Sohn, Leiter Fachrichtung Spedition und Logistik im dualen BWL-Studiengang an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin, erläutert im Gespräch mit dem duisport Magazin die Bedeutung der Nachhaltigkeit – sowohl für die Unternehmensentwicklung als auch zur Talente-Gewinnung.

*(tof)* Die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen rückt derzeit immer stärker in den Fokus. Wie sehen denn die jungen Studierenden, die Sie betreuen, dieses Thema? Lassen die sich bei ihrer Arbeitgeberwahl von Nachhaltigkeitselementen beeinflussen?

Prof. Sohn: Die Bedeutung der Nachhaltigkeit konnten wir an unserer Hochschule in Berlin eindeutig nachweisen. Das Gehalt bleibt zwar der Attraktivitätsfaktor Nummer eins. Aber Talente beurteilen potenzielle Arbeitgeber mittlerweile sehr breitbandig. Rund 30 Prozent würde auf Gehalt verzichten, um in einem Unternehmen zu arbeiten, das sich im Bereich Nachhaltigkeit besonders hervor tut.

**Das heißt, Unternehmen, die sich nicht nachhaltig entwickeln, zahlen drauf?**

Auch das konnten wir nachweisen. Wenn sie eine schlechte Nachhaltigkeits-Performance in ihrem Unternehmen auf-

weisen, müssen sie mehr als 20 Prozent höhere Gehälter zahlen, um trotzdem an diese Talente heranzukommen.

Früher konnten sich Unternehmen auf Personalmessen relativ entspannt zurücklehnen, weil sie aus dem Pool der Bewerber die für sie Besten auswählen konnten. Heute ist es eher so, dass Bewerber Ansprüche ans Unternehmen stellen, nach dem Motto: „Unternehmen, was bietest du mir?“ Bedeuten Ihre Ergebnisse im Rückschluss also: Unternehmen in der Logistik, stellt euch nachhaltig auf, dann seid ihr mitunter in der Lage, die Talente abzuholen, ohne die Top-Gehälter zahlen zu müssen?

Das sind eine perfekte Zusammenfassung und die zentrale Aussage unserer Studien. Der kritische Umgang mit dem Thema „Was bietet mein derzeitiger Arbeitgeber in seinem Nachhaltigkeits-Profil“ hat definitiv an Bedeutung zugenommen. Wir erkennen an unserer Hochschule, dass immer mehr Studierende ihren Arbeitgeber dahingehend bewerten. Zudem wird „Green Washing“ als etwas extrem Negatives identifiziert. Und: Wenn ein Unternehmen nicht offen seine Nachhaltigkeits-Performance darlegt, führt das eindeutig zu Abstrichen in der Attraktivität. Solche Unternehmen werden regelrecht abgestraft.

**Sie haben auch untersucht, wie die Belegschaft von Unternehmen mit Projekten zur gesellschaftlichen Verantwortung umgeht. Was ist da anders als zum Beispiel bei den externen Talenten?**

**Verfahren:** Die Studien werden mit mindestens 35 Probanden entweder in einer Laborumgebung oder per Internet durchgeführt unter Zuhilfenahme anerkannter Methoden der Entscheidungsforschung. Probanden werden mit Fallentscheidungen konfrontiert. Eine typische Fallentscheidung ist zum Beispiel die Auswahl eines präferierten Projektes aus einer Liste von Projekten, die unterschiedliche gesellschaftliche Schwerpunkte bedienen. Dabei wird nicht nur die Entscheidung selbst festgehalten, sondern auch die Vollständigkeit und Intensität der Informationsbeschaffung über die Projekte bei der Entscheidungsfindung. Es wird meist auch noch zusätzlich mit klassischer Fragebogentechnik die Grundeinstellung der Probanden zur gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen erfasst. Bereits erfolgreich eingesetzte Studienformate können einfach auf die spezifischen Gegebenheiten von Unternehmen angepasst werden. Unternehmensspezifische Ergebnisse können so innerhalb von wenigen Wochen vorliegen.



Prof. Werner Sohn erläutert im Gespräch die Bedeutung der Nachhaltigkeit.

Eine überraschende Erkenntnis bei dieser Stakeholder-Gruppe waren die sehr unterschiedlichen Präferenzen in der Belegschaft. Männer und Frauen, ältere und jüngere Mitarbeiter der Belegschaft, reagieren durchaus differenziert auf die unterschiedlichen Themenfelder gesellschaftlicher Verantwortung. So haben zum Beispiel Projekte mit klarem kommerziellen Ergebnisbeitrag bei Männern sehr gut, bei Frauen dagegen eher durchschnittlich abgeschnitten. Man kann eindeutige „Lager“ in der Belegschaft identifizieren. Wenn man diese kennt, kann man natürlich auch Maßnahmen ergreifen, diese Lagerbildung zu vermeiden und die Mitarbeiterbindung durch diese Projekte zu erhöhen. Nicht immer wird das Projekt, das die Unternehmensleitung als attraktiv eingestuft hat, auch so positiv von den Mitarbeitern gesehen.

**Inwieweit sind Ihre Studienergebnisse repräsentativ beziehungsweise übertragbar auf andere Unternehmen?**

Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass die vorgefundenen Muster, Präferenzen und Verhaltensweisen in den meisten Unternehmen so oder so ähnlich vorkommen. Entscheidend ist, dass die Unternehmen die aktuellen oder geplanten Initiativen zur gesellschaftlichen Verantwortung hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Stakeholder untersuchen. Der Aufwand an Zeit und Ressourcen dafür ist überschaubar. Und die gewonnenen Ergebnisse erlauben es, die eigenen Ressourcen noch zielgerichteter einzusetzen.

**Neben dem Wissen, was von den Unternehmen, Mitarbeitern oder externen Talenten erwartet wird, ist doch sicher**

**auch eine gute Performance bei den relevanten Kriterien der gesellschaftlichen Verantwortung wichtig?**

Ganz klar ja. Wir sprechen hier von drei Stufen: Erstens das Verstehen, was wichtig ist für meine Zielgruppe. Zweitens die Sammlung und Offenlegung der unternehmensspezifischen Information, damit die Zielgruppe sich ein individuelles Urteil bilden kann. Drittens das Vergleichen mit anderen Unternehmen in einem Benchmark, um zu demonstrieren: „Ich performe“.

**Nun gibt es eine Vielzahl von anderen Stakeholder-Gruppen – etwa Kunden, Investoren, Manager, Lieferanten. Haben Sie dazu auch belastbare Erkenntnisse?**

Zum Thema „Kunden und gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen“ gibt es eine Vielzahl von Marktforschungen – da werden wir uns nicht weiter mit einbringen, das können andere besser. Aber der Bereich Investoren und Supply-Chain-Teilnehmer ist nur spärlich untersucht und wird unser nächster Fokus sein.

**Haben Sie zum Abschluss noch eine Botschaft für die Unternehmen parat?**

Überprüfen sie ihre Projekte zum gesellschaftlichen Engagement auf ihre Wirkung. Denn die Mittel, die ein Unternehmen für die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung bereitstellen kann, sind im Allgemeinen nicht üppig. Deshalb ist es umso wichtiger, dass diese Mittel zielgerichtet eingesetzt werden. Mit zielgerichtet meine ich nicht nur den maximalen gesellschaftli-

**Werner Sohn** ist seit Anfang 2012 Leiter der Fachrichtung Spedition und Logistik im dualen BWL Studiengang an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin. In seiner mehr als 25-jährigen Karriere in der Transport- und Logistikindustrie hat er zuvor Managementaufgaben bei Unternehmen wie Lufthansa, Lufthansa Cargo, Danzas und Deutsche Post DHL wahrgenommen. Neben IT, Human Resources und Programmmanagement lagen seine Schwerpunkte im Bereich Post Merger Integration und Change Management. Seine aktuellen Forschungsprojekte im Bereich der Nachhaltigkeit werden mit Teilnehmern von namhaften Unternehmen in der Logistik durchgeführt (Schenker, Agility, Lufthansa, Dachser u.v.m.).

chen Nutzen zu stiften, sondern auch die optimale Wirkung bei den Stakeholdern zu erzeugen. Diese Ziele widersprechen sich nicht.

Details und weitere Hintergründe zu den Ergebnissen und Methoden können Sie anfordern unter: [Werner.Sohn@hwr-berlin.de](mailto:Werner.Sohn@hwr-berlin.de)

**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](http://www.htag-duisburg.de)

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



© Frank Reinhold

# Forschungsprojekt CDC

„Wir wollen ein Kennzahlensystem zur Produktivitätssteigerung von Cross-Docking-Centern“

In einem externen Dissertationsvorhaben forscht Andreas Besse von der FH Südwestfalen an einer wissenschaftlichen Messmethode zur Produktivitätssteigerung von Cross-Docking-Centern. Im Interview steht er Rede und Antwort.

*(tof)* Während das Cross-Docking in der wissenschaftlichen Betrachtung von einer nahezu bestandslosen Umschlag- und Verteilfunktion ausgeht, sieht die Realität in Cross-Docking-Centern (CDC) oftmals anders aus. Was sind die größten Probleme beim Analysesprung von der Wissenschaft in die Praxis?

Andreas Besse: Schwierige Identifikationsprozesse im Wareneingang, lange Liegezeiten im Umschlag sowie fehlerhafte Zuordnung zu Ausgangsrouten. Das sind Faktoren, die negative Einflüsse auf die Produktivität haben. Sie bremsen die Leistungsfähigkeit eines CDC aus und verschlechtern letztendlich auch die Performance in der Supply Chain.

**Was heißt Produktivität im Kontext von CDC und welche methodischen Herausforderungen gilt es, sowohl wissenschaftlich als auch in Bezug auf die operative Ausgestaltung zu beachten?**

Das ist die zentrale Forschungsfrage und adressiert nicht nur eine Forschungslücke, sondern trifft auch den Bedarf der Unternehmen. Im Rahmen erster Recherchen bestätigten zahlreiche Lo-

gistikdienstleister die Relevanz für die betriebliche Praxis. Kaum ein Unternehmen erhebt produktivitätsbezogene Key Performance Indicators (KPI), ganz zu schweigen von einer Aggregation zu einem Kennzahlensystem aus Teilproduktivitäten. Die Kombination einer wissenschaftlichen Forschungsfragestellung mit hoher praktischer Relevanz ist die Hauptmotivation, sich diesem Thema im Rahmen einer Promotion zu widmen.

**Gibt es auch eine zentrale Herausforderung?**

Ja, die gibt es. Wir wollen ein Kennzahlensystem entwickeln, das eine multidimensionale Betrachtung von Produktiv-

täten in Cross-Docking-Centern erlaubt. Ziel ist es, Unternehmen eine Möglichkeit zu bieten, ihre Umschlag- und Verteilprozesse vor dem Hintergrund der Performance zu analysieren und ein Instrument zur Verfügung zu stellen, was über die eindimensionale Betrachtung im Sinne einzelner KPIs hinausgeht.

**Was ist mit der RFID-Technologie, die ja bereits die Reduzierung unproduktiver Warte- oder Liegezeiten ermöglicht?**

Letzteres ist richtig und wird beispielsweise durch mangelhafte Identifikation der Ware induziert. Die Radio-Frequency-Identification-Technologie stellt hier eine Besonderheit dar. Wenn es gelingt, Pro-



Der Wissenschaftler **Andreas Besse** (31), seit Mai 2014 an der FH Südwestfalen in Meschede tätig, forscht derzeit an einer Methode zur Produktivitätssteigerung von Cross-Docking-Centern (CDC). Neben Forschungsprojekten in der Logistik ist Besse als Dozent für Logistik und Supply Chain Management an verschiedenen europäischen Hochschulen tätig. Zuvor leitete er das einzige Logistikkolabor in der Schweiz an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Daneben ist Besse beratend in der Industrie tätig, insbesondere im Bereich Materialflussoptimierungen sowie intra- und distributionslogistischer Projekte kleiner und mittlerer Unternehmen (KMUs).

duktivitäten jener Prozesse zu erheben und die Implikationen einer Technologie wie RFID auf die Produktivität modellhaft darzustellen, hat dies Auswirkungen auf die Bedeutung der Forschungsergebnisse im Rahmen der strategischen Steuerung von Cross-Docking-Centern. Und das ist genau, was wir wollen. Die Implementierung RFID-gestützter Prozesse ist kostspielig und mit Risiken behaftet. Das Forschungsvorhaben soll Ansätze liefern, wie eine Technologie einzelne Produktivitätsparameter beeinflussen kann, noch bevor sie tatsächlich in die Praxis umgesetzt wurde.

**Cross-Docking-Center: „A und O ist eine saubere Etikettierung beim Ursprungslieferanten“**

Jan-Malte Wöhrle, Mitglied der Geschäftsführung der duisport packing

logistics GmbH, im Gespräch zum Forschungsprojekt von Andreas Besse:

**(tof)** Die Lagerhaltung von Ersatzteilen für verschiedene Kunden aus dem Maschinenbau hat sich mittlerweile zu einem Standardgeschäft von dpl entwickelt. „Ersatzteile werden aus diversen europäischen Ländern mit dem Lkw angeliefert, im Wareneingang identifiziert, auf verschiedene Kunden und Aufträge oder auch zur Einlagerung getrennt und noch am gleichen Tag verpackt und beispielsweise per Luftfracht verladen“, erklärt Jan-Malte Wöhrle, Mitglied der Geschäftsführung der duisport packing logistics. „Dieses Cross-Docking ist zeitkritisch, da die Ersatzteile dringend benötigt werden. Im schlimmsten Fall steht irgendwo auf der Welt eine Anlage still.“

Als Leiter der dpl-Niederlassung in Essen stimmt Wöhrle dem Wissenschaftler



Jan-Malte Wöhrle, dpl GmbH

Andreas Besse zu, dass „die Identifikation der Teile ein Riesenproblem ist“

## Wie lässt sich Produktivität von Cross-Docking-Centern messen? Eine Dissertation soll diese Forschungslücke schließen

**(tof)** Alternative Warenbelieferungskonzepte und deren Implikationen auf die Supply Chain nehmen eine zunehmend wichtigere Rolle ein. Höhere Anforderungen an Lieferzeiten, bessere Verfügbarkeit und gleichzeitig möglichst geringe Lagerbestände lauten die Treiber. Dabei lassen sich nicht nur im KEP-Bereich Trends zu „Same-Day-Deliveries“ konstatieren: Auch in der Konsumgüterindustrie sowie im Automotive-Sektor sehen sich Unternehmen zunehmend kürzeren Lieferzeiten und garantierter Lieferfähigkeit im Rahmen anspruchsvoller Service-Level-Agreements gegenüber. Die Ausgestaltung jener Distributionswege erfordert Alternativen zur klassischen Belieferung über zumeist dezentrale Lagerkonzepte. Ein wichtiges Element ist dabei das Cross-Docking.

Im Gegensatz zur klassischen Lagerhaltung verfolgt das Cross-Docking einen formal bestandslosen Umschlag- und Warenverteilsatz: Kunden oder Filialen werden nicht mehr über ein Auslieferungslager bedient, in dem die Bereitstellung sowie die relationsgerechte Kommissionierung erfolgen. Vielmehr gibt es einen synchronisierten Umschlag an einem zentralen Punkt – dem Cross-Docking-Center (CDC). Aufeinander abgestimmte Warenein- und -ausgänge reduzieren die Funktion des CDC auf das Umschlagen und relationsgerechte Verteilen der

Ware. Per Definition erfolgt keine Lagerhaltung mehr im engeren Sinne. Vor dem Hintergrund effizienter und schlanker Prozesse sowie Einhaltung der Service-Level-Agreements bedarf es neben getakteter An- und Auslieferungen auch einer hohen Produktivität des CDC.

In einem externen Dissertationsvorhaben forscht Andreas Besse von der Fachhochschule Südwestfalen an einer wissenschaftlichen Messung der Produktivität von Intralogistikprozessen in CDC und deren Optimierung durch RFID. Die zentrale Forschungsfragestellung bemisst sich nicht nur aus dem methodisch-wissenschaftlichen Fehlen einer adäquaten Methode zur Messung jener Produktivität, sondern ist auf der praktischen Seite auch durch Logistikdienstleister forciert. Die haben bislang nur wenige Ansätze, die über eine eindimensionale Erhebung im Sinne klassischer Output/Input-Relationen hinausgehen. „Viele Unternehmen verfügen über kosten- und leistungsbezogene KPIs in der Lagerhaltung. Umschlaghäufigkeiten, Kosten je Lagerplatz, bezogen auf eine Periode, sowie die Verzinsung des eingesetzten Kapitals sind typische, branchenunabhängige Kennzahlen zur Messung der Lagerperformance“, sagt Besse. Doch die Anforderungen seien vielschichtiger: „Kaum ein Unternehmen ist sich der Relevanz von Umschlags- und Verteilprozessen bewusst, beispielsweise im Rahmen von Cross-Docking. Das

Fehlen leistungsbezogener, mehrdimensionaler Kennzahlen zur Messung von Produktivität jener Abläufe lässt eine umfassende Performance-Beurteilung nicht zu“, sagt der Wissenschaftler. Insbesondere durch die Substitution der Lagerhaltung im engeren Sinne und den reinen Warenumsatz sei eine Produktivität schwer zu erheben.

In einem ersten Schritt wurden nach einer umfassenden Literaturrecherche produktions- und dienstleistungstheoretische Produktivitätsbegriffe analysiert und auf ihren Einsatz im genannten Kontext untersucht. Im Anschluss daran gilt es, eine mehrstufige Produktivität von Cross-Docking-Prozessen im Rahmen eines Kennzahlensystems adäquat abzubilden, um so die Wirkungszusammenhänge und deren implizite Interdependenzen darzustellen.

In einem letzten Schritt werden die Ausarbeitungen in einer empirischen Untersuchung verifiziert. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen im Rahmen einer rollierenden Planung wieder in die Weiterentwicklung des Modells fließen, sind aber nicht mehr expliziter Bestandteil des Promotionsvorhabens. „Letztendlich besteht die Herausforderung nicht nur in der wissenschaftlich-methodischen Entwicklung, sondern auch im Forschungstransfer der Ergebnisse in die betriebliche Praxis“, betont Besse die praktische Relevanz des Forschungsvorhabens.

(siehe Interview). Warum? Die kleinen und mittleren Unternehmen der Zulieferbranche arbeiten oft mit verschiedenen Arten der Identifizierung und unterschiedlichen IT-Systemen. „Es existiert bisher kein Etikettierungs-Standard, der die automatisierte Identifikation erleichtert“, sagt Wöhrle. Während die dpl im Bereich der Projektverpackung mit ihrem Loseilsystem lieferantenübergreifende Standards setzt sei im Bereich der Standardisierung bei mittelständischen Unternehmen „noch ein längerer Weg zu gehen, der viel Überzeugungsarbeit bedarf“, so Wöhrle.

Auch die von Besse erwähnten langen Liegezeiten nimmt Wöhrle in der Diskussion gerne auf. „Ich würde es nur anders formulieren und eher von Puffern sprechen“, sagt er. „Wir stellen fest, dass viele Unternehmen mit Puffern arbeiten, um Sicherheit zu generieren, damit alles rechtzeitig fertig wird. Aber wenn Partnern in der Supply Chain bewusst zu frühe Termine mitgeteilt werden, dann verlangsamt das die Supply-Chain-Prozesse und kostet Geld“, sagt Wöhrle.

Die fehlerhafte Zuordnung zu Ausgangsrouten sieht Wöhrle als Praktiker eher nicht. „Wenn wir eine ordentliche Identifikation im Wareneingang durchführen, können wir über IT-Systeme sicherstellen, dass es keine falsche Zuordnung zu Ausgangsrouten gibt“, sagt er.

Für ihn bleibt die Identifizierung der entscheidende Schlüssel zum Erfolg. Er sieht hiervoor allem die Lieferanten in der Pflicht: „Der Ursprungslieferant muss ins System eingebunden werden und sauber etikettieren. Diese Etikettierung, effizient EDV-gestützt, ist das A und O“, sagt Wöhrle.



© Frank Reinhold

**Transparenz in der Projektabwicklung: Das IT-gestützte Loseilsystem der dpl setzt lieferantenübergreifende Standards.**

Den Wareneingang direkt zur Kommissionierung zu machen, ist für den Niederlassungsleiter bei einem klassischen Cross-Dock-Lager derweil essenziell, um die Produktivität zu steigern. „Die Ware nur einmal anzufassen und nichts mehr einlagern zu müssen, das ist in meinen Augen die Kunst.“

Beim von Besse angesprochenen Thema RFID ist Wöhrle im Bereich Maschinenbau skeptisch: „Dort, wo wir mit Mehrweg-Behältern arbeiten, haben wir RFID erfolgreich bei Großkunden implementiert“, stellt er zwar fest. Aber für den Mittelstand im Maschinenbau stellen die oben diskutierten Themen der einheitlichen Identifikation und Standardisierung noch eine Herausforderung dar. „Hier liegt sogar häufig die Supply-Chain-weite Einführung von Barcodes noch in ferner Zukunft“, sagt Wöhrle. Und besonders den Einsatz von RFID, der die Existenz der notwendigen Co-

dier- und Lesegeräte bei jedem kleinen Zulieferbetrieb und Endkunden voraussetzt, beispielsweise auf einer Zeche in Indonesien, ordnet Wöhrle als „Zukunftsmusik“ ein.

Dass mit Cross-Docking viel Geld verdient werden kann, steht für Wöhrle indes außer Frage. „Lagerbestände werden heruntergefahren, Arbeit wird abgenommen, weil jemand anderes für sie kommissioniert hat. Und aufgrund standardisierter Prozesse kann die Umschlaggeschwindigkeit unheimlich erhöht werden“, listet er auf. Hinzu komme, dass Cross-Docking-Systeme in Ländern mit einer stabilen Infrastruktur wie Deutschland sehr eng getaktet und Puffer auf ein Minimum reduziert werden könnten. Wöhrle verdeutlicht noch einmal die Dimensionen: „Was klassische Lager an drei Tagen schaffen, macht ein Cross-Docking-Center in einer Nacht.“

**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](mailto:unternehmensservice-duisburg@jobcenter-ge.de)**



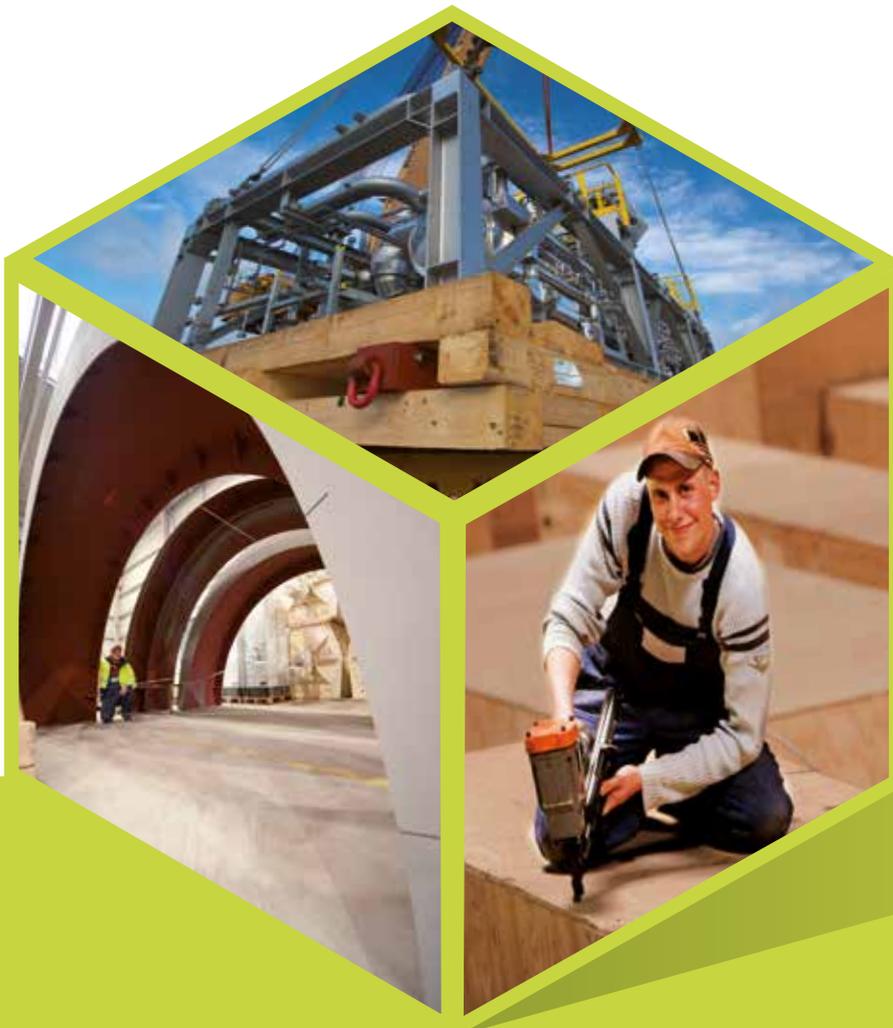
# Verpacken in 4D



duisport packing logistics  
ist um **LÄNGE**n besser, und  
bietet Leistung mit **BREITE**-  
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  
Hafennummer 3650  
Alte Ruhrorter Straße 42-52  
47119 Duisburg  
Tel.: +49 203 8032-0  
Fax: +49 203 8032-204

# duisport beteiligt sich an Forschungsprojekten zum Kombinierten Verkehr



© Rolf Köppen

*Im Forschungsprojekt „Goodsound“ sollen die während der Kranungsprozesse intermodaler Ladeeinheiten entstehenden Schallemissionen messbar reduziert werden.*

(dii) Als größter kontinentaleuropäischer Kombiverkehrs-Hub und bedeutendstes europäisches Hinterlandterminal sammeln die Intermodal-Experten von duisport tagtäglich praktische Erfahrungen in ihrem Metier und arbeiten an innovativen Lösungen für immer wieder neue Herausforderungen. Aktuell laufen die Forschungsprojekte „Goodsound“ und „VertiModal“, bei denen duisport-Experten maßgeblichen Input liefern.

„VertiModal“ arbeitet an einem zentralen Thema des Kombinierten Verkehrs mit Zukunftsperspektive, nämlich der platzsparenden Lagerung und Stapelbarkeit von Sattelauflegern in Kombiterminals. Das vom BMWi geförderte Forschungsprojekt mit dem Titel „Untersuchung und Erprobung einer technischen Lösung zur vertikalen Stapelung von Sattelanhängern in Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs (VertiModal)“ wurde von der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) e.V., Berlin, und der duisport fa-

cility logistic GmbH (dfl) im Oktober 2013 gestartet. Hintergrund ist die seit Jahren stark ansteigende Zahl der auf der Schiene transportierten Sattelaufleger, deren Abstellung erhebliche Platzprobleme in KV-Terminals verursacht.

### Projektziele „VertiModal“

Ziel des Projekts ist es, die Lager- und Umschlagkapazitäten für Sattelanhänger in KV-Terminals zu erhöhen, ohne die Stellfläche und das vorhandene Umschlagequipment zu modifizieren. Hierdurch werden Engpässe abgebaut sowie vorhandene und zukünftige Potenziale zur Verlagerung von Lkw-Verkehren von der Straße auf die Schiene effizient nutzbar gemacht. Dies soll durch eine Rahmenlösung erfolgen, die den Trailer umgibt und ihn „containerisiert“ und stapelbar macht. So könnte die Grundfläche, die die Sattelaufleger im Terminal belegen, deutlich reduziert werden. Dies führt neben einer Erhöhung der Lagerkapazitäten und kann die Wettbewerbsfähigkeit eines Terminals mit be-

grenztem Platzangebot erhalten helfen. Außerdem könnte der Umschlag von Trailern in Terminals erlaubt werden, den diese wegen zu geringer Stellflächen bisher trotz Nachfrage nicht anbieten können. In einer frühen Phase des Projekts wurde darüber hinaus geprüft, ob Potenziale für den Transport der Rahmenlösung inklusive Trailer auf der Schiene bestehen.

### Lösungsansatz

„VertiModal“ konzentriert sich auf die Entwicklung einer offenen Rahmenlösung, ähnlich dem Tragrahmen eines im globalen Warenhandel bewährten ISO-Containers, welche den Trailer aufnehmen kann und in die Abstellvorgänge des Terminals integriert. Grundvoraussetzung für die Umsetzung ist die Kombinationsfähigkeit mit vorhandenem Umschlaggerät (Kran, Reachstacker, Mafi etc.) und die Beachtung der systemischen Rahmenbedingungen (Machbarkeit, finanzieller Aufwand, technische Anforderungen) in Umschlaganlagen

des Kombinierten Verkehrs.

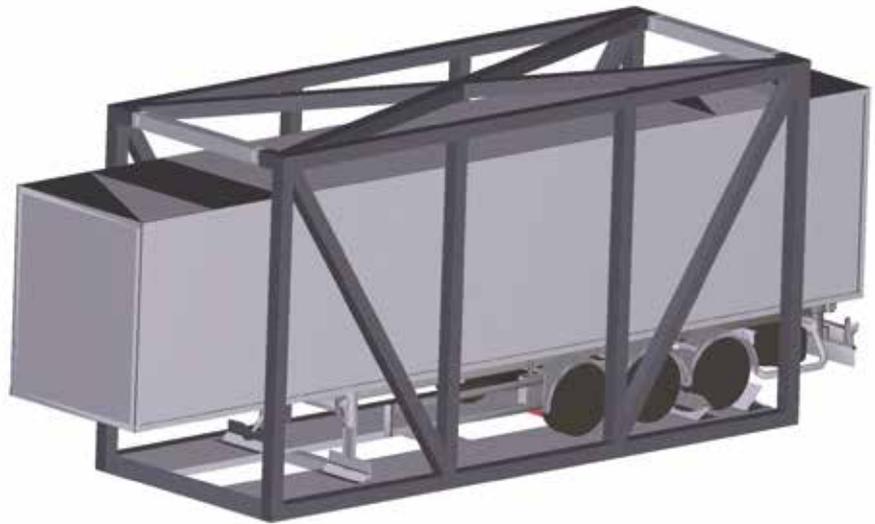
Die Beseitigung von Engpässen beim Trailerumschlag in den Terminals durch effiziente Flächennutzung fördert eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene, welche ein erklärtes Ziel der Bundesregierung ist. Diese zusätzliche Verlagerung von Sattelaufliegern, die sonst auf der Straße fahren würden, entlastet darüber hinaus die straßenseitige Infrastruktur.

**Arbeitsstand „VertiModal“**

Das Arbeitspaket (AP) 1 zur Erarbeitung eines Anforderungskatalogs an eine potenzielle Lösung zur vertikalen Abstellung von Trailern als Grundlage für die inhaltliche Ausrichtung der Planung und Konstruktion ist inzwischen abgeschlossen. Basierend auf den ermittelten Nutzeranforderungen und dem Pflichtenheft konzentriert sich das AP 2 auf den technischen Entwurf und die Gestaltung von verschiedenen Lösungsvarianten einer Rahmenlösung für die Stapelung. Neben dem technischen Layout werden in der Entwurfsphase zudem bereits statische Anforderungen berücksichtigt, deren Prüfung unmittelbar bevorsteht. Weitere Arbeitsschritte sind die Prototypkonstruktion, die Durchführung des Feldversuchs, die Auswertung der Testphase und die Präsentation des Projekts und dessen Ergebnisse nach außen.

**Forschungsprojekt „Goodsound“**

Das Projekt „Goodsound“ mit dem Titel „Ermittlung und Erprobung von Verfahren und Technologien zur Reduzierung von Schallemissionen bei der Kranung intermodaler Ladeeinheiten“ startete Anfang 2014. Dabei handelt es sich um ein Kooperationsprojekt der Duisburger



Das Forschungsprojekt „VertiModal“ konzentriert sich auf die Entwicklung einer offenen Rahmenlösung, die Trailer aufnehmen kann und stapelbar macht.

Hafen AG, in Zusammenarbeit mit der TOBIES Kran- und Förderanlagen GmbH und der SGKV e.V. Gefördert wird das Forschungsvorhaben vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi). Die Projektlaufzeit beträgt zwei Jahre.

Mit über 200 Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs verfügt Deutschland über das dichteste KV-Netz in Europa. Die Umschlaganlagen befinden sich häufig in Ballungsgebieten, wo die durch den Terminalbetrieb entstehenden Lärmemissionen ein Problem für angrenzende Nutzer darstellen können. Da Kranungsprozesse großer Gewichte mit Geräuschen verbunden sind, steht bei diesem Projekt im Fokus Geräuschquellen von Krananlagen zu reduzieren. Neben der permanenten Geräuschemission bilden kurzfristige Geräusch-

spitzen, die besonders bei Abstell- und Positionierungsprozessen von leeren oder teilbeladenen Containern in den Terminals entstehen, ein zusätzliches Konfliktpotenzial. Ziel des Projektes ist es, Schallemissionen, die während der Kranungsprozesse intermodaler Ladeeinheiten entstehenden, messbar zu reduzieren und dadurch eine Verbesserung der Akzeptanz von KV-Terminals zu bewirken.

**Arbeitspakete**

Das Arbeitspaket 1 ist bereits abgeschlossen und umfasste die Identifikation und Bewertung relevanter Geräuschquellen. Hierzu wurden sämtliche Eigenschaften eines Krans, die Einfluss auf Schall haben, ermittelt und Schallemissionsmessungen an bestehenden Krananlagen durch einen Lärmgutachter sowie eine Befragung zur subjektiven Lärmwahrnehmung durchgeführt. Als Ergebnis liegt eine Lärmrangliste bzw. Dringlichkeitsrangfolge der zu reduzierenden Lärmquellen vor. Dabei handelt es sich um eine Kombination aus der objektiven Schallmessung sowie der subjektiven Lärmbefragung und Experteneinschätzung. Im AP 2 werden nun Lösungsvarianten erarbeitet, im AP 3 findet eine erneute Schallmessung an künftigen Krananlagen statt, an denen schallreduzierende Maßnahmen praktisch umgesetzt wurden. Abschließend werden die Projektergebnisse von „Goodsound“ der Öffentlichkeit über Printmedien, Fachvorträge und Expertengespräche zugänglich gemacht.



Beim Forschungsprojekt „Goodsound“ steht im Fokus Geräuschquellen von Krananlagen zu reduzieren.

Weitere Informationen über die Forschungsprojekte finden Sie unter: [www.goodsound-projekt.de](http://www.goodsound-projekt.de) und [www.vertimodal.de](http://www.vertimodal.de)



# Weit vernetzt im Hafen

Die Standorte der IMPERIAL Logistics International-Gruppe in Duisburg auf einen Blick.

(gran) Die zur Imperial Logistics International-Gruppe und HTAG Häfen und Transport AG gehörende neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH zählt zu den großen Playern im Duisburger Hafen. Ohne die Umschlagterminals der neska für Container und Massengüter wäre an den Kajen wenig los. Das Unternehmen zählt mit seinen Umschlagbetrieben zu den größten Kunden der Duisburger Hafen AG.

Neuerdings werden Container sogar im Zeichen der vier Ringe bewegt. Die zum Container-Umschlagnetzwerk neska intermodal gehörende Rhein-Ruhr Terminal Gesellschaft für Container- und Güterumschlag mbH (RRT) ist Dreh- und Angelpunkt für das CKD-Geschäft (Completely Knocked Down) der Audi AG im logport II. Von hier aus lässt der Automobilkonzern Fahrzeugkomponenten mit einem jährlichen Gesamtvolumen von etwa 800.000 Kubikmetern nach China, Indien und Mexiko exportieren, um dort Fahrzeuge der Modelle A3, A4, A6, Q3, Q5 und Q7 montieren zu können. Den Umschlag im trimodalen Terminal

Gateway West übernimmt dabei RRT im Auftrag der duisport-Gruppe. duisport managt die Transportabläufe im Hafen für Audis Dienstleister Schnellecke Logistics. Das Unternehmen kommissioniert, verpackt und verstaut die Autoteile zuvor in Containern. Dafür hat die duisport-Gruppe ein eigenes Logistikzentrum am Standort errichten lassen. Schnellecke ist dort Mieter. Mit Hilfe von Containerbrücken, die eine Tragkraft von bis zu 50 Tonnen haben, werden die Container auf Linienschiffe der ebenfalls zu neska intermodal gehörenden Alcotrans Container Line verladen. Anschließend werden die Boxen zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam transportiert, wo sie wiederum auf Seeschiffe umgeladen werden.

„Das Umschlagvolumen beläuft sich aktuell auf bis zu 40 Container am Tag“, erläutert Hans Peter Wieland, Mitglied der Geschäftsführung der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH und gleichzeitig Geschäftsführer von RRT. Bei Vollbetrieb im Logistikzentrum sollen es bis zu 80 Container am Tag wer-

den. „Wir haben die Zahl der wöchentlichen Abfahrten nach Antwerpen bereits von drei auf vier erhöht“, ergänzt Andreas Stolte, ebenfalls Geschäftsführer bei RRT. Auch die Lagerung und Bereitstellung der mit dem Binnenschiff angelieferten Leercontainer besorgt RRT. duisport stellte dafür dem Terminalbetreiber eine 15.000 Quadratmeter große Fläche bereit, die das bestehende Leercontainerdepot im Gateway West ergänzt. Gegebenenfalls können die Container auch gesäubert und repariert werden, bevor sie wieder mit Autoteilen beladen werden.

### Container-Terminals

Gateway West ist eines von zwei Container-Terminals von neska intermodal im Duisburger Hafen. An der Moerser Straße steht noch das Home Terminal, also das 1986 in Betrieb gegangene Stammhaus der RRT. Beide Container-Terminals bieten eine Lagerkapazität von über 14.000 TEU auf insgesamt 149.000 Quadratmetern Fläche. Heute ist die Anlage an der Moerser Straße auf 71.000 Quadratmeter Fläche ein Multipurpose-Ter-

minal mit zwei 50-Tonnen-Containerbrücken an einer 400 Meter langen Kaje, an der Binnenschiffe und rheingängige Seeschiffe sowie Kombizüge auf 650 Metern Gleislänge abgefertigt werden. Die Lagerkapazität beträgt hier 5.360 TEU. Auf 3000 Quadratmetern Hallenfläche werden auch Stückgüter kommissioniert und gelagert sowie Industrieanlagen verpackt. Eine Absackanlage dient der Verpackung von Schüttgütern, wie zum Beispiel von Kunststoffgranulaten. Außerdem verfügt die Anlage über eine Kippbühne zur Umladung von Granulaten aus Überseecontainern in Silo-Lkw und Waggons sowie Binnencontainer.

Gateway West im logport II wurde dagegen erst im Jahr 2009 in Betrieb genommen. Es verfügt über eine Terminalfläche von 77.900 Quadratmetern und zwei 50-Tonnen-Containerkrane. Die Lagerkapazität beträgt 9000 TEU. Die Kaianlage ist 350 Meter lang. Kombizüge können auf vier je 350 Meter langen Gleisen abgefertigt werden. Gateway West beherbergt zudem seit 2011 die Hauptverwaltung der RRT. „Das Terminal arbeitet 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche und hat dank vielfältiger Anbindungen per Schiene und Schiff an die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Zeebrugge sowie Binnenterminals in Deutschland und Italien eine Hubfunktion für neska intermodal“, sagt Wieland.

**1,4 Millionen TEU im Jahr**

Angesichts des eher moderaten Wachstums im Container-Geschäft, so Wieland, setzt die neska-Gruppe mit ihrem Netzwerk aus insgesamt sechs rechtlich eigenständigen Container-Terminals entlang der Rheinschiene vor allem auf eine Verbesserung und Erweiterung des Service-Angebots und der verkehrlichen Vernetzung. Container-Reparatur sowie das Be- und Entladen der Boxen gehören bereits zum Angebot ebenso wie Lager-Management oder ein Wassertaxi zum Transport von Leercontainern zwischen den Terminals am Niederrhein in Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Dormagen und Köln. Im neuen Transportsystem „Black und Blue Box“ können Massengüter wie Koks und Schrott in Container verladen werden. Insgesamt beziffert Wieland den Umschlag von neska intermodal auf über 1,4 Millionen TEU im Jahr. Allein auf Duisburg entfallen davon jährlich knapp 400.000 TEU.

Erweitert werden soll künftig das Angebot an neuen Linienzug- und Schiffsverbindungen. Seit Anfang des Jahres pendelt zum Beispiel dreimal pro Woche der „Ostwestfalen Xpress 2“ zwischen Duisburg und dem Mindener Terminal der



© Lars Behrendt

*Leistungsfähige Umschlagtechnik, intelligente Planung und viel Raum für Ihre Containerlogistik: Im Home Terminal sowie dem direkt am Rhein gelegenen Gateway West stehen annähernd 9.000 TEU Lagerkapazität auf einer Terminalfläche von insgesamt 149.000 m² zur Verfügung.*

Spedition Bobe, mit Halt in Bönen und Rheda-Wiedenbrück. „Wir wollen die Frequenz im kommenden Jahr auf wöchentlich fünf Abfahrten erhöhen“, kündigte Wieland an. Die Kapazität beträgt 85 TEU pro Zug. Damit vernetzen beide Partner ihre Intermodalnetze: Während sich neska intermodal eher auf die Westhäfen Antwerpen und Rotterdam konzentriert, orientiert sich Bobe mehr in Richtung Hamburg und Bremerhaven.

Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsprobleme in Hamburg sei der „Ost-Westfalen Xpress 2“ die nachhaltige, flexible und planbare Alternative zum Lkw, meint Stolte. Vor

dem Hintergrund der noch für dieses Jahr erwarteten Fertigstellung der Rotterdamer Maasvlakte 2 verfüge die Region Weserbergland nunmehr zusätzlich über eine leistungsfähige Anbindung an die neuen Terminals in den Beneluxhäfen. Zentrale Schnittstelle für Güter aus den Benelux- und Nordhäfen werde künftig für neska intermodal das Logistikzentrum RuhrOst (LZR) in Bönen. Auch dieses Terminal wird vom „Ost-Westfalen Xpress 1“ angefahren, der seit dem Jahr 2007 mit inzwischen sechs Abfahrten pro Woche zwischen Duisburg und Bönen pendelt. Der Shuttle transportiert bis zu 92 TEU pro Zug.

Ausgeweitet werden soll auch der Türkeiverkehr. Beispielsweise ist geplant, die Kooperation mit der türkischen Speditionsorganisation BALO zu erweitern. Aktuell fährt der BALO-Zug das Duisburger RRT dreimal wöchentlich an. Frequenz und Kapazität dieser Verbindung sollen aber noch erhöht werden.

Und Wieland plant bereits neue Verkehre. „Im nächsten Jahr wollen wir Berlin auf der Schiene anbinden“, kündigt er an. Denn die dort angesiedelten Distributionszentren der großen Online-Verandhäuser suchen eine schnelle Verbindung aus den Beneluxhäfen. Auch die Frequenz der bestehenden Verbindung nach Stuttgart ab Duisburg soll erhöht werden.

**neska Bulk**

Während neska intermodal für Container und kombinierten Verkehr steht, operiert der Geschäftsbereich neska Bulk auf dem Gebiet des Umschlags, der Lagerung und des Transports von Schütt-

und Massengütern. In diesem Bereich zählt neska Bulk rund acht Millionen Tonnen Umschlag im Jahr. Drei Terminals zählt neska Bulk allein in Duisburg, darunter die Beteiligungsgesellschaft dbt Duisburg Bulk Terminal GmbH für den Massengutumschlag, RBT Rhein-Ruhr Bulk Terminal GmbH für den Umschlag von Rohstoffen und das Joint Venture-Unternehmen EBHD European Bulk Hub Duisburg für den Siloumschlag.

**Erfolgskonzept Netzwerk**

Das Erfolgsrezept liegt aber im Netzwerk: neska ist eine Tochter der Imperial Logistics International-Gruppe (65 Prozent) und der HTAG Häfen und Transport AG (35 Prozent), beide ebenfalls mit Sitz in Duisburg. Entstanden ist neska im Jahr 1999, als die südafrikanische Imperial Holdings Limited die Logistikaktivitäten des Krupp-Konzerns (heute ThyssenKrupp) übernahm. Die neska-Muttergesellschaft Imperial Logistics International, in der alle außerafrikanischen Logistikaktivitäten gebündelt

sind, zählt mit einem Jahresumsatz von 1,6 Milliarden Euro zu den führenden Logistikunternehmen in Deutschland. „Die Zusammenarbeit der neska-Unternehmen mit den Imperial-Konzern-töchtern sichert unseren Kunden effiziente und intelligente Logistikkösungen im internationalen Containerbereich wie auch im konventionellen Stück- und Schüttgutbereich“, erläutert Wieland das Erfolgsrezept. Den Umsatz der neska-Gruppe beziffert Wieland auf 260 Millionen Euro bei über 650 Mitarbeitern. Zur Imperial Logistics International-Gruppe gehören neben neska die größte europäische Binnenreederei Imperial Shipping Group, der Produktions- und Chemielogistiker Lehnkering, der Kontraktlogistiker Panopa und der Spezialist für den Seeverkehr Brouwer Shipping & Chartering. Das Besondere daran: Jedes der genannten Unternehmen mit Ausnahme von Brouwer hat seinen Firmensitz in Duisburg.

UNTERNEHMENSGRUPPE MAAS

**maas**

maasarbeit

**FÜR DUISPORT AKTIV**

Die Unternehmensgruppe maas ist ein Baudienstleister mit über 110-jähriger Erfahrung. Unser Leistungsportfolio reicht vom Tief- und Spezialtiefbau über den Hochbau bis zum Stahlbau, Gleisbau und Wasserbau. Ob Einzelgewerk oder Schlüsselfertigbau, Planungsaufgaben oder Komplettleistungen – unsere rund 400 Mitarbeiter sind für namhafte Kunden aktiv, so auch für duisport.

Zu unseren weiteren Referenzen zählen: DB, Straßen NRW, Bayer, Lanxess, Byk Chemie, Sachtleben, ThyssenKrupp, Acelor, RAG, Evonik, Wasser- und Schiffsverwaltung des Bundes, MAN, Rheinbahn u. a. **RUFEN SIE UNS AN: T 02841 940 0**

**maasbau.de**

# Leistungsstarker Partner der Chemieindustrie



*Es ist eines der wichtigsten Drehkreuze für die petrochemische Industrie in der Rhein Ruhr Region: Das 14,5 Hektar große Tanklager von TanQuid auf der Ölinsel in Duisburg-Ruhrort. Die Gesamtfläche des Tanklagers beträgt 18,5 Hektar. Für die beiden weiteren dort ansässigen Betriebe, PRG (PropylenPipeline Ruhr GmbH) und WFL (Westdeutsche Flüssiggas Lager GmbH), übernehmen die Experten von TanQuid die Betriebsführung mit ihrem technischen Know-how.*

(frön) Es ist eines der wichtigsten Drehkreuze für die petrochemische Industrie in der Rhein Ruhr Region: das Tanklager von TanQuid auf der Ölinsel in Duisburg-Ruhrort. Fast drei Millionen Tonnen Flüssigkeit werden dort jährlich umgeschlagen. Dabei fungiert das Tanklager als Drehscheibe sowohl für den Import von Rohstoffen aus allen Ecken des Globus für die Produktion in Deutschland als auch für den Export der fertigen Produkte an Kunden in der ganzen Welt. Circa 40 Prozent des Umschlags erfolgt per Schiff, rund 22 Prozent per Schiene und etwa 11 Prozent per Pipeline.

Schon die Daten legen nahe, welche Bedeutung der Standort mitten im Duisburger Hafen hat: Die 118 Tanks verfügen insgesamt über eine Fassungskapazität von 226.000 Kubikmetern. Die Gesamtfläche des Tanklagers beträgt 18,5 Hektar. Davon nutzt TanQuid 14,5 Hektar selbst. Für die beiden weiteren dort ansässigen Betriebe, PRG (PropylenPipeline Ruhr GmbH) und WFL (West-

deutsche Flüssiggas Lager GmbH), übernehmen die Experten von TanQuid mit ihrem technischen Know-how die Betriebsführung.

Die zwischen 50 bis 9.300 Kubikmeter fassenden Behälter liegen oberirdisch, geschützt vor Hochwasser und verfügen über Festdächer und Doppelböden mit allen erforderlichen Überwachungssystemen. 19 Tanks sind zudem beheizbar, isoliert und besitzen eine eigene Infrastruktur. So können Produkte mit einem Schmelzpunkt von bis zu 65 Grad gelagert werden. Die benötigte Energie liefert ein eigenes Kesselhaus mit zwei Dampferzeugern und einer Gesamtkapazität von bis zu acht Tonnen pro Stunde.

## Entscheidende Vorteile

Neben der Flexibilität, die die Infrastruktur bietet, sind Zugang und Verfügbarkeit entscheidende Vorteile des größten Binnenhafen-Tanklagers. „Über das Schiff sind wir ohne Beeinträchtigung durch Schleusen und Brücken nach

1,5 Kilometern direkt vom Rhein erreichbar“, sagt Betriebsleiter Walter-Josef Mainka. 1.498 Binnenschiffe nutzten dies im vergangenen Jahr. Dabei sind die Duisburger mit sieben Jetties auf Spezialsteigern, die selbst die hohen Ansprüche der Kunden übertreffen, bei einer Geländelänge von 1,5 Kilometern auch für Umschlagsspitzen gerüstet.

Alle Flüssigkeiten können dabei über die rund 60 Kilometer Rohrleitungen nicht nur in einen der Tanks, sondern mithilfe einer von 140 Pumpen per Direktumschlag aus Kesselwagen und Tankwagen in wartende Binnenschiffe gefüllt werden. Und das ohne eine Pause, von montagmorgens um sechs bis samstagsmittags um 13 Uhr – nach Vereinbarung auch am Wochenende. „Diese Flexibilität ist erforderlich, weil sich Transportmittel bei aller Planung und Sorgfalt auch einmal verzögern können und unsere Kunden ihre Waren zeitgenau in die Produktion einplanen“, erklärt der Betriebsleiter.



Über rund 60 Kilometer Rohrleitungen werden die Flüssigkeiten in Tanks oder Schiffe gefüllt.

schen Branche mit dem Schwerpunkt Chemiecluster NRW, aber auch Verbindungen bis etwa nach Mannheim.

Besonders wichtig ist Walter-Josef Mainka die Sicherheit des Komplexes: Modernste Technik, geschulte und ständig weitergebildete sowie hochmotivierte Mitarbeiter und schließlich optimale Sicherheitssysteme sollen dieses Versprechen einlösen. Dabei ist er sich bewusst, dass ein Tanklager immer unter der besonderen Aufmerksamkeit der Nachbarn steht. Das verunsichert ihn nicht, sondern ist ihm und der gesamten Mannschaft täglicher Ansporn. Den Kontakt zu Nachbarn und Bürgern sucht er regelmäßig, unter anderem in den behördlich vorgeschriebenen Bürgerinfos, die an die Haushalte verteilt werden.

493.000 Tonnen wurden im vergangenen Jahr im Direktumschlag bewegt, davon entfielen 16 Prozent auf die Bahn mit beeindruckenden 11.863 Kesselwagen. Für diese stehen zwei eigene Loks mit eigens ausgebildetem Lok- und Rangierpersonal zur Verfügung. Schließlich ist die Ölinsel auch noch über zwei Pipelines an die transeuropäischen Warenströme angeschlossen.

**Sicherheitssysteme stehen an oberster Stelle**

Unterm Strich wickelt der deutsche Marktführer im Tanklagergeschäft in Duisburg zurzeit mehr als 70 verschiedene Produkte ab, verteilt auf circa 30 Kunden aus der Mineralöl-, petrochemischen und chemischen Industrie, die TanQuid quasi als vorgeschalteten Hafen nutzen: ein Who's who der deut-

Die beeindruckende Anlage geht auf das Jahr 1951 zurück, wie der Betriebsleiter berichtet. Er arbeitet seit 1987 in Duisburg. In den vergangenen beinahe 30 Jahren hat er zahlreiche Veränderungen miterlebt und mitgestaltet. Etwa wie das Areal von der VTG (Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH) erst zur Preussag, dann zu VTG-Lehnkering und Lehnkering wechselte, gleichsam ein

**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

Spiegelbild der zahlreichen Veränderungen in der Mineralöl-, Petrochemie- und Chemie-Branche – und auch bei deren Logistikdienstleistern.

Seit dem 17. November 2005 firmiert der Standort unter der Flagge der TanQuid. Ein Unternehmen, das inzwischen selbst Geschichte geschrieben hat: 2006 wurden Teile der Petroplus-Gruppe einbezogen, 2007 folgte das Tanklagergeschäft der IVG. „Heute sind wir an 13 Standorten in Deutschland und einem Standort in Polen vertreten“, sagt CEO Jens Moir nicht ohne Stolz. Von Hannover bis nach München, von Duisburg bis nach Berlin reicht das Netz. Und, dass TanQuid seine Zentrale im Duisburger Innenhafen fand ist auch kein Zufall. „Hier im Zentrum der wichtigen Chemieregion hat die Geschäftsleitung ihre Büros“, erläutert Moir bei einem Besuch. „Darüber hinaus sind hier alle Teams der Zentralbereiche wie Vertrieb, Technik, Finanzen, HR, IT und Operations gebündelt. So können wir im Sinne der Kunden schnell und unbürokratisch über Abteilungsgrenzen hinweg Lösungen bereitstellen.“

Mit einem klaren Ziel: „Unsere Services und Kompetenzen stellen sicher, dass jedes Produkt zu jeder Zeit in der optimalen Menge und Qualität am richtigen Ort ist. Dabei gewährleisten wir, dass alle gesetzlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften eingehalten werden.“ Dazu gehört neben der Lagerung das Veredeln von Produkten in fast allen Lagerklassen und unterschiedlichen Temperaturbereichen.

Die besondere Rolle der Sicherheit im täglichen Betrieb betont auch Urs Beckmann. Seit dem 1. November verantwortet er als COO und Mitglied der Geschäftsleitung die Bereiche Standorte, Operations und Technik. Der 46-Jährige folgt auf Ansgar Maurer, der dem Unternehmen weiterhin in beratender Funktion zur Verfü-



V. l. n. r.: Jens Moir (CEO der TanQuid GmbH & Co. KG), Urs Beckmann (COO der TanQuid GmbH & Co. KG) und Walter Mainka (Leiter Tanklager Duisburg).

gung steht. „Die Kunden vertrauen uns ihre Güter an, die teilweise einen sehr hohen Wert haben. Allein schon deshalb sind wir verpflichtet, uns jeden Tag die allergrößte Mühe zu geben und größtmögliche Sorgfalt walten zu lassen.“

#### Optimale Supply-Chain Lösungen

Für ihn sind die Transportwege Wasserstraße, Schiene und Rohrleitung aber nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, die signifikant höher liegt als auf der Straße, die beste Wahl, sondern auch unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit. Dabei kommt er zurück auf das dichte Netz der Raffinerien: „Unsere Standorte in der Mitte Europas ermöglichen optimale Supply-Chain-Lösungen, mit denen die Kunden Transport- und Lagerkosten und auch CO<sub>2</sub>-Emissionen senken. Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Schutz der Gesundheit sind bei uns eng miteinander verflochten und gehören zu den wichtigsten Unternehmenszielen. Das Thema HSSE (Health, Safety, Security & Environment) ist wesentlicher Bestandteil unserer täglichen Arbeit. Wir übernehmen Verantwortung und setzen

modernste Technologien ein, die den neuesten Sicherheits- und Umweltstandards entsprechen.“

Dazu gehört auch der enge Kontakt, den die derzeit 85 Mitarbeiter und zwei Auszubildenden mit den Behörden auf den verschiedenen Ebenen pflegen. „Auch das ist für uns ein unabdingbarer Bestandteil verantwortlichen Handelns.“

TanQuid möchte weiter wachsen, wie Moir vorsichtig andeutet: „Wir verfügen derzeit über 2,7 Mio. Kubikmeter Tankkapazität, die wir gerne weiter ausbauen möchten. Durch lokales Wachstum in den Standorten ebenso wie durch Zukäufe.“ Die kontinuierliche Modernisierung ist für ihn eine Kernaufgabe für die jedes Jahr zweistellige Millionenbeträge in die Anlagen investiert werden. „Wir glauben an die chemische Industrie hier und in der Region. Wir glauben an den Standort und wir glauben an diese Stadt. Und wir möchten gerne einen Beitrag leisten – auch indem wir die bestehenden Arbeitsplätze sichern und vielleicht sogar neue schaffen können.“

## Ihre erste Adresse in Sachen Bildung: [www.its-bildung.de](http://www.its-bildung.de)

START: 05.01.2015 PRÜFUNGSVORBEREITUNG FÜR AUSZUBILDENDE

START: 17.01.2015 BERUFSBEGLEITEND ZUM BERUFSABSCHLUSS

START: 21.03.2015 FORTBILDUNGEN: Verkehrsfachwirte etc.

ANMELDUNG UNTER 0203 2986703-0

**its**  
ist Bildung!

HAUPTSITZ • Bismarckstr. 142 • 47057 Duisburg  
SCHULUNGSCENTER • Duissernplatz 15 • 47051 Duisburg  
Tel. 0203 2986703-0 • Fax 0203 2986703-14 • [contact@its-bildung.de](mailto:contact@its-bildung.de)

# Alles andere als eine trockene Ausstellung



© Museum der Deutschen Binnenschiffahrt

Das Binnenschiffahrtsmuseum in Duisburg-Ruhrort.

(frön) Dass ein ganzes Museum baden geht, ist eher die Ausnahme. Im übertragenen Sinne trifft es für das Museum der Deutschen Binnenschiffahrt jedoch zu: Vor 16 Jahren ist die Sammlung aus den bisherigen Räumen an der Dammstraße über das Eisenbahnassin Richtung Norden in die ehemalige Ruhrorter Badeanstalt gezogen. In diesem Jahr feiert das Museum – je nach Interpretation – sein 40- oder sein 35-jähriges Bestehen. Also in jedem Fall ein Grund zum Feiern.

Es sind Veränderungen, die das Museum prägen, genauso wie das Thema, mit dem es sich befasst: die Binnenschiffahrt ist schon von Natur aus nicht nur ständig im Fluss, beinahe immer in Bewegung. Auch die Branche – und mit ihr die ganze Logistik – durchlebt immer wieder enorme Veränderungen. Wie weitreichend diese sind, zeigt das Museum eindrucksvoll: Da liegt ein geschätzt 2.500 Jahre alter Einbaum beinahe neben einem hochmodernen Koppelverband.

Nur zwei Extreme einer Entwicklung, die im Museum an der Apostelstraße Gelegenheit zum Staunen gibt: Schleppkähne und Segelfrachter, wie sie noch vor 200 Jahren auf dem Rhein und auf der Ruhr unterwegs waren. Was heute romantisch-beschaulich wirkt, war damals knochenharte Arbeit, die jedoch die Ruhr auch zu der ihrerzeit meistbefahrenen Wasserstraße Europas machte und entscheidend zum Aufstieg des Ruhrreviers zu einem der prosperierensten Wirtschaftsräume der Welt beitrug. Widersprüche und Abhängigkeiten, wohin das Auge reicht.

Zudem zeigt das Museum beinahe jede Art von Binnenschiff, die einmal auf den Flüssen fuhr oder heute noch fährt. Darüber hinaus veranschaulicht es auf drei Etagen die Romantik des Rheins, Hafenanlagen und das Leben an Bord (was deutlich weniger paradiesisch war). Es gibt Einblicke in internationale Verträge, zeigt die Passagierschiffahrt und den Wasserbau in seinen verschiedenen For-

men. Das und vieles mehr füllt die zahlreiche Vitruinen. Erfreulich viele Ausstellungsstücke können sogar angefasst und ausprobiert werden.

## Begehbare Schiffe

Blickfang und Mittelpunkt in der ehemaligen Herren-Schwimmhalle ist die Tjalk „Goede Verwachting“, ein Lastensegler aus dem Jahre 1913 unter vollen Segeln. Diese Halle ist der Geschichte der Fortbewegungstechniken auf den Flüssen vom Einbaum bis zum modernen Schubverband sowie dem Schiffbau gewidmet. Und sie erlaubt auch einen Blick auf eine völlig unbekannt Seite der Schiffahrt: Da die Schiffe in den Becken „schwimmen“, wurde das Flussbett realistisch ausgestaltet und ist für die Besucher begehbar.

Im Zentrum der ehemaligen Damen-Schwimmhalle steht der begehbare Nachbau eines Binnenschiffes. Es ist das bei Kindern beliebte Spielschiff „Hermann“. Ein wichtiges Thema in die-

ser Halle ist das Leben und Arbeiten an Bord. Die Ausstellung berichtet vom Alltag der Schiffer und ihrer Familien zu Wasser und zu Lande.

### Museumsschiffe am Leinpfad

Auch für das Museum gilt: Der Weg ist das Ziel. Vor den Türen des Hauses führt der Erlebnisweg die Besucher direkt am Wasser entlang. Der Leinpfad bietet eine Kulisse, die sich den Charakter des Binnenschiffer-Stadtteiles trotz aller Veränderungen erhalten hat. Er führt die Besucher schließlich zu den drei Museumsschiffen „Oscar Huber“, dem Eimerkettendampfbagger „Minden“ und dem Kranschiff „Fendel 147“, die an der Schifferbörse vor Anker liegen. Auf dem Platz steht außerdem ein historischer Hafendampfkran.

Das Quartett ist zugleich der Ausgangspunkt, aus dem das Museum entstand: Die 1922 gebaute „Oscar Huber“ zog bis in die 60er-Jahre bis zu sieben antriebslose Kähne und ihre Frachten den Rhein hoch und runter. Damals kein Anachronismus, sondern Hightech. Ursprünglich verfügten Frachtkähne außer Segeln über keinerlei Antrieb und mussten gegen den Strom von Tieren oder Menschen an langen Leinen auf den deshalb Leinpfaden genannten Wegen an beiden Ufern mühsam zum Ziel geschleppt werden. Später, in den 1840er-Jahren, übernahmen „hochmoderne“ Schlepp-



Tjalk „Goede Verwachting“, Lastensegler von 1913.

schiffe diese Aufgabe – die dazu mit gewaltigen Schaufelrädern und qualmspeienden Dampfmaschinen ausgerüstet waren. Erst in den 1960er-Jahren wurden Dieselmotoren entwickelt, die stark und gleichzeitig klein und effizient genug für die Frachtschiffe waren. Dann kam die Schubschiffahrt, die der Ära der Schleppdampfer auf Rhein und Ruhr ebenso wie auf Mosel, Donau und Main innerhalb einer kurzen Zeit ein jäh-

Ende bereitete. „Jähres Ende“ bedeutete für die Schiffe die unromatische Verschrottung, wie sich Dr. Gernot Tromnau, langjähriger Museumsdirektor in Ruhrort erinnert. Doch damit wollten sich weite Teile der Bürgerschaft bei allem Verständnis für den Wandel nicht abfinden. Sie starteten eine große Aktion, die in der Übergabe des Schiffes an die Duisburger Bevölkerung am 19. Mai 1974 mündete. Ein Geschenk mit Folgen.



Schwimmende Denkmäler an der Ruhrorter Rheinpromenade.

### Gründungsgeschichte

Nochmals ein Schritt zurück in der Geschichte: Bereits in den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts hatte es in Ruhrort und darüber hinaus Diskussionen über die Gründung eines Museums gegeben. Die waren jedoch über einen Planungsstadium nie wirklich hinausgegangen. Schließlich machte der damalige Beigeordnete Dr. Konrad Schilling kurz nach seinem Dienstantritt als Kulturdezernent 1974 „Nägel mit Köpfen“, wie sich Tromnau mit einem Schmunzeln erinnert. „Er ‚okkupierte‘ das leerstehende Ruhrorter Rathaus in der Dammstraße und legte dem Rat der Stadt nahe, dort ein Museum einzurichten.“ Deshalb sehen einige Menschen im Jahr 1974 die eigentliche Gründung des Museums.

Das Vorgehen von Dr. Konrad Schilling war nicht unumstritten: Und so dauerte es noch bis zum 13. Juni 1977, bis die Ratsversammlung das „Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg – Ruhrort“ billigte. Die damals schon knappen Kassen verhinderten allerdings einen eigenen Etat und eigene Mitarbeiter und führten dazu, dass die Einrichtung dem Niederrheinischen Museum (dem heutigen Kultur- und Stadthistorischen Museum) angegliedert wurde.

Wo es Verwaltung und Politik an Mitteln fehlte, sparten Bevölkerung und

Wirtschaft nicht an Begeisterung und Spenden. „Am 12. September 1977 fanden sich zahlreiche Personen aus allen Schichten der Bevölkerung und Vertreter von Firmen aus Industrie, Wirtschaft und besonders aus der Schifffahrt zur Gründungsversammlung der ‚Gesellschaft zur Förderung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort e.V.‘ zusammen. Ziel war es, den Aufbau des Museums mit Sachverstand sowie Geld- und Sachspenden tatkräftig zu unterstützen“, erinnert sich Tromnau noch gut. Schließlich war er als Leiter des Niederrheinischen Museums nicht nur um eine Außenstelle, sondern auch gleich um eine große Aufgabe reicher geworden.

Der Aufruf zeigte Wirkung: 87 Firmen und 165 Einzelmitglieder stellten sich in den Dienst der Sache, entwarfen Konzepte, spendeten Geld, Gegenstände und Modelle, geizten auch nicht mit Rat und Ideen. Da wirkten die am 25. Mai 1979 im Erdgeschoss feierlich eröffneten 400 Quadratmeter eher ein bisschen bescheiden, meldete sich sogleich der eine oder andere Spötter. Auch wenn die Lage im geographischen Herzen der deutschen Binnenschifffahrt, in Duisburg Ruhrort, über kleinliche Kritik absolut erhaben war. Nach und nach eroberte das Museum weitere zwei Etagen wuchs auf über 1.200 Quadratmeter Ausstel-

lungsfläche. Das klingt nach viel – bot aber kaum Raum zur Entfaltung.

### Neuer Ankerplatz

Seitens des Museums wurde deshalb mit Unterstützung des Fördervereins nach einer anderen Anlegestelle gesucht. Eine durchaus umstrittene Entscheidung, die zu langen und teilweise emotionalen Diskussionen führte. Daran konnte auch der Ankerplatz Apostelstraße in der seit 1986 geschlossenen Jugendstil-Badeanstalt (noch mit getrennten Männer- und Frauenbereichen) nichts ändern. Auch nicht, dass der Anfang des 20. Jahrhunderts errichtete und unter Denkmalschutz stehende Bau für seine neuen Besucher im Rahmen der „Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA)“ von der „architekturfabrik aachen“ (afa) in Kooperation mit dem Künstler Ron Bernstein behutsam restauriert und umgestaltet wurde.

Am 15. August 1998 wurde dann in den neuen Räumlichkeiten das neue Museum mit beinahe doppelt so großer Ausstellungsfläche eröffnet und die Besucherschar zeigte sich sehr beeindruckt. Anfang 2001 wurde das Museum auch verwaltungsmäßig ein eigenständiges Institut, „was allerdings bis zum heutigen Tag leider weder zu einer besseren personellen, noch finanziellen Ausstattung geführt hat“, sagt Tromnau



Hier wird die Tjalk „Goede Verwachting“ ins Museum gebracht. Die Jugendstil-Badeanstalt mit seinen Becken ist noch deutlich zu erkennen.



*Außergewöhnliches Ambiente: Das Museum kann auch als Veranstaltungsort für verschiedenste Veranstaltungen gebucht werden.*

frei heraus. Sein Nachfolger formuliert es zurückhaltender: „Eigentlich ist es ein Branchenmuseum“, meint Weber. „Und somit gehört es der Schifffahrt.“ Deshalb wünscht er sich immer freundlich, aber bestimmt ein stärkeres Engagement der Branche, indem er überzeugend argumentiert: „Man weiß erst dann, wer man ist und wo man steht, wenn man sich verdeutlicht, woher man kommt. Jeder von uns ist immer nur der Endpunkt der eigenen Geschichte.“ Deshalb kann es nur helfen, die eigene Geschichte anzusehen, in allen ihren Facetten zu erleben und Entwicklungen vor Augen zu haben. Gerade in einem Hafen und in einem Gewerbe, das sich sehr gewandelt hat.

#### Kinder- und Jugendangebote

Entsprechend spielen auch die Angebote für Kinder und Jugendliche in der Konzeption von Dauer- und Wechselausstellungen eine ganz große und wichtige Rolle. Für die Duisburger Schulklassen gehört der Museumsausflug deshalb seit Anbeginn zum Pflichtprogramm. Und Weber

würde sich freuen, auch den Reederei-, Speditions- und Logistiknachwuchs öfter begrüßen zu dürfen. „Es ist eine der vornehmsten Aufgaben, Kinder und Jugendliche mit der Binnenschifffahrt und ihrer Geschichte vertraut zu machen. Unter anderem auch, um den so dringend benötigten Nachwuchs schon in jungen Jahren dafür zu begeistern.“

Es ist nicht die einzige Aktivität, mit der das Museum um Aufmerksamkeit wirbt. Veranstaltungen sind ein Standbein des Hauses, das wächst und sich ständig anpasst. Banken, Ruhrorter Firmen (etwa aus dem Bereich der alternativen Brennstoffe) internationale Tagungen und Workshops finden bereits in den Räumen statt. Meist im Zusammenhang mit den Angeboten des Hauses wie einer Besichtigung der „Oscar Huber“ oder einer Hafenrundfahrt. Zudem stehen je nach Absprache Veranstaltungstechnik und Moderationsequipment bereit.

Den kulinarischen Rahmen bietet die Gastronomie im Museumsrestaurant „Schiffchen“. Es ist unter neuer Leitung im Sommer 2010 im ehemaligen Kesselhaus sozusagen „vor Anker gegangen“. Mit einer wöchentlich wechselnden Mittagskarte bietet die Tagesgastronomie nicht nur regionale Spezialitäten, sondern auch saisonale Gerichte. Am Nachmittag warten ausgesuchte Kaffeespezialität und köstlicher Kuchen. Und wer sich traut, kann sich im Museum sogar das Jawort geben. Kein Kindergeburtstag – aber den kann man dort ebenfalls feiern, und auch der ist sehr beliebt.

Museum, Shop und „Schiffchen“ haben Dienstag bis Sonntag von 10 bis 17 Uhr geöffnet, die Museumsschiffe wieder nach der Winterpause am 3. April 2015.

#### Eintrittspreise

Erwachsene	4,50 Euro
Kinder/ermäßigt	2,00 Euro
Familienkarte I (ein Erwachsener + Kind(er))	6,00 Euro
Familienkarte II (zwei Erwachsene + Kind(er))	10,00 Euro
Gruppen ab 15 Personen	3,50 Euro p.P.

Weitere Informationen gibt es auf [www.binnenschifffahrtmuseum.de](http://www.binnenschifffahrtmuseum.de)

**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](http://www.masslog.de)



*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 m<sup>2</sup>
- 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*
<b>Belgien</b>				
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
<b>Niederlande</b>				
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*
<b>England</b>				
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
<b>Finnland</b>				
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
<b>Irland</b>				
Belfast	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Dublin	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
<b>Kasachstan</b>				
via Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
<b>Lettland</b>				
Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Tallinn	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
<b>Litauen</b>				
Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
<b>Norwegen</b>				
Oslo, Kristiansand	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
via Brevik	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
<b>Polen</b>				
via Gdynia	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
<b>Russland</b>				
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*
<b>Schweden/Dänemark</b>				
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
<b>Spanien/Portugal</b>				
Bilbao, Leixões	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Gijon, Vigo, Lissabon	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
<b>Ukraine</b>				
via Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S

## KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE

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

## TRAMP/SCHIFFFAHRT/PROJEKTLADUNGEN

## KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE – Regelmäßige Abfahrten nach Bedarf

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

## REEDEREIEN

Name	Telefon	E-Mail
1. Alcotrans Container Line B.V.	+ 31 (0) 88-8 760 220	info@alcotrans.nl
2. Amadeus Schiffs- und Spedition GmbH	+ 49 (0) 2066-99 830	chartering@amadeus-schiffahrt.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 Schiffs- und Speditionsges. 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
<b>DeCeTe Duisburger Container-Terminal GmbH</b>	+ 49 (0) 203-80 90 600	info@decete.de
<b>DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH</b>	+ 49 (0) 2065-49 92 65	zentrale@dit-duisburg.de
<b>GWW</b>	+ 49 (0) 203-31 85 622	gateway@rrt.container-terminal.de
<b>RRT Rhein-Ruhr Terminal GmbH</b>	+ 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

Schiffahrt · 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-Ostufertafen/Schwedenkai	2,4	B	1,3,5	B	8	DUSS
Kiel-Ostufertafen/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
Buna	-	-	6	C	5	DUSS
Buna	1-5	B	2-5	B	5	DUSS
Schwarzheide	5	D	6	C	5	DUSS
Schwarzheide	1-4	B	2-5	B	5	DUSS
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		
<b>A - Österreich</b>						
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>B - Belgien</b>						
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
<b>CN - China</b>						
Chongqing	2,4,6	-	-	-	14	DIT
Zhennzhou	2,4,6	-	-	-	14	DIT
<b>CZ - Tschechien</b>						
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
<b>DK - Dänemark</b>						
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
<b>E - Spanien</b>						
Barcelona (Granollers) via Ludwigshafen					8	DUSS
Tarragona (Constanti) via Ludwigshafen					8	DUSS
<b>EST - Estland</b>						
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
<b>FIN - Finnland</b>						
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Rostock			weitere Verbindungen		8	DUSS
<b>F - Frankreich</b>						
Bayonne via Ludwigshafen					8	DUSS
Le Boulou via Bettembourg					16	HBB
Lyon	1-4	B	1-5	B	8	DUSS
Lyon	6	C	-	-	8	DUSS
Lyon via Bettembourg					16	HBB
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
<b>H - Ungarn</b>						
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		
<b>I - Italien</b>						
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
<b>LT - Litauen</b>						
via Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
<b>LU - Luxemburg</b>						
Bettembourg	2,4,6	B	1,4,6	B	16	HBB
<b>LV - Lettland</b>						
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
<b>N - Norwegen</b>						
via Kiel			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Lübeck			weitere Verbindungen		8	DUSS
via Göteborg			weitere Verbindungen		13	HBB
<b>NL - Niederlande</b>						
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
<b>PL - Polen</b>						
Dabrowa Górnica	-	-	-	-	5	DUSS
Dabrowa Górnica	4,6	C	1,6	E	8	DUSS
Dabrowa Górnica	2,4	D	3,5	F	8	DUSS
Gadki (Poznan)	1,2,3,5	B	2,3,4	B	8	DUSS
Gadki (Poznan)	-	-	6	C	8	DUSS
Gadki (Poznan)	1,3,5	C	1,3	C	5	DUSS
Gadki (Poznan)	1,3,5	C	5	E	5	DUSS
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	DUSS
Wroclaw	-	-	2	D	8	DUSS
<b>RO - Rumänien</b>						
Curtici via Budapest					5	DIT
Curtici via Wien					6	DIT
Ploiesti via Budapest					5	DIT
<b>RUS - Russland</b>						
Moskau	2,4,6	-	-	-	14	DIT
via Kiel			weitere Verbindungen			
<b>S - Schweden</b>						
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
<b>SK - Slowakei</b>						
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
<b>SLO - Slowenien</b>						
Ljubljana	1,3	C	1,3	C	8	DUSS
Ljubljana	2,5	D	1,5	E	8	DUSS
Ljubljana	4	E	-	-	8	DUSS
Ljubljana	2,3,4,5,7	C	2,3,4,5,7	C	11	DKT
<b>TR - Türkei</b>						
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	15	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 - Anknunft gleicher Tag
- B - Anknunft ein Tag später
- C - Anknunft zwei Tage später
- D - Anknunft drei Tage später
- E - Anknunft vier Tage später
- F - Anknunft fünf Tage später
- G - Anknunft 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
16 CFL	+ 352 (0) 519 810 606	+ 352 (0) 519 810 611	sebastian.bideau@cfl-mm.lu

**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/duss-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  
dpi@duisport.de

#### Ansprechpartner für die Schifffahrt

##### Hafenbehörde und Seemannsamt

Tel: +49 203 803-4240 | hs@duisport.de

##### Schiffsmeldestelle

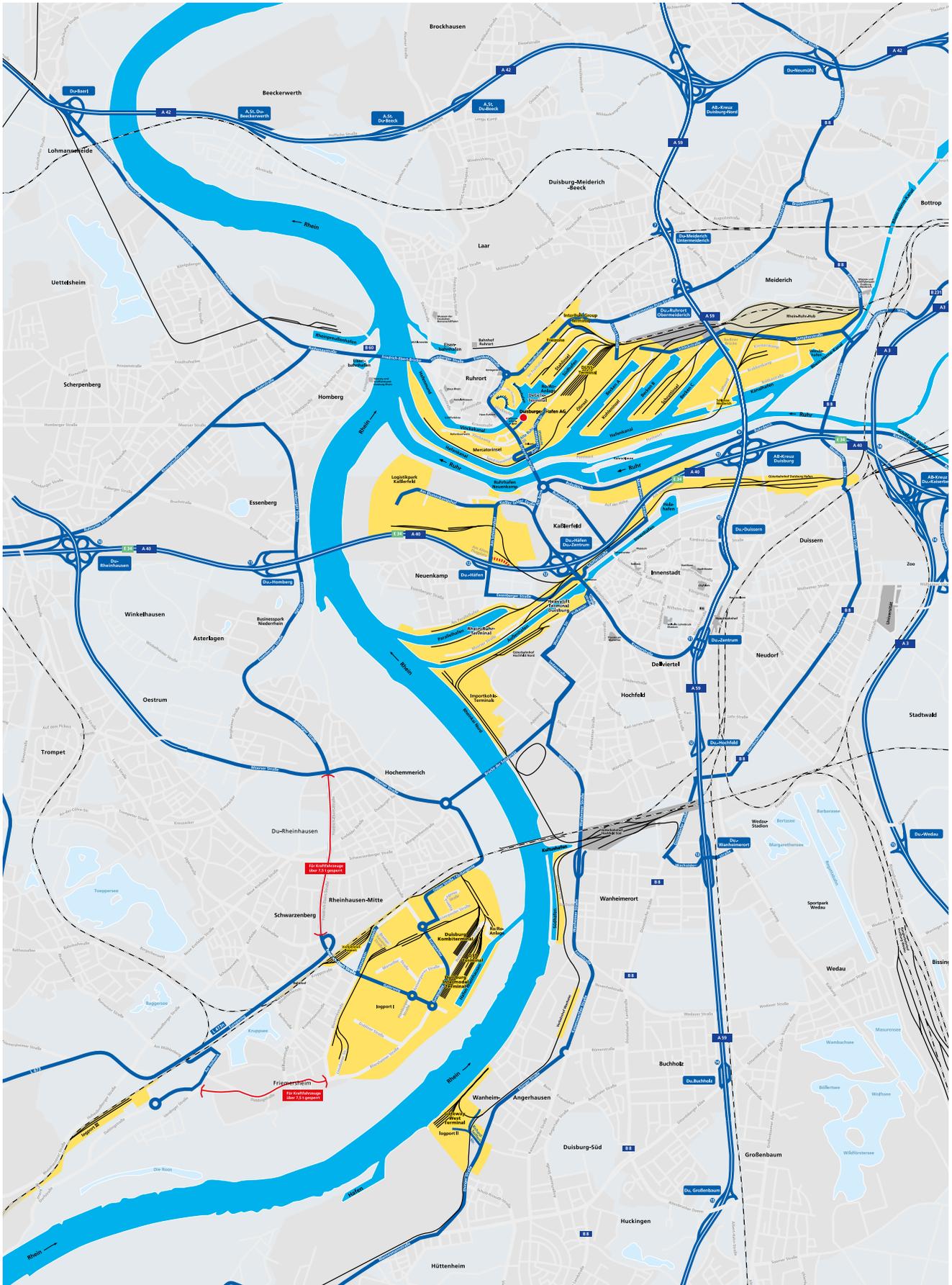
Tel: +49 203 479 76 36 | UKW-Kanal 14  
anmeldung@duisport.de | mail@duisport.de

##### Webportal des Hafens

[www.duisport.de](http://www.duisport.de)

##### Unternehmenskommunikation

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



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

# Auf unseren Flächen vernetzen wir Europa.



## **duisport/logport ist die führende Logistikkreuzung in Zentraleuropa**

Mit integrierten Industrie- und Logistiklösungen verbinden wir als multifunktionale Güterverkehrsplattform Unternehmen aus der ganzen Welt mit den Märkten Europas. Durch die kontinuierliche Entwicklung neuer logport-Areale im gesamten Ruhrgebiet bieten wir auch Ihnen die Möglichkeit, Teil dieses internationalen Netzwerkes zu werden und von der umfangreichen Dienstleistungsvielfalt zu profitieren – Full Service von der Immobilienentwicklung bis hin zur maßgeschneiderten Transportlösung. Alle Informationen finden Sie unter [www.duisport.de](http://www.duisport.de)

**duisport**   
excellence in logistics