

duisportmagazin

1

Ein Magazin der Duisburger Hafen AG 1/2015



duisport setzt Wachstumstrend weiter fort

Chinesischer Marktführer NGC errichtet Europazentrale

CKD-Zentrum erfüllt Erwartungen

duisport



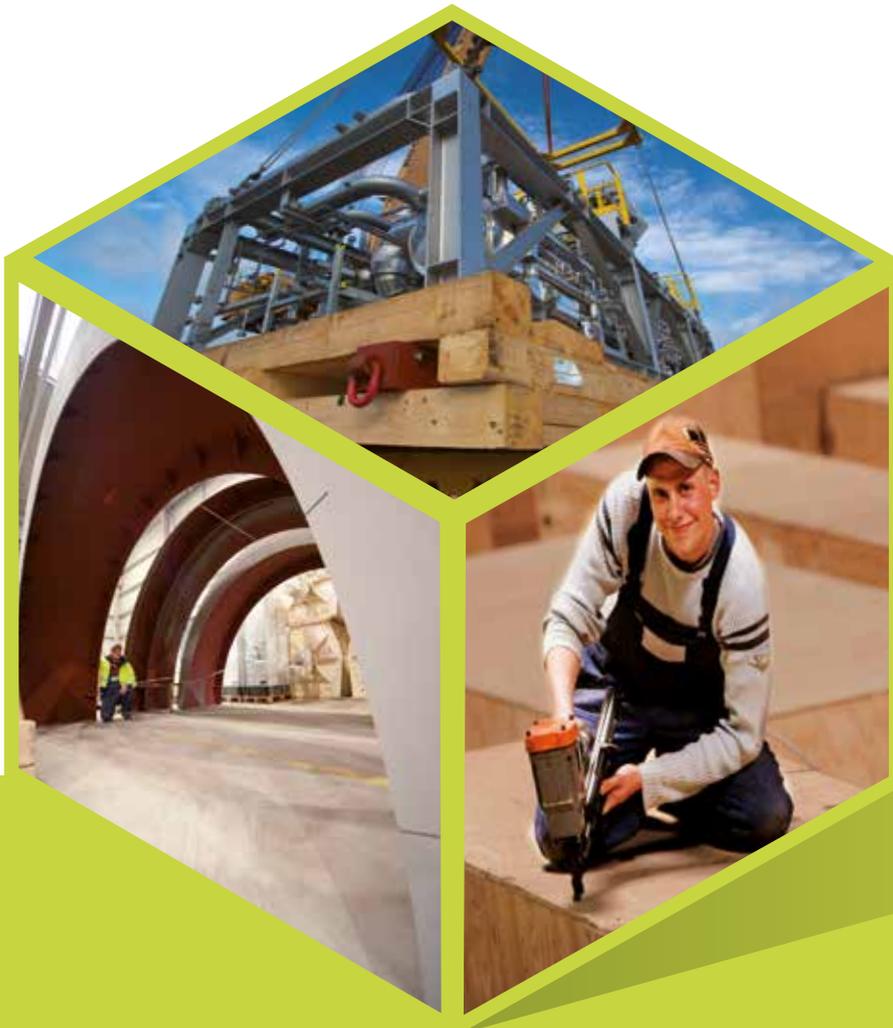
Verpacken in 4D



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

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

Fragen Sie uns, wir beraten Sie gerne.



duisport 
packing logistics
excellence in logistics

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



4 Erneut positive Bilanz

Mit insgesamt 198 Mio. Euro konnte die duisport-Gruppe ihre Gesamtleistung im Geschäftsjahr 2014 erneut steigern. Das Konzernergebnis erreicht dabei mit 14 Mio. Euro ein neues Rekordniveau. Erich Staahe, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG betonte, dass alle drei Geschäftsbereiche zu der sehr guten Gesamtleistung beigetragen haben.

8 NGC errichtet Europazentrale

Der chinesische Getriebe- und Antriebstechnikspezialist NGC bedient die europäischen Märkte künftig von Deutschland aus. Die Standortvorteile und das logistische Know-how der duisport-Gruppe haben dabei überzeugt, die Europazentrale in Duisburg zu errichten.

20 CKD-Zentrum erfüllt Erwartungen

Strukturwandel im Duisburger Hafen: Die duisport-Gruppe entwickelt sich immer mehr zu einem gefragten Lösungsanbieter in der Automobillogistik und erarbeitete hierbei bereits mit den erfolgreichsten deutschen Automobilherstellern passgenaue Logistikkonzepte. Die Audi AG zieht erstmals Bilanz.

Inhalt

HAFEN

- 4 Erneut positive Bilanz
- 6 Brückensanierungsarbeiten
- 8 Chinesischer Marktführer NGC errichtet Europazentrale
- 9 Neue Zugverbindung nach Ludwigshafen

NETZWERK

- 10 Rekordsumme für Bahnnetz-Modernisierung
- 12 Praxispartner der SGKV

IM FOKUS

- 14 Forschungsprojekt InventAIRy
- 18 CKD-Zentrum erfüllt Erwartungen

PORTRÄT

- 20 DHL Freight Duisburg
- 24 Kahl Schwerlast GmbH

KUL-TOUR

- 27 Chinesische Kunst auf Reisen

SERVICE

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

IMPRESSUM

42. Jahrgang – Heft 1/2015
 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:
 Julian Böcker (jb), Hans-Wilhelm Dünner (dü),
 Tim-Oliver Frische (tof), Andreas Fröning (frön),
 Axel Granzow (gran), Normen Preuß (np)

Design: Visuell Marketing – visuell-marketing.com
 Satz: media:grafixx, Mülheim an der Ruhr
 Druck: SET POINT Medien GmbH, Kamp-Lintfort
 Titelfoto: Containerumschlag
 Foto: Frank Reinhold

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



duisport-Gruppe mit deutlicher Umsatz- und Ergebnissteigerung

Der Vorstand der Duisburger Hafen AG freut sich über eine positive Bilanz für das Geschäftsjahr 2014 (v. l. n. r.): Markus Bangen (Mitglied des Vorstands), Erich Staake (Vorsitzender des Vorstands) und Prof. Thomas Schlipköther (Mitglied des Vorstands).

(jb) Die duisport-Gruppe hat auch im Geschäftsjahr 2014 wieder Höchstwerte erreichen können. Dank einer erwirtschafteten Gesamtleistung von 198 Mio. Euro stieg die Leistung inklusive der Umsätze aus strategischen Beteiligungen gegenüber dem Vorjahr um rund 13 % (2013: 175 Mio. Euro). Beim Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte mit 35 Mio. Euro das Niveau aus 2013 (30 Mio. Euro) sogar um rund 17 % gesteigert werden. Das Ergebnis vor Ertragssteuern erreichte mit 14 Mio. Euro ebenfalls ein neues Rekordergebnis (2013: 12 Mio. Euro). „Zur sehr guten Gesamtleistung der duisport-Gruppe haben alle drei Geschäftsbereiche beigetragen. Trotz eines preislich schwierigen Marktumfeldes im Logistik- und Verpackungsbereich, ist es gelungen mit vielen Prozessverbesserungen die Gesamttrendite der Unternehmensgruppe zu steigern. Unser integriertes Dienstleistungsportfolio stellt somit weiterhin die Basis für eine stabile Ergebnisentwicklung“, betont Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG, anlässlich der diesjährigen Bilanzpresskonferenz Mitte April.

Die drei Geschäftsbereiche der duisport-Gruppe – Infra- und Suprastruktur, Verkehr und Logistische Dienstleistungen sowie Verpackungslogistik – konnten 2014 jeweils ihr Geschäftsvolumen steigern. Während der Geschäftsbereich Infra- und Suprastruktur seine Umsätze um 4 % auf rund 48 Mio. Euro (2013: 46 Mio. Euro) verbessern konnte, wuchsen die Umsätze im Bereich logistische Dienstleistungen um rund 11 % auf 60 Mio. Euro (2013: 54 Mio. Euro). Der Umsatzzuwachs in diesem Geschäftssegment resultiert im Wesentlichen aus dem Automotive-Geschäft, aus dem Ausbau der Aktivitäten auf der Kohleninsel sowie aus höheren Umschlagmengen im KV-Terminal logport III. Ein Plus von 24 % gegenüber dem Vorjahr (2013: 58 Mio. Euro) erreichte die Verpackungslogistik mit einem Umsatz von 72 Mio. Euro. Neben der erstmalig vollständigen Einbeziehung der neu erworbenen Weimzierl-Gesellschaften konnten in diesem Segment bestehende Kundenbeziehungen ausgebaut und neue Kunden hinzu gewonnen werden.

Im Geschäftsjahr 2014 hat die duisport-Gruppe Investitionen in Höhe von rund

17 Mio. Euro getätigt (2013: 50 Mio. Euro). Der Schwerpunkt lag dabei auf den Erweiterungen der Umschlag- und Terminalkapazitäten.

Erfreuliche Mitarbeiterentwicklung

Im Laufe des Jahres konnte bei der duisport-Gruppe erstmals die Marke von 1.000 Mitarbeitern überschritten werden. Damit hat sich das Beschäftigungsniveau im Vergleich zum Vorjahr (920 Mitarbeiter) um rund 9 % erhöht. „Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter sind der Garant für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung. Wir sind daher zuversichtlich auch in 2015 an das hervorragende Ergebnis des abgelaufenen Jahres anknüpfen zu können“, so Staake.

Leistungssteigerung auf allen Verkehrsträgern

Die Zunahme im Gesamtgüterumschlag aller Duisburger Häfen, resultierend aus der Zunahme der umschlagbezogenen Steigerung der privaten Werkhäfen sowie aus der Mengensteigerung der duisport-Gruppe, betrug im vergangenen Jahr 131 Mio. t (2013: 123 Mio. t). Einen Höchstwert erreichte der

Gesamtgüterumschlag in den Häfen der Duisport-Gruppe mit 65 Mio. t (2013: 62 Mio. t). Nach 31 Mio. t in 2013 wurden mit Bahn und Schiff hier 2014 insgesamt 33 Mio. t umgeschlagen. Weiterhin konnten sowohl der Bahnumschlag mit 17 Mio. t (2013: 16 Mio. t) als auch der Schiffsumschlag mit 16 Mio. t (2013: 15 Mio. t) das Vorjahresniveau übertreffen.

Ein besonders erfreuliches Ergebnis erzielte das Unternehmen im kombinierten Verkehr. So wuchs der Containerumschlag um 13 Prozent auf 3,4 Mio. TEU (2013: 3 Mio. TEU). „Im Containerbereich verzeichnen wir ein zweistelliges Wachstum bei allen Verkehrsträgern. Auch in 2015 wollen wir unseren Marktanteil wie in den letzten Jahren weiter ausbauen“, so Staake. Die positive Entwicklung in 2014 beruht maßgeblich auf den erfolgreichen Investitionen der letzten Jahre, den damit verbundenen Ansiedlungen internationaler Kunden sowie auf dem nachfragebasierten Ausbau der Terminal- und Umschlagkapazitäten im Duisburger Hafen.

Erweiterung der Umschlagkapazitäten auf 5 Mio. TEU

Im Jahr 2014 wurden die Terminal- und Umschlagkapazitäten auf den linksrheinisch gelegenen Logistikzentren logport I und logport III weiter ausgebaut. Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur und einer Erweiterung der Umschlag- und Depotfläche um insgesamt 13 ha, wurden vier neue Containerbrücken in Auftrag gegeben. Der letzte Bahnkran wird seinen Betrieb auf logport III im Sommer dieses Jahres aufnehmen. Dann befinden sich insgesamt 21 Containerbrücken im Duisburger Hafen im Einsatz bei einer Umschlagkapazität von insgesamt 5 Mio. TEU.

„Der Kombinierte Verkehr wird auch in Zukunft der wesentliche Wachstumstreiber im Duisburger Hafen sein. Durch den nachfrageorientierten Aus- und Neubau der Terminalkapazitäten schaffen wir die

Bedingungen für weiteres Wachstum. Damit können wir unsere Position als größter Containerumschlagplatz in Zentraleuropa weiter ausbauen“, so Staake. Weitere Maßnahmen, wie das in den letzten Jahren von Duisport aufgebaute Hub-Konzept für Kunden aus der Logistik- und verladenen Wirtschaft, stärken darüber hinaus die Attraktivität des Standorts. „Das Beispiel des niederländischen Bahnoperators DistriRail, der Duisport inzwischen als zentralen Hub zur Verteilung seiner Waren ins europäische Hinterland nutzt, unterstreicht diese positive Entwicklung.“

Erfolgreiche Vermarktung wird fortgesetzt

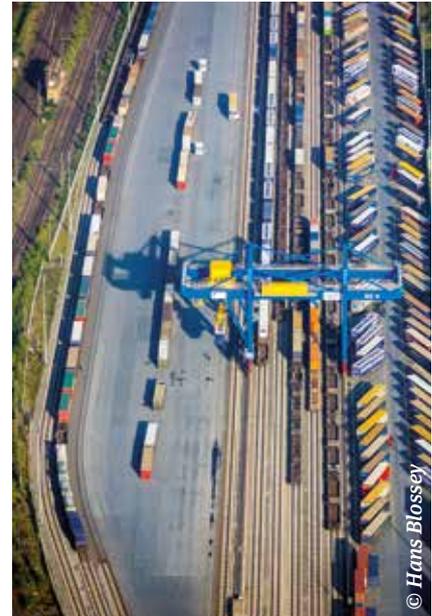
Mit rund 232.000 m² (2013: 265.000 m²) konnte insgesamt im abgelaufenen Geschäftsjahr eine ähnlich hohe Vermarktungsleistung wie im Vorjahr erreicht werden. Nachdem im Jahr 2013 eine erste rund 60.000 m² große Teilfläche auf der durch die Duisport-Gruppe übernommenen Kohleninsel für den Importkohleumschlag wieder aktiviert wurde, konnte die Nutzfläche zum Jahresbeginn 2014 auf 125.000 m² mehr als verdoppelt werden. Im Oktober 2014 wurde zudem eine langfristige Partnerschaft mit der HMS Bergbau AG Coal Division (HMS) über die Weiterentwicklung der Kohleninsel geschlossen. Bis zu 500.000 t Kohle sollen hier künftig zusätzlich pro Jahr umgeschlagen werden.

Im März 2014 hat der langjährige Kunde NYK / Yusen Logistics mit dem neuen, 26.000 m² großen, Logistikzentrum auf logport I seine vierte Erweiterung bezogen. Benteler Distribution folgte im April 2014 mit dem Spatenstich für den Bau eines neuen rund 15.000 m² großen Zentrallagers der Firma. Der Bau von Europas größter Hochregalanlage soll im 2. Quartal 2015 abgeschlossen werden. Nach Fertigstellung verfügt Benteler in Duisburg dann über mit einer Fläche von 35.000 m² und einer Kapazität von 20.000 t Rohre.

„Die Zukunftsperspektive dieser Region liegt in der effizienten Vernetzung von Industrie und Logistik. Mit der Entwicklung weiterer Gewerbe- und Logistikflächen in der Rhein/Ruhr-Region werden wir unseren Kunden auch in den kommenden Jahren eine optimale Anbindung an die multimodale Logistikkreisbahn Duisport bieten“, so Staake.

Internationales Engagement weiter ausgebaut

In 2014 hat die Duisport-Gruppe ihr internationales Leistungsangebot weiter ausgebaut. Vor allem im Bereich der



Im Jahr 2014 wurden die Terminal- und Umschlagkapazitäten auf den linksrheinisch gelegenen Logistikzentren logport I und logport III kontinuierlich ausgebaut. Der letzte Bahnkran wird seinen Betrieb im Juni auf logport III aufnehmen.

Verpackungslogistik forcierte die Unternehmensgruppe die Erschließung neuer Märkte für ihre Kunden. Der Ausbau der Aktivitäten in Süddeutschland sowie die schrittweise weiterentwickelten Aktivitäten in China und Indien standen im Fokus. Mit Rotterdam wurde Anfang 2014 zudem ein neuer Standort in Betrieb genommen. Damit ist die Duisport packing logistics (dpl) inzwischen an 20 Standorten in sechs Ländern vertreten und unterstützt so optimal ihre Kunden aus dem Maschinen- und Anlagenbau bei der Bündelung und logistischen Optimierung ihrer Warenströme.

Gemeinsam mit verschiedenen Bahnoperatoren konnte Duisport im abgelaufenen Jahr die transkontinentalen Zugverbindungen nach China weiter ausbauen. So verkehren inzwischen bis zu vier Züge pro Woche zwischen Duisburg und verschiedenen Destinationen in China, u.a. Shanghai, Peking und Chongqing. Insbesondere die Automobilindustrie nutzt die Zugverbindung Richtung China, um Automobilkomponenten zu den dortigen Produktionsstätten zu transportieren. Seit August 2014 verkehren darüber hinaus Züge mit Fertigfabrikaten deutscher Premiumhersteller zwischen Duisburg und Chongqing.

„Die Wachstumsmärkte in Asien sowie in unserer europäischen Nachbarschaft sind für uns sehr interessant. Auch in Südosteuropa sind Engagements vorstellbar“, so Staake abschließend.

duisport 

Besuchen Sie uns auf der

 **transport logistic**

Halle B3, Stand 101/102



Sanierungsarbeiten an der A 40 Rheinbrücke

Seit dem 10. März 2015 ist die A 40 Rheinbrücke für Lkw in Richtung Essen ganz gesperrt, Umleitungssysteme sind eingerichtet.

(frön) Die Nachricht kam unerwartet, schlug ein wie ein Bombe und hat für das Revier ähnliche Sprengkraft: Bei Kontrollen entdeckten Experten Ende Februar an der Rheinbrücke der A 40 bis zu 30 Zentimeter lange Risse. Da die Schäden an den sogenannten Schrägstreben in kurzen Abständen hintereinander aufgetreten waren, konnten weitere Risse nicht ausgeschlossen werden. Daher wurde die Brücke unverzüglich für den Verkehr in Richtung Essen bis auf eine Fahrspur gesperrt. Seit dem 10. März ist die Brücke Neuenkamp für Lkw in Richtung Essen ganz geschlossen. Die Folge: Leverkusener Verhältnisse an der Ruhrmündung. Vor allem im Berufsverkehr stauen sich heute die Pendler zeitweise auf einer Länge von bis zu acht Kilometern. Das strapaziert nicht nur die Nerven, sondern kostet auch Geld.

Mehrkosten haben beispielsweise die Spediteure, auch wenn sich ihre Reaktion zunächst in Grenzen hielt, da sie seit

der Leverkusener Sperrung die Belastungen kennen und die Auswirkungen besser abschätzen können. Trotzdem sind die Folgen nicht weniger schmerzhaft: Die Kölner IHK gibt die Mehrkosten für jedes Unternehmen wegen der Leverkusener Brückensperre mit rund 1.700 Euro pro Tag an – im Durchschnitt.

Grund ist die Verkehrszunahme

Seit Sommer 2013 ist die Passage über die Brücke für Schwertransporte mit mehr als 44 Tonnen Gesamtgewicht nicht mehr erlaubt. An mehreren Wochenenden wurden normale Lkw bereits von der Brücke verbannt, damit die Bauarbeiter bei weniger Schwingungen besser schweißen können. Verbände sowie Industrie- und Handelskammern warnen seit Jahren vor der langsamen, aber stetigen Erosion der Infrastruktur. Es gibt sogar Einschätzungen, dass möglicherweise jede zweite Brücke kurz- bis mittelfristig vor der Sperrung steht. Gründe dafür sind nicht etwa Fehler bei der Pla-

nung oder Bauausführung, sondern vielmehr die Zunahme des Verkehrs und der Anstieg der Schwertransporte. Beides war so nicht zu erwarten und übertrifft alle Prognosen.

Abhilfe kostet Geld und Zeit. Geld hat das Land nicht, deshalb wendet sich NRW-Verkehrsminister Michael Groschek hilfesuchend an den Bund. „Die Brücken halten den Belastungen durch den stetig zunehmenden Verkehr nicht mehr Stand. Das Problem ist von der Verkehrspolitik viel zu lange nicht genug beachtet worden“, kritisiert der Minister. „Jetzt müssen wir mit absolutem Vorrang die Ertüchtigung und in vielen Fällen den Neubau der Brückenbauwerke vor allem auf den Bundesfernstraßen vorantreiben.“ Der Bund hat den entsprechenden Haushalt zwar aufgestockt, doch das reicht nicht, um den von Experten ermittelten Erhaltungsaufwand zu bezahlen. Von den Neubauten angesichts der wachsenden Verkehrsströme ganz zu schweigen.

Auch die Zeit bereitet Probleme: Um die langen Planungs- und Genehmigungsphasen zu beschleunigen, denkt Groschek über ungewöhnliche Wege nach. So möchte er die Mitsprache der Bürger nicht einschränken, aber Klagewege verkürzen, wie er im vergangenen Jahr auf dem Verkehrskongress der nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern angekündigt hat.

Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, sprach sich derweil für ein weiträumiges Verkehrsleitsystem aus. „Der Wirtschafts- und Logistikstandort Duisburg darf nicht gefährdet werden“, sagt Staake. 130 Millionen Tonnen würden pro Jahr in Duisburg umgeschlagen, 50 Millionen davon per Lkw. Es ist der wichtigste Logistikstandort der Republik. Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link sieht es mit Erleichterung, dass „das Land und der Bund jetzt gemeinsam und entschlossen handeln“.



Die starke Verkehrszunahme führte u. a. zu den nötigen Sanierungsarbeiten.

Auch er mahnt schnellstmögliche Maßnahmen an. Durch die Umleitung des Verkehrs drohen den innerstädtischen

Rheinbrücken Zusatzbelastungen, die die nächsten Schäden und Sperrungen auslösen könnten.



- BINNENSCHIFFFAHRT
- PROJEKTLOGISTIK
- UMSCHLAG- UND LAGERLOGISTIK



- LINIENDIENSTE RHEIN
- LINIENDIENSTE BAHN
- HINTERLAND-TERMINALS
- TRUCKINGS



HAEGER & SCHMIDT
INTERNATIONAL GMBH
Vinckeweg 22 ■ 47119 Duisburg
T: +49 203 8003-0
info@haegerundschmidt.com



H&S CONTAINER LINE GMBH
Vinckeweg 22 ■ 47119 Duisburg
T: +49 203 8003-220
info@hs-containerline.com

Chinesischer Marktführer NGC errichtet Europazentrale im Duisburger Hafen



© Hans Blosssey

Durch die Europazentrale im Duisburger Hafen bietet NGC seinen europäischen Kunden direkten Zugriff auf ihre Produkte und Serviceleistungen.

(/b) Der Getriebe- und Antriebstechnikspezialist Nanjing High Accurate Drive Equipment Manufacturing Group Co., Ltd (kurz NGC) bedient zukünftig den europäischen Markt von Deutschland aus. Die Standortvorteile des Duisburger Hafens und das logistische Know-how haben abermals überzeugt.

Mit NGC, einer der Global Player für Getriebe- und Antriebstechnik, hat sich das erste chinesische Unternehmen im Duisburger Hafen angesiedelt. Mit der Errichtung der Europazentrale in Duisburg bietet der Hersteller seinen europäischen Kunden einen direkten Zugriff auf seine Produkte und Serviceleistungen. Ortsnähe, Ersatzteilbevorratung und gebündeltes Know-how bieten die Plattform für eine optimale Kundenbetreuung mit kurzen Reaktionszeiten. Unterstützt wird NGC dabei vom breiten Leistungsspektrum der duisport-Gruppe. „Ein wichtiger Schritt, unsere vielfältigen, in den letzten Jahren entwickelten, Verbindungen zum chinesischen Markt weiterzuentwickeln“, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. „Die Entscheidung von NGC, seine Europazentrale im Duisburger Hafen zu errichten, ist ein Beleg für die Attraktivität des Standorts und

dessen Bedeutung als führende Logistikkdrehscheibe in Zentraleuropa. Mit unserem Full-Service-Ansatz, Logistikkösungen für die verladende Wirtschaft zu entwickeln, werden wir das Dienstleistungsangebot von NGC optimal ergänzen. Dadurch erfüllen wir nicht nur die steigenden Anforderungen an Flexibilität und Leistungsfähigkeit, sondern generieren auch neue Wertschöpfung am Standort“, betont Erich Staake.

Duisburg bietet optimale Anbindung

Vom neuen NGC Standort aus hat der europäische Kunde direkten Zugriff auf Vertrieb, Engineering und sämtliche Dienstleistungen. Im Einzelnen betrifft das die Auslegung, Beschaffung, Inspektion, Wartung und Aufbereitung von Getrieben für die Windkraft und Industrie. Unterstützt wurde NGC bei der Standortsuche durch die landeseigene Wirtschaftsförderungsgesellschaft NRW.INVEST.

„Für unseren Markteintritt in Deutschland und Europa ist Duisburg der ideale Standort. Die zentrale Lage, die Nähe zu unseren Kunden und Forschungseinrichtungen sowie die optimale Anbindung an alle Verkehrsträger hat uns die Wahl nicht schwer gemacht. Hinzu kommen die vielfältigen Logistikdienstleistungen

der duisport-Gruppe, welche u. a. durch die direkte Zugverbindung nach China auch in unserer Konzernzentrale in Nanjing einen hohen Stellenwert genießt“, so Dr. Heinz-Peter Ehren, Geschäftsführer der NGC Transmission Europe GmbH. Das Mutterunternehmen wurde 1969 als Nanjing Maschinenwerkstatt gegründet und 1976 nach Umstrukturierung und Erweiterung umbenannt in Nanjing High Speed Gear Factory. 2001 erfolgte die weitere Umstrukturierung in ein börsennotiertes Unternehmen, welches seit 2007 als China Transmission (Stock Code 0658) an der Hongkonger Börse gelistet ist. Innerhalb von China wird das Unternehmen mit seinen rund 10.000 Mitarbeitern als eines der 100 wichtigsten und wettbewerbsfähigsten Unternehmen der chinesischen Maschinenbau Industrie bewertet.

Durch die vor zwei Jahren begonnene Internationalisierung ist China Transmission bereits in den USA für den nord- und südamerikanischen Markt, sowie in Singapur für den asiatisch-pazifischen Raum, vertreten. Die offizielle Einweihung des Standortes im Innenhafen und der rund 1.000 Quadratmeter großen Gewerbehalle im Duisburger Hafen ist für Mitte des Jahres geplant.



Neue Zugverbindung Duisburg – Ludwigshafen

© Rolf Köppen

Das verlängerte Intermodalangebot verbindet die Industrieregion Ludwigshafen mit Duisburg ab dem DIT in Rheinhausen.

(np) Gemeinsam mit dem niederländischen Bahnbetreiber DistriRail B.V. hat die duisport agency GmbH das bestehende Intermodalangebot zwischen Duisburg und Frankfurt zum 7. Januar um den Anschluss Ludwigshafen verlängert.

Von dieser neuen Anbindung profitieren besonders die Operateure des Kombinierten Verkehrs (KV), die durch die Erweiterung über eine Alternative zu den bestehenden KV-Verkehren verfügen. Zusätzlich besteht für diese über Duisburg der Anschluss an das europaweite duisport-Netzwerk, insbesondere zu den Verbindungen in die Westhäfen.

Der neue Shuttle verkehrt drei Mal pro Woche und verbindet die wichtigen Industrieregionen Ludwigshafen und Frankfurt mit dem Duisburger Hafen. Der Zug fährt ex Duisburg ab dem Duisburger Intermodal Terminal. Im Rhein-Main-Gebiet sind es das Frankfurt Intermodal Terminal (FIT) mit einer Fläche von 75.000 Quadratmetern und einer Lagerkapazität von 1.800 TEU sowie das Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL).

Das (FIT wird betrieben durch die Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst GmbH. Eigentümerin des KTL ist die

BASF, Betreiber ist die Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH. Zu den Gesellschaftern zählen neben der BASF die Speditionen Bertschi (Schweiz) und Hoyer (Hamburg) sowie die Kombiverkehrsspezialisten Hupac (Schweiz) und Kombiverkehr (Frankfurt).

Ein weiterer Baustein in der Entwicklung des Ruhrgebietes

Insgesamt fährt der Zug mit einer Gesamtlänge von 650 Metern und wird in Frankfurt für die beiden anzufahrenden Terminals geteilt. In der Gegenrich-

tung werden beide Zugteile in Frankfurt vereint. Ab dem KTL bestehen diverse Anschlussmöglichkeiten, zum Beispiel nach Lyon oder Marseille.

Mit dieser Relation sind die Chemieparks in Ludwigshafen, Frankfurt und Marl schienenseitig miteinander verbunden. Sie ist somit ein weiterer Baustein in der Entwicklung des Ruhrgebietes hin zur größten Binnenverkehrsdrehscheibe Europas mit dem Duisburger Hafen als führendem Hub und Gateway für die zentraleuropäischen Märkte.

LANDO

heavy-lift-east.com



Rekordsumme für Bahnnetz-Modernisierung – wie viel fließt nach Duisburg?

Dank der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stehen mehr finanzielle Mittel zur Modernisierung des Schienennetzes zur Verfügung.

(dü) Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube haben Anfang Januar die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) zur Modernisierung des Schienennetzes unterzeichnet. Zuvor hatten bereits der Haushalts- und der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages der Vereinbarung zugestimmt. Damit steht bis 2019 die Rekordsumme von 28 Milliarden Euro für die bestehende Schieneninfrastruktur bereit. Auch am Standort Duisburg gibt es erheblichen Investitionsbedarf.

Mit der LuFV II wird deutlich mehr Geld als in der Vergangenheit in Ersatz, Erhalt und Modernisierung des Bestandsnetzes einschließlich der Verkehrsstationen investiert. Damit sollen bis 2019 insgesamt 17.000 Kilometer Schienen, 8.700 Weichen und mindestens 875 Brücken erneuert werden. Die Bahn plant, rund 1.700 Mitarbeiter zusätzlich einzustellen. Zweiter Kernpunkt der LuFV II ist die deutlich verbesserte Qualitätssi-

cherung. Die Kriterien zur Leistungsicherung werden um wesentliche Punkte erweitert: Erstmals wird eine sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl für den Zustand der Bahnbrücken festgelegt. Bei Totsperrung von Brücken drohen der Bahn zusätzliche Vertragsstrafen.

Der Vorstandsvorsitzende der Duisburger Hafen AG, Erich Staake, begrüßt die Initiative der Bundesregierung und der DB, mithilfe der Bereitstellung zusätzlicher Mittel und der Vereinbarung anspruchsvollerer Qualitätsvorgaben die Voraussetzung für weitere Gütermengen-Verlagerungen von der Straße auf die Schiene zu schaffen: „Nachdem in der Vergangenheit vor allem Personenschnellverkehrsstrecken Priorität bei Ausbau und Instandhaltung des Bahnnetzes hatten, benötigen wir künftig einen Schwerpunkt im Schienengüterverkehrsnetz.“ Dabei gelte es, im Großraum Duisburg vor allem Fehlentscheidungen der Vergangenheit zu korrigieren. So habe man noch vor zehn Jahren für den Güterverkehr wichtige Abstellgleise und Vor-

bahnhöfe zurückgebaut, die heute aufgrund der kontinuierlich wachsenden Ganzzugverkehre aus den Duisburger Häfen dringend benötigt würden. „Der Großraum Duisburg hat sich in den vergangenen 15 Jahren von einem strukturschwachen Industriestandort zu einem modernen Logistik- und Dienstleistungsstandort gewandelt. Dank unserer erfolgreichen Ansiedlungspolitik wächst der Hafen Duisburg im Kombinierten Verkehr seit einigen Jahren deutlich schneller als die Seehäfen. Der größte Binnenhafen der Welt hat sich kontinuierlich nach oben gearbeitet und rangiert mittlerweile unter den 50 weltgrößten Seehäfen. Zahlreiche Unternehmen haben ihre Entscheidung für den Standort Duisburg wegen der guten Infrastrukturanbindungen per Bahn, Schiff und Lkw getroffen“, versichert Staake.

Mehr als 400 Züge pro Woche

Heute werden wöchentlich mehr als 400 Ganzzüge an den Duisburger Terminals abgefertigt. Ziel sind die Binnen- und Küstenterminals in ganz Europa bis hin



Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt unterzeichnen die LuFV II.

nach Asien. „Die nirgendwo anders in Europa bestehende Wahlmöglichkeit, einzelne oder mehrere Container, Trailer oder Wechselbrücken jede Woche an mehr als 80 verschiedene Destinationen zu versenden, wirkt wie ein Magnet für weitere Ansiedlungen von Industrie- und Handelsunternehmen sowie Logistikdienstleistern. Mittlerweile wurden 40 ausländische Direktinvestitionen am Standort Duisburg gezählt – ein Ende ist noch nicht abzusehen“, freut sich Staake.

Die Verlagerung weiterer Gütermengen von der Straße auf die Bahn und Schiff sowie die Erschließung weiterer Wachstumspotenziale für Wirtschaft und Logistik im Großraum Duisburg hänge eng mit den Kapazitäten des Wasserstraßen- und Schienennetzes zusammen. „Während der Rhein und auch das Kanalnetz noch über erhebliche Kapazitätsreserven verfügen, kommt das Bahnnetz an den Hafensstandorten mehr und mehr an Kapazitätsgrenzen. Insofern erwarte ich, dass DB Netz durch die Zuwendung entsprechender Finanzmittel die Voraussetzung für weiteres Wachstum in der Region schafft“, fordert Staake. Dabei verfolge die DB hier durchaus auch Eigeninteressen, denn mit dem DUSS-Terminal und DB Schenker seien bedeutende Tochtergesellschaften in Duisburg ansässig.

Überregional haben für Staake vor allem die zügige Fertigstellung der Anbindung an Rotterdam über die Betuwe-Linie sowie der Ausbau der Bahnanbindung nach Antwerpen Priorität: „Die längst überfällige Entscheidung zur Wiederinbetriebnahme des ‚Eisernen Rheins‘ zwischen dem Ruhrgebiet und Antwerpen sollte auf der politischen Entscheidungsskala der Verkehrsministerien in

Land und Bund ganz oben stehen. Das Mengenwachstum auf dieser Strecke findet wegen der kurzen Autobahnverbindung bislang in hohem Maße auf der Straße statt.“

Künftige Herausforderungen

Eine besondere Herausforderung für das regionale Bahnnetz sieht Staake in der möglichen Verlängerung der Züge auf bis zu 740 Meter: „Die in der Region Duisburg vorhandenen Vorbahnhöfe erlauben bislang ausschließlich Zuglängen von 550 bis 700 Meter.“ Als praktisches Beispiel nennt Staake den Bahnhof Uerdingen: „Um logport III, den Chemiepark und das Lokomotiv- und Personenzugwerk von Siemens ausreichend mit Ganzzügen anzubinden, benötigt man zusätzlich fünf Vorstellgleise mit 740 Metern Länge. Der Bahnhof hat aber nur zwei Gleise mit einer Länge von weniger als 700 Metern zur Verfügung.“ Der Bau eines Verlängerungsgleises und die Anpassung der Signaltechnik werde zwar seit Jahren versprochen, mangels ausreichender Mittel aber immer wieder verschoben. „Unser Angebot an DB Netz, das Projekt aus eigenen Mitteln vorzufinanzieren, wurde leider abgelehnt“, so Staake.

Eine andere Herausforderung, um künftige Wachstumspotenziale zu erschließen, sei die eingleisige Anbindung der Vorbahnhöfe an die Strecke. So sei die früher zweigleisige Anbindung des Bahnhofs Duisburg-Ruhrort Hafen nach Norden auf einen eingleisigen Anschluss zurückgebaut worden. „Aufgrund des rapide wachsenden Transportvolumens benötigen wir heute die Wiederherstellung des zweiten Gleises nach Norden, um den Transportanforderungen unserer Hafenanlieger gerecht zu werden“, fordert Staake. Auch hier gebe es entspre-

chende Vorplanungen von DB Netz, die man nun zügig realisieren müsse.

„Am Vorbahnhof Duisburg-Hafen, der das Total-Tanklager, das RRT-Containerterminal sowie verschiedene Anlieger versorgt, benötigen wir neben der Ausfahrt Richtung Norden eine zweite Ausfahrt Richtung Süden, um unseren Standort logport I in Rheinhausen unmittelbar anfahren zu können“, erläutert Staake. Derzeit sind auf dieser Verbindung große Umwege über Ruhrort nötig, die die Wirtschaftlichkeit der Bahn im Wettbewerb zum Lkw bei Kurzstreckenverkehren verschlechtern. „Ich gehe davon aus, dass mit der nunmehr verabredeten LuFV II das Problem der Finanzierung der notwendigen Ausbaumaßnahmen im Schienennetz in und um Duisburg gelöst ist. Durch eine zügige Umsetzung der schon länger bekannten und teilweise vorgeplanten Projekte zur Wiederherstellung einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur sollten die Voraussetzungen für weiteres Wachstum im kontinentalen Bahnverkehr am Hub Duisburg geschaffen werden“, so Staake abschließend.

HTAG
HÄFEN UND TRANSPORT AG

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

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

Besuchen Sie uns!
Halle B3,
Stand 221/320

transport logistic
5. – 8. MAI 2015
MESSE MÜNCHEN



Praxispartner der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr

– Duisport unterstützt die Schweiz bei der Bewertung von Förderanträgen für KV-Terminals

Als Konsortialpartner unterstützt Duisport die SGKV bei der Bewertung von Förderanträgen für KV-Terminals in der Schweiz.

(tof) Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) hat einen neuen Auftrag bekommen: Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) bittet um Einschätzung, welche Bauvorhaben bei Kombiterminals förderwürdig sind. Als Konsortialpartner mittendrin: die Duisburger Hafen AG.

Ganz konkret unterstützt die SGKV das BAV bei der Beurteilung von Gesuchen um Investitionsbeiträge für KV-Umschlaganlagen. Das macht sie für das deutsche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits seit Jahren. „Wir freuen uns über die Möglichkeit, die Arbeit der SGKV auch über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt zu machen“, sagt Thore Arendt, geschäftsführendes Vorstandsmitglied. „Als Gutachter für das deutsche Verkehrsministerium haben wir bereits seit mehreren Jahren Erfahrung mit der Bewertung von Terminalanträgen. Jetzt gilt es, diese Erfahrung spezifisch an den KV-Markt der Schweiz anzupassen, das heißt die Besonderheiten

dieses Marktes zu begreifen und zu berücksichtigen.“

Um eine zeitnahe, vergleichbare und strukturierte Begutachtung zukünftiger Anträge zu gewährleisten, sei zunächst eine einheitliche Bewertungsmethodik entwickelt worden. „Ziel ist, einen Standard zu entwickeln, um Gesuche einheitlich überprüfbar machen zu können, damit die zur Verfügung stehenden Fördersummen gerecht und sinnvoll verteilt werden“, erklärt SGKV-Projektmanager Leonhard Heinisch. „Sowohl die heterogene Struktur der Umschlaganlagen als auch die Besonderheiten des KV in der Schweiz wurden bei der Weiterentwicklung sowie Restrukturierung bestehender Bewertungsansätze berücksichtigt“, ergänzt Arendt. Dabei würden die notwendigen Bewertungskriterien hinsichtlich der geographischen Lage, der Wirtschaftlichkeit, der Konkurrenzsituation, des öffentlichen Zugangs und der Dimensionierung bzw. des Layouts in Abstimmung mit dem BAV ausgearbeitet.

Damit das Konzept zur Bewertung von Förderanträgen exakt auf die Bedürfnisse des KV-Marktes ausgerichtet ist, wurde die Duisburger Hafen AG als Praxispartner gewonnen. „Duisport ist unter anderem für Referenzlayouts und bau-spezifische Charakteristika von Terminalanlagen in der Konzeptionsphase verantwortlich und unterstützt als SGKV-Mitglied die Forschungsaktivitäten des Vereins“, sagt Heinisch weiter.

Für das BAV spielt der Duisburger Hafen als Partner der SGKV eine besondere Rolle, wie Sprecher Jürg Walpen gegenüber dem Duisport Magazin bestätigt. „Der Duisburger Hafen bringt sein spezifisches Fachwissen im Bauen von Terminals ein.“ Duisport-Projektmanager Jan-Christoph Maaß ergänzt: „Unsere umfangreiche Beratungsexpertise nehmen Regierungen, Hafenbetreiber und Investoren weltweit in Anspruch, beispielsweise in Sao Paulo oder Dubai.“ Neben einer verbesserten fachlichen Beurteilung erwartet der BAV-Sprecher „auch eine verbesserte finanzielle Beur-



Leonhard Heinisch, Projektmanager SGKV

teilung, Kontrolle und Steuerung der Gesuche bei Kostenvoranschlägen oder Schlussrechnungen“.

Warum es zur Zusammenarbeit mit dem SGKV gekommen ist, erklärt Walpen so: „Das BAV hat diesen Auftrag ausgeschrieben, nachdem der bisherige Mehrjahresvertrag mit einem anderen Büro ausgelaufen war.“ Arendt ergänzt, dass es im BAV bereits 2013 „ein Bewusstsein

dafür gab, das Thema Terminalstruktur in der Schweiz konzeptioneller anzugehen“.

Die SGKV wird die Förderanträge, die auch für Terminalvorhaben außerhalb der Schweiz gestellt werden können, zunächst bis Ende 2018 begutachten. „Das ist eine sehr progressive Überlegung der Schweiz, dass gesagt wird, der Güterverkehr endet nicht an den Grenzen, sondern wir schauen gemeinsam, dass KV funktioniert“, sagt Arendt. „Aber auch der Einzigartigkeit der Schweizer Fördermittel zu verdanken“, ordnet er ein. Die erste Konzeptionsphase mit der Duisburger Hafen AG als Konsortialpartner ist zum Ende des vergangenen Jahres abgeschlossen worden.

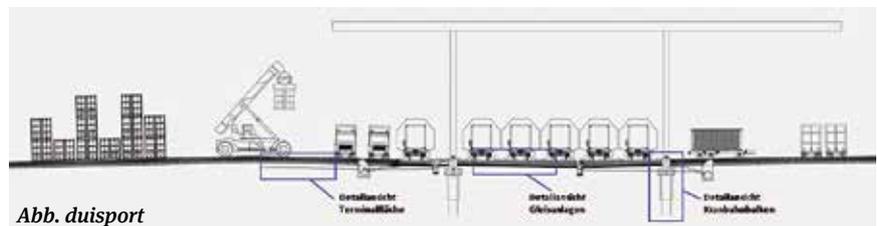


Abb. duisport

Bereits seit 1928 setzt sich die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) für die Belange intermodaler Transportketten ein. Ziel des Vereins ist es, den Kombinierten Verkehr durch die Zusammenführung von Forschung und Praxis zu stärken und weiterzuentwickeln. Als neutrale Einrichtung vereint die SGKV mehr als 100 Mitglieder – von Terminalbetreibern über Operateure bis hin zu Hochschulen und Speditionen – unter einem Dach. Ziel ist es, den Güterverkehr in Deutschland und Europa mithilfe intelligenter intermodaler Transportketten effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

„duisport bleibt in der Konzeptionsphase eingebunden“

Tim Oliver Frische im Interview mit Thore Arendt, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV)

Wann hat die SGKV zum ersten Mal Schweizer KV-Luft geschnuppert?

Thore Arendt: Erstmals auf unserer Mitgliederversammlung 2013, zu der wir seinerzeit sehr bewusst nach Basel eingeladen hatten. Thema war der Im- und Export in der Schweiz, und dabei war auch Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr. Er sagte damals, dass die Terminalstruktur in der Schweiz einen gewissen Verbesserungsbedarf aufweise. Als die Ausschreibung zum Thema dann startete, wussten wir, hier können wir ein gewisses Know-how einbringen.

Wie soll denn ein Muster-Terminal Ihrer Meinung nach aussehen?

Ein Muster-Terminal in dem Sinne gibt es nicht. Es geht um die Frage, wie das Terminal in seiner Grundstruktur funktioniert, was gegebenenfalls angepasst werden kann und was die Referenzen sind. Und bei den Referenzen fiel uns sofort der Duisburger Hafen als aktives SGKV-Mitglied ein.

Aber die neutrale Begutachtung liegt bei Ihnen, oder?

Ja, und das ist uns auch sehr wichtig. Nichtsdestotrotz war und ist der Duisburger Hafen in diesem technischen Bereich eingebunden, um Strukturen- und Kostenbeispiele für die Schweizer Seite zu entwickeln. Dabei geht es um Referenzterminals. Sie sind die Basis, auf der wir diskutieren können, um möglichst Fehlplanungen zu vermeiden, unter dem Motto: So muss ein Terminal aussehen und das sind die Funktionen. Da gibt es konkrete Schweizer Bedarfe, beispielsweise bei der Annahme von sinnvollen Gleislängen oder der Dimensionierung von Kränen.

Apropos Bedarfe: Anders als in Deutschland spielt der KV in der Schweiz eine Schlüsselrolle in der Güterverteilung ...

Absolut. Der KV hat hier eine ganz andere Stellung als in Deutschland. Eine 1:1-Übertragung ist daher nicht möglich. In der Schweiz werden Güter teilweise über die Schiene direkt zum Endverbraucher geliefert. Die Themen Fläche und Platz stellen ganz andere Herausforderungen dar. Darüber muss man sich einfach im Klaren sein.

Der Vertrag mit dem BAV gilt bis Ende 2018. Ist der Know-how-Austausch mit der Duisburger Hafen AG als Konsortialpartner, also einem Partner für eine bestimmte Zeit, bereits abgeschlossen?



Thore Arendt, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV.

Wir sind in einem Prozess der kontinuierlichen Verbesserung. Das Modell, das wir entwickelt haben hinsichtlich der Kosten und Terminallayouts, wird durch regelmäßige Treffen mit dem Duisburger Hafen aktualisiert. In diesem Bereich ist der Duisburger Hafen nach wie vor eingebunden. Er ist also weiterhin in dieser Konzeptionsphase, die als Grundlage für die Bewertung und zur Qualitätssicherung und -verbesserung dient, dabei.

Die Drohnen kommen



© Aibotix

Der Flugroboter Aibotix ist heute beispielsweise bereits für Inspektionsaufgaben an Hochspannungsleitungen im Einsatz.

(tof) Als Amazon im Dezember 2013 ankündigte, Pakete mit Drohnen ausliefern zu wollen, sahen viele darin einen PR-Gag. Was damals noch wie Zukunftsmusik klang, ist heute bereits in Feldversuchen Realität geworden. DHL beispielsweise testete einen Paketkopter, der Medikamente vom Festland auf die Insel Juist brachte. Der logistische Nutzen der Drohne steht dabei im Vordergrund.

„Technisch sind Pakettransporte per Drohne durchaus möglich“, bestätigt Prof. Dr. Michael ten Hompel, geschäftsführender Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund. „Aber aufgrund der Gesetzeslage räume ich ihnen in Deutschland keine Chance ein.“ Schwärme von Drohnen, die zur Inventur oder zur Inspektion durch Hochregallager oder über Duisburgs Hafenanlagen fliegen, um Aufnahmen zu machen, Container zu scannen oder Schüttgutlager zu vermessen, das kann sich ten Hompel indes „sehr gut vorstellen“.

Der Wissenschaftler, der an der Universität Dortmund Förder- und Lagerwesen lehrt, arbeitet zurzeit an einem Forschungsprojekt zum Thema. Mit dabei sind das Kasseler Start-up-Unternehmen Aibotix, ein Produzent von Flugrobotersystemen für Anwendungen im zivilen Bereich, der Logistikdienstleister Panopa, die Universität Bonn, genauer gesagt das dort angesiedelte Autonomous Intelligent Systems Institute for Computer Science, sowie die Spedition Wiedmann in Böbingen bei Schwäbisch Gmünd.

Apropos Aibotix: Vor rund drei Jahren gegründet, hätte sich der damalige Viermann-Betrieb wohl nicht in den kühnsten Träumen ausmalen können, heute mit 60 Beschäftigten für die deutsche Technologieführerschaft in Sachen Flugroboter erfolgreich zu werben. „2014 haben wir mehr als 200 Systeme produziert und ausgeliefert“, sagt Aibotix-Sprecherin Friederike Nielsen. Die Nachfrage nach den fliegenden Helfern wächst; es herrscht bereits Platzmangel

in der alten Kasseler Kaserne im Technologiepark. „Die Rahmenfertigung wurde bereits an einen anderen Standort verlegt, die Produktion erheblich vergrößert und an die neuen Mengen angepasst“, bestätigt Nielsen.

InventAIRy

InventAIRy wird im Rahmen des Technologieprogramms „Autonomik für Industrie 4.0“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert. Das Forschungsprojekt startete im Januar 2014 mit einer voraussichtlichen Gesamtlauzeit von drei Jahren. Das Konsortium vereint das Know-how des Flugrobotersystem-Herstellers Aibotix mit der Kompetenz der kognitiven Robotik der Universität Bonn sowie der Erfahrung des Fraunhofer IML im Bereich Logistik. Die Anwendungspartner Spedition Wiedmann und Panopa stellen den Bezug zur Praxis her, indem sie geeignete Szenarien eruieren.

Aibotix

Der Name Aibotix setzt sich zusammen aus „AI“ für „Artificial Intelligence“ und „Botix“ für „Robotics“. Ein Flugroboter kostet ab 30.000 Euro aufwärts. Sechs Rotoren treiben das Gerät – samt Spiegelreflexkamera – an. Gesteuert wird es von einem Bediener in Sichtweite .

Heute fliegen diese Flugroboter in Katastrophengebiete oder sind für Inspektionsaufgaben an Hochspannungsleitungen, Windkraftanlagen oder Brücken im Einsatz. Deutsche Konzerne wie Eon oder RWE gehören zu den Abnehmern. Auch große internationale Kunden hat Aibotix gewinnen können, beispielsweise den Schweizer Energiekonzern Austrian Power Grid APG (Alpiq), den Schweizer Energiedienstleister Xpo oder den italienischen Konzern Autostrade sowie zahlreiche Vermessungs- und Ingenieurbüros.

Prof. ten Hompel in Dortmund will indes mehr. Autonome Drohnen sind für ihn das Salz in der Suppe. Der Wissenschaftler nennt das „wirkliche Forschung“. Sich dreidimensional und autonom fortzubewegen, sei nicht einfach. Der prominent besetzten Projektgruppe attestiert er, „nahe dran zu sein“, sodass womög-

lich in weniger als eineinhalb Jahren „die ersten Schwärme im industriellen Einsatz“ fliegen könnten. „Bei einzelnen Drohnen“, konkretisiert der Professor, „beherrschen wir das schon recht gut. Wir können hier im Zentimeterbereich die Drohnen positionieren und dementsprechend genau auch vermessen. Aber das ist noch Forschungsgegenstand. Das muss man klar sagen“, betont ten Hompel.

Forschungsprojekt „InventAIRy“

Der Experte zielt damit auf das gegenwärtige Forschungsprojekt „InventAIRy“ ab. Dabei geht es darum, einen autonomen Flugroboter zu entwickeln, der dank der eingesetzten Sensorik in der Lage ist, eigenständig durch Lager zu navigieren und Inventuren durchzuführen. So kann in einem denkbaren Szenario etwa die Inventur nachts erfolgen, wenn sich im klassischen Zweischichtbetrieb keine Personen im Lager aufhalten. Dies kann entweder an jedem Abend als permanente Inventur oder an einem Stichtag durch einen Dienstleister als Stichtagsinventur erfolgen.

In einem nächsten Schritt könnten Drohnen womöglich auch den sogenannten Pickern Konkurrenz machen die in den



Prof. Dr. Michael ten Hompel

Hallen der Logistikzentren die Waren zusammentragen, bevor sie verpackt und verschickt werden. Doch dafür reicht die Intelligenz einer Drohne derzeit (noch) nicht aus. So ist ten Hompel beim Thema Flugroboter auch zurückhaltender „als der eine oder andere Amerikaner, der bereits meint, dass das wieder die

© Fraunhofer IML



... WEIL SCHWER NICHT SCHWER SEIN MUSS!

Multimodale Schwertransporte - horizontal und vertikal, per Schiene, Straße, Wasser, Luft...

- Kessel-/Trafobrücken bis 600 t
- SPMT's und Schwergutachslinien > 2000 t Nutzlast
- Drehschemeleinrichtungen bis 800 t
- Schräg-/Tieflader bis 300 t Nutzlast
- Beplante Fahrzeuge bis 4,6 m Breite und 70 t Nutzlast
- HeavyLift Terminal Duisburg, trimodal bis 500 t
- Hallenlager- und Freilagerfläche bis 30.000 qm



KAHL SCHWERLAST GmbH • Moers • Duisburg • Leuna • Berlin • Hamburg • Tel. +49 (0) 2841 7997-0 • schwerlast@kahl-schwerlast.de • www.kahl-schwerlast.de

Zukunft für alles ist“, sagt er. Post-Chef Frank Appel sieht den flächendeckenden Einsatz in Deutschland vor allem wegen des Eingriffs in die Privatsphäre eingeschränkt, denn jede Drohne ist mit Kameras ausgestattet. Ten Hompel weist zudem auf das limitierte Drohnenabfluggewicht (bis 5 kg), den erforderlichen menschlichen Bediener, luftfahrtrechtliche Zulassungen (bei 25 kg-Drohnen) sowie Einzelstart-Genehmigungen vom Luftfahrtbundesamt (bei mehr als 25 kg) hin. „Das ist kein realistisches Szenario für den Pakettransport mit einer Drohne“, sagt er.

Appel hat seinen „DHL Paketkopter 2.0“ nach Juist mehrfach störungsfrei flie-



Der „DHL Paketkopter 2.0“ hat bereits mehrere störungsfreie Testflüge hinter sich.

Flugroboter

Die Höhengängigkeit von Flugrobotern in Kombination mit einer Traglast von mehreren Kilogramm, einer ruhigen Fluglage und der Möglichkeit eines autonomen Flugs auf GPS-Basis führen momentan zu immer neuen Einsatzfeldern für diese Technologie. Dadurch ist der Flugroboter-Markt stark gewachsen, und Experten prognostizieren einen weiteren Anstieg für die kommenden Jahre. Das untermauern Zahlen von statista.de, einem der weltweit größten Statistik-Portale im Internet, das Zugang zu relevanten Daten aus 18.000 Quellen bietet. Demnach gab es 2006 etwa 50 unterschiedliche Modelle ziviler Flugroboter. 2013 waren es bereits annähernd 250.

gen lassen – zur geprobten Notfallversorgung einer Inselapotheke. Dennoch sehen Appel und ten Hompel die Anwendungen für Flugroboter eher auf Offshore-Einsätze und vereinzelte Zustellungen in schwer zugänglichen Gebieten beschränkt.

Aber spielt nur die Drohne die Musik von Morgen? „Nach der Konsolidierung und einigen großen Akquisitionen in den vergangenen Jahren erscheinen zunehmend neue Player auf dem Logistikmarkt“, beobachtet ten Hompel. „Amazon nimmt beispielsweise in Los Angeles und London mit 7-Eleven (einem internationalen Mischkonzern

mit Hauptsitz in Tokio mit eigener Kastenwagen-Flotte, d. Red.), bereits Teile der Logistik im physischen Transportbereich selbst in die Hand.“

Auch die Renaissance des Fahrradkurriers sieht der Experte kommen – und ist mit einem weiteren Forschungsprojekt dabei. Wir haben für UPS ein Dreirad entwickelt, das genau darauf abzielt. Dank unseres EffizienzClusters LogistikRuhr sind wir so breit aufgestellt“, freut sich ten Hompel.“



DTG. Leistung entscheidet.

WO WIR NICHT HINFAHREN, GIBT ES FÜR SIE NICHTS ZU HOLEN

Egal, ob	<ul style="list-style-type: none"> ● Güter der Agrarwirtschaft ● Steine und Erden ● feste mineralische Brennstoffe ● Eisen, Stahl und NE-Metalle 	<ul style="list-style-type: none"> ● Düngemittel, chemische Erzeugnisse ● Holz, Papier, Zellulose ● Schwergüter, Konstruktionen ● u. v. m. 	 
----------	--	--	---

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG

Fürst-Bismarck-Str. 21 | 47119 Duisburg | Telefon +49 2 03 | 8 00 04 0 | Telefax +49 2 03 | 8 00 04 43 | E-Mail duisburg@dtg-eg.de | www.dtg-eg.de

remineral

Umweltfreundliche Ver- und Entsorgung
für Abfall- und Energiewirtschaft

Unsere Schwerpunkte sind:

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

Spezialisierung der Standorte

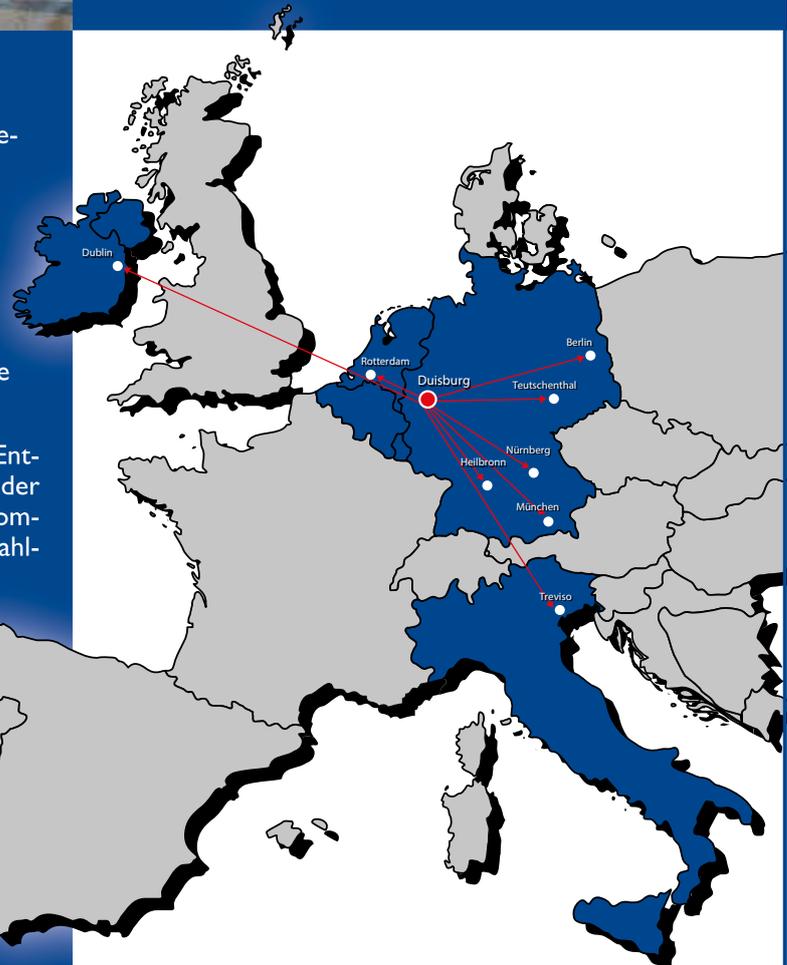
Duisburg: Aufbereitung, Behandlung und Entsorgung von mineralischen Abfällen aus der Kraftwerksbranche, der Industrie und von Kommunen wie z. B. Rauchgasreinigungsabfälle, Stahlwerksabfälle und Klärschlämme

Briesen: Altholz-Aufbereitung und Herstellung von Ersatzbrennstoffen

Berlin: Zentrum für Wertstoffrückgewinnung, Ver- und Entsorgung von Abfällen aus thermischen Verwertungsanlagen unter Hinzuziehung eines eigenständigen Bahnlogistik-Terminals für Berliner Kohle- und Ersatzbrennstoffkraftwerke

Königs Wusterhausen: Abfalllogistik, Stoffstrommanagement zur Ver- und Entsorgung von Biomasse-, Ersatzbrennstoff- und Kohlekraftwerken, Baustoffhandel

Nürnberg: Gesamte Abfallwirtschaft für Süddeutschland und das benachbarte Ausland, Herstellung von güteüberwachten Sekundärbaustoffen sowie Produktion von Baustoffen für den untertägigen Versatz, Ersatzbrennstoffherstellung, Elektronikschrottaufbereitung, um nur einige Schwerpunkte hervorzuheben



**Entsorgung ist Vertrauenssache,
wir wollen, dass es so bleibt.
Rufen Sie uns an ... wir sind für Sie da.**



remineral

Rohstoffverwertung & Entsorgung
GmbH & Co. KG

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

CKD-Zentrum im Duisburger Hafen erfüllt Erwartungen



© Hans Blossy

Das CKD-Zentrum auf logport II: Von hier aus exportiert Audi bis zu 800.000 Kubikmeter Autokomponenten weltweit.

(di) Ende 2014 hat der neue CKD-Standort (Completely Knocked Down) im Duisburger Hafen seine Hochfahrphase beendet und die geplanten Mengen nahezu erreicht. Über diesen lässt der Automobilhersteller Audi bis zu 800.000 Kubikmeter Automobilkomponenten pro Jahr nach China, Indien, Brasilien und Mexiko exportieren. Der operative CKD-Betrieb erfolgt durch den Automobillogistiker Schnellecke Logistics.

Errichtet wurde der neue Logistikkomplex in nur acht Monaten Bauzeit auf dem logport II-Gelände von der duisport-Gruppe, die darüber hinaus die integrierten Logistik- und Transportdienstleistungen organisiert. Die Gesamtinvestition lag bei mehr als 25 Millionen Euro. Mit der Ansiedlung sind in Duisburg rund 500 neue Arbeitsplätze entstanden. „Mit dem CKD-Standort ist es gelungen, erstmals Aktivitäten der Automobilindustrie nach Duisburg zu holen. Das zeigt, dass der Hafen längst mehr als nur eine strategische Bedeutung für die Region hat und attraktiver Standort für zahlreiche Wirtschaftsbranchen ist“, sagte Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duis-

burger Hafen AG, bei der Eröffnung im August 2013. Mittlerweile arbeitet auch die Konzernmutter Volkswagen mit dem Standort Duisburg zusammen und hat im April 2014 einen eigenen Export-Hub für 350.000 Kubikmeter Automobilkomponenten in Duisburg- Kaßlerfeld eröffnet.

Insgesamt umfasst der CKD-Standort auf dem 106.500 Quadratmeter großen Grundstück rund 53.000 Quadratmeter Hallenfläche. Der Komplex verfügt über einen eigenen Inhouse-Gleisanschluss für die Anlieferung konventionell verpackter Teile per Bahn. Darüber



© Rolf Köppen

Den operativen Betrieb übernimmt in Duisburg der Automobillogistiker Schnellecke Logistics.

hinaus besteht auf dem logport-II-Areal die Möglichkeit zur Erweiterung. Hervorzuheben ist die gute Verkehrsanbindung mit kurzen Wegen, die Trimodalität (Straße, Wasser und Schiene) sowie das Full-Service-Angebot der Duisburger Hafen AG. Die Versorgung mit den für den Export erforderlichen Containern erfolgt aus den Westhäfen und zum Teil auch aus den benachbarten Leercontainerdepots. Darüber hinaus organisiert die Duisport-Gruppe die konventionelle Zustellung von Gütern per Bahn, den angrenzenden Terminalbetrieb und den Transport der Container zu den Seehä-

fen, schwerpunktmäßig nach Antwerpen.

Die Möglichkeit, die Transporte über Schiene und Wasserstraße abzuwickeln, leistet auch ein Beitrag zu „Green Logistics“. „Der Modal Split liegt bei rd. 80 % Barge und 20 % Bahn. Ein Großteil der Container wird über Antwerpen nach China verschifft. Ende 2014 haben wir bereits bis zu 220 Vierzig-Fuß-Boxen in der Woche abgefertigt“, berichtet Heiko Rumfeld, Geschäftsführer der mit dem Containertransport beauftragten Duisport agency GmbH. „Wir haben noch

Luft nach oben und können in der Logistikkette weitere Mengen problemlos verkraften“, versichert Rumfeld. Wachstumschancen im Bahnbereich sieht er besonders auf der Relation Duisburg – China, nicht zuletzt wegen der erhöhten Frequenz. „Seit Beginn des Jahres 2015 fertigen wir wöchentlich vier Züge für unterschiedliche Kunden aus China in Duisburg ab, die im Rücklauf vor allem mit Fahrzeug- und Automotive-Komponenten verschiedener Hersteller und Zulieferer beladen werden.“

Interview mit Simon Motter, Leiter Internationale Logistik, AUDI AG, zum Logistikzentrum Duisburg:



Simon Motter, Leiter Internationale Logistik der AUDI AG.

Was macht den Standort der Logistikimmobilie im Duisburger Hafen aus?

Simon Motter: Mit dem trimodalen Verkehrsanschluss bringt der Hafen Duisburg einen wesentlichen Vorteil mit. Materialanlieferungen sind sowohl per Lkw als auch über den eigenen Bahnanschluss möglich. Die ausgehenden Container können direkt über das benachbarte Containerterminal auf die Barge verladen werden. Zudem entspricht die Logistikimmobilie der Vorstellung eines modernen und innovativen CKD-Verpackungsstandorts.

Nach dem Start im Juli 2013 wurde das Logistikzentrum Duisburg sukzessive

hochgefahren. Wurden Ihre Erwartungen an das Logistikkonzept per Barge und Bahn in die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam erfüllt?

Simon Motter: Die Anbindung per Barge und Bahn ist ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Gleichzeitig führt sie zur Entlastung der Straßeninfrastruktur. Es hat sich gezeigt: Für derartige Logistikkonzepte ist es besonders wichtig, den Fokus auf die Ausplanung der gesamten Prozesskette zu legen und dabei alle Schnittstellen zu berücksichtigen.

Konnten Ihre Seeschiffstermine pünktlich erreicht werden?

Simon Motter: Die Termintreue der Transporte zu den Seehäfen war jederzeit gegeben – es wurden keine Schiffsabfahrten verpasst.

Haben Sie Ihre geplanten Einsparpotenziale erreicht?

Simon Motter: Der Hochlauf des CKD-Verpackungsstandorts Duisburg ist zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt. Nun gilt es, die etablierten Prozesse zu optimieren. Wir sind überzeugt: Es kann sogar noch mehr Einsparpotenzial erreicht werden, um die Standortattraktivität auch langfristig zu gewährleisten.

Derzeit dominieren die Verladungen nach China. Gibt es Wachstumspotenziale für das Logistikzentrum Duisburg in anderen Märkten?

Simon Motter: Neben China und Indien werden wir zukünftig auch die Standorte

in Brasilien und Mexiko über unser Verpackungsnetzwerk versorgen. Voraussichtlich werden Einzelumfänge ebenfalls in Duisburg konsolidiert. Das China-Volumen wird jedoch weiterhin den Großteil der Umfänge darstellen.

Wöchentlich verlassen 400 Kombizüge den Hub Duisburg zu mehr als 80 Destinationen in Europa und Asien. Machen Sie von diesen Möglichkeiten Gebrauch?

Simon Motter: Grundsätzlich nutzen wir unsere CKD-Verpackungsstandorte für die Versorgung von Übersee-Standorten. Daher steht eine Anbindung an die Seehäfen für uns im Vordergrund.

Derzeit gibt es vier wöchentliche Direktzugverbindungen mit Containern von Duisburg nach China. Ist dies für Audi von Interesse?

Simon Motter: Bereits heute versenden wir von Duisburg aus Einzelcontainer über die Transsibirische Eisenbahn an unser Werk in Changchun in Nordchina. Dieser Versandweg hat eine kürzere Transportzeit als der Seeverkehr und ist kostengünstiger im Vergleich zur Luftfracht. Dadurch erweist sich die Transsibirische Eisenbahn für uns als optimale Alternative für den Versand von Engpassumfängen.



DHL Freight fühlt sich im Duisburger Hafen bereits seit 20 Jahren gut aufgehoben

Der Duisburger Hafen bietet dank seiner guten Anbindung die besten Voraussetzungen für die nationalen und internationalen Transporte der DHL.

(gran) Auf den Parkplatz der DHL-Freight-Niederlassung Duisburg Am Blumenkampshof passt an diesem Mittag kein Trailer mehr. Alles ist zugeparkt. Ein gutes oder eher ein schlechtes Zeichen? „Ich freue mich, dass der Hof voll ist“, meint Birgit Krieger (46), seit Anfang 2013 Chefin von DHL Freight in Duisburg, eine der größten der 36 Niederlassungen der Speditionstochter der Deutschen Post DHL im Stückgutnetzwerk in Deutschland. Denn die Wechselbrücken mit dem roten DHL-Logo auf gelbem Grund – DHL steht übrigens für die Anfangsbuchstaben der Unternehmensgründer Adrian Dalsey, Larry Hillblom und Robert Lynn – werden noch gebraucht. Erst am Nachmittag ab 15 Uhr beginnt die Verladung. In der Nacht wird dann ausgeliefert – im Nachtsprung, wie es in der Sprache der Logistiker heißt. Dann sind nicht nur die Straßen frei, sondern die Ware erreicht auch am folgenden Tag den Kunden. Nationales Stückgut macht über die Hälfte des Geschäfts von DHL Freight hier im Duisburger Hafen aus. Hinzu kommen internationales Stückgut sowie Teil- und Komplettladungen, aber auch

Cross-Docking für einen Großkunden sowie das Stauen von Containern für einige Kunden aus der Automobilindustrie gemeinsam mit Global Forwarding, der Schwestergesellschaft im Bereich Luft- und Seefracht. In drei Hallen mit einer Umschlagfläche von 10.000 Quadratmetern plus zusätzlich 2.900 Quadratmetern Lagerfläche werden die Waren angenommen, zwischengelagert oder sofort wieder nach Destinationen sortiert und in die Lkw-Anhänger verstaut, die Richtung Kunden fahren. Automatisierung eher Fehlanzeige: Eine Kettenzuganlage hat Krieger wieder ausbauen lassen – sie habe einfach im Weg gestanden und sei auch zu langsam gewesen, sagt sie. Gabelstapler sausen stattdessen zwischen den Kisten-, Karton- und Palettenbergen hin und her, die sich bis zur Hallendecke türmen. Sie fahren 128 Verladetore an, an die die Lkw Tag und Nacht andocken und an denen sie be- und entladen werden. Gearbeitet wird hier rund um die Uhr im Dreischichtbetrieb. In den vergangenen 20 Jahren – seitdem besteht die Niederlassung am Blumenkampshof – hat DHL Freight

in Duisburg rund 31 Millionen Paletten bewegt.

„Wir stoßen damit an unsere Kapazitätsgrenze“, sagt Krieger. Eine Erweiterung am Standort ist mangels Flächen nicht möglich. Das ist in Duisburg im Moment aber auch noch kein Thema. Notfalls wird bei DHL Freight in solchen Fällen zunächst das Netzwerk neu zugeschnitten, um die Warenflut neu zu ordnen. Die Anzahl der jährlich umgeschlagenen Sendungen pendelt seit Jahren auf diese Weise um die 650.000 Stück. Täglich werden 47 nationale Linien von Duisburg aus bedient.

Standortvorteil Duisburg

„Aufgrund seiner guten Lage bietet der Standort Duisburg von DHL Freight beste Voraussetzungen für nationale und internationale Transporte in der Landverkehrs-spedition“, beschreibt Krieger den Standortvorteil im Duisburger Hafen mit seiner guten Anbindung an das Autobahnnetz. Weniger glücklich ist sie dagegen mit dem Zustand der Zufahrtswege zum Blumenkampshof: „Es wäre wün-

schenswert, wenn die Straßenverhältnisse hier endlich auf ein erträgliches Niveau gebracht würden“, ärgert sie sich über unzureichende Instandhaltung. Wobei vor allem die zahlreichen Schlaglöcher bei dem hohen Lkw-Aufkommen eine „Gefahr für Leib und Leben“ darstellen, wie sie meint. Durch Neuansiedlungen verstärkt sich aber der Druck, die Infrastruktur besser zu pflegen und auch auszubauen: „Durch die Ansiedlung des VW-Logistikers Syncreon hinter unserem Gelände I haben wir eine neue Autobahnabfahrt bekommen“, gibt sich Krieger zuversichtlich, dass sich Duisburg künftig seiner Verantwortung für das Logistikgewerbe in der Stadt bewusster wird.

Der Hafen bietet aber noch weitere Standortvorteile: So sammelt DHL Freight beispielsweise Stückgut und staut Container im Auftrag der Schwestergesellschaft DHL Global Forwarding, die Seefrachtlösungen anbietet. Die Container werden dann teilweise via Duisburger Hafen per Binnenschiff zum Seehafen Rotterdam transportiert. Außerdem will DHL Freight künftig stärker die Schienen-Direktverbindung von Duisburg nach China und zurück vermarkten, wie Krieger sagt. In Duisburg soll ein China-Competence-



Birgit Krieger, Chefin von DHL Freight in Duisburg.

Center entstehen, das die Verbindung gemeinsam mit der chinesischen Global-Forwarding-Tochter managen soll. Wir werden dann als DHL-Freight-Niederlassung die erste oder in umgekehrter Richtung die letzte Meile bedienen“, so Krieger. Gleichzeitig erhält DHL Freight

Duisburg auch Transportaufträge von Logistikern, die im Hafen große Lager verwalten, nennt sie einen weiteren Vorzug der Logistik-Drehscheibe Hafen. Neben DHL Freight und DHL Global Forwarding gibt es in Duisburg außerdem noch ein Briefzentrum der Deutschen Post in Aster-

UNTERNEHMENSGRUPPE 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 Schifffahrtsverwaltung des Bundes, MAN, Rheinbahn u. a. **RUFEN SIE UNS AN: T 02841 940 0**

maasbau.de

lagen sowie eine Niederlassung des Kontraktlogistikers DHL Supply Chain im logport in Duisburg-Rheinhausen. „Duisburg hat alle Voraussetzungen, eine Logistik-Schaltzentrale zu werden“, meint Krieger. „Dafür fehlt es aber in der Kommunalpolitik ein wenig an der Vision, wohin Duisburg eigentlich will“, meint sie.

Krieger ist derzeit die einzige Frau an der Spitze einer DHL-Freight Niederlassung in Deutschland. Sie ist – mittlerweile wohl eher die Ausnahme im Konzern Deutsche Post DHL – eine gelernte Postbeamtin. „Ich habe 1987 im Postamt bei der damaligen Deutschen Bundespost angefangen und bin dann über verschiedene Stationen im Konzern zur Stabsleiterin im Personalvorstand aufgestiegen. Dort war ich zuletzt als Arbeitsdirektorin verantwortlich für DHL Freight“, berichtet sie über ihre Karriere. Aber das war der Rheinländerin dann doch zu abgehoben, auf Dauer etwas zu weit weg von den täglichen Themen des operativen Geschäfts, wie sie sagt. Heute trägt sie Personalverantwortung direkt vor Ort: Rund 200 Mitarbeiter zählt Krieger in Duisburg und zudem mehr als 20 Auszubildende – eine überdurchschnittlich hohe Quote.

Ausbildung ist sozusagen ihr Steckpferd: „Wir brauchen auch in den nächsten Jahren gut ausgebildete Fachkräfte“, meint Krieger. „Da diese auf dem Markt schwer zu kriegen sind, sind wir im Bereich Ausbildung stark engagiert und bilden bereits seit vielen Jahren selber aus.“ Ausgebildet wird derzeit in folgenden Berufen: Kauffrau/-mann für Spedition und Logistikdienstleistung, Fachlagerist, Fachkraft für Lagerlogistik und Berufskraftfahrer.



Rund 31. Mio. Paletten wurden am Standort in den vergangenen 20 Jahren bewegt.

Hinzu kommen etwa 120 Fahrer der Subunternehmen, die für DHL Freight die Transporte übernehmen. „Doch für uns sind sie wie eigene Mitarbeiter“, betont Krieger. Denn schließlich seien sie im Alltagsgeschäft „unser Gesicht vor Ort bei den Kunden“. Allein im Nahverkehr beschäftigt DHL Freight Duisburg etwa 15 Subunternehmen, zumeist mittelständische Transportunternehmen mit fünf bis zwölf Lkw 115 Verteilerfahrzeuge werden gezählt, die regelmäßig für DHL Freight Duisburg fahren. Das Unternehmen unterhält keine eigene Lkw-Flotte. Der Bestand an Wechselbrücken wird auf 180 beziffert.

Mehr als 180 Niederlassungen in Europa
DHL Freight ist als Tochter von Deutsche Post DHL mit Sitz in Bonn einer der führenden Anbieter von Landtransporten auf Straße, Schiene und im Intermodalver-

kehr in Europa, Teilen der GUS, in Nordafrika und im Nahen Osten. Mit europaweit 14.000 Mitarbeitern in über 50 Ländern werden mehr als 44 Millionen Tonnen pro Jahr bewegt. Allein in Europa werden insgesamt über 180 Niederlassungen gezählt. Befördert werden sowohl Stückgut als auch Teil- und Komplettladungen. Der Umsatz belief sich zuletzt auf mehr als 4,2 Milliarden Euro. Bundesweit ist DHL Freight an insgesamt 69 Standorten vertreten und transportiert rund 24 Millionen Tonnen jährlich. Rund 4.000 Mitarbeiter sorgen dafür, dass der Logistiker täglich 1.600 inländische und 220 europaweite Stückgutverbindungen bedienen kann. Außerdem bietet das Unternehmen logistische Dienstleistungen in den Bereichen Messelogistik, Lebensmittelverkehr und Zollabwicklung sowie Lösungen zum Transport von temperaturgeführten und hochwertigen Gütern.

515t EXPERTISE

www.integrated-project-services.de | Tel.: +49 203 803 -4520



CTS – wir bewegen etwas



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



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



A Member of
 WorldWideAlliance®

... auf den Weltmeeren Zuhause!

1992 | **25 Jahre** | 2015

SACO SHIPPING GMBH

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

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

www.saco.de



h2m.de

Machen Sie Ihr Team komplett. Jetzt!

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**





© Kahl Schwerlast GmbH

KAHL SCHWERLAST GmbH

Projektbild der neuen Goldhofer/Greiner/Kahl Scherenhubbrücke mit 64 Achsen.

(dü) Internationale Schwertransport-Logistik – das ist die treffende Firmenbeschreibung, die die KAHL SCHWERLAST GmbH heute im Firmennamen trägt. Firmenchef Andreas Kahl ist nicht nur Geschäftsführer des Unternehmens, sondern auch Vorstandsmitglied beim Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. in Frankfurt/Main. Insofern engagiert er sich auch auf politischer Ebene für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Schwertransportgewerbe.

Seine größte Sorge gilt dem Zustand der Straßen, die sich immer schlechter mit Schwerlast-Lkw befahren lassen. „Wegen ständiger Brückenablastungen können heute Transporte mit Stückgewichten ab 80 Tonnen nur noch mit großen Umwegen oder in Kombination mit Bahn oder Schiff realisiert werden. Ein Großteil der entstehenden Transportkosten gehen für teure Brückengutachten und langwierige Genehmigungsverfahren, den obligatorischen Polizei-Begleitschutz und verkehrslenkende Maßnahmen drauf, so dass die Vergütung der Transportleistung oft die kleinste Position im gesamten Kostenrahmen ist“, berichtet Kahl. Deshalb setze sein Unternehmen schon seit Jahren auf kombi-

nierte Transporte vorrangig mit dem Binnenschiff, aber auch per Bahn, wobei er als Projektlogistiker die gesamte Transportkette vom Kunden zum Empfänger organisiere und abrechne. „Leider scheidet schon der Zugang zum Wasser oftmals an fehlenden Zufahrtmöglichkeiten oder Behinderungen durch Kreisverkehre. Bei der Eisenbahn haben wir ähnlich wie bei den Autobahnbrücken zunehmend Probleme mit der Ablastung von Brückenbauwerken“, so Kahl. Gerade im Schwertransportbereich werde deutlich, dass adäquate Investitionen in die Unterhaltung der Infrastruktur jahrzehntelang unterblieben seien.

Deutsche Industrie leidet unter Verfall der Infrastruktur

Darunter leide vor allem die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Maschinen- und Anlagenbauindustrie, die rapide wachsende Transportkosten für Schwermaschinen zu verkraften habe. Derzeit komme noch die weltweite Konjunkturschwäche hinzu, die deutliche Auswirkungen auf die Auftragslage der Anlagenbauer habe. „Viele Schwermaschinen, wie beispielsweise Gussteile, werden von uns vor dem Export drei- bis viermal zu Spezialbearbeitungsunternehmen transportiert. Das hat auch Auswir-

kungen auf unser Gewerbe“, berichtet Kahl. Der eine oder andere Kunde habe mittlerweile kapituliert und seine Produktionsstandorte an die Küste oder ins Ausland verlegt. „Offensichtlich scheint den politisch Verantwortlichen nicht klar zu sein, dass an vielen Schwertransportprojekten die Existenz ganzer Unternehmen und Branchen hängt: Ohne den Transport von Generatoren, Gasturbinen und Transformatoren kein Kraftwerk und ohne den Transport von Fundamenten, Turmsegmenten, Maschinenhäusern und Rotorblättern keine Windkraftanlagen und keine Energiewende. Ohne den Transport von Reaktoren keine Zement-, Kunststoff- und Chemieindustrie und ohne den Transport von Betonfertigteilen und Stahlkonstruktionen kein Brückenbau. Die Transportgewichte werden immer größer und das dafür nutzbare Straßennetz immer kleiner“, beklagt Kahl.

Windenergie bringt neue Aufgabefelder

„Andererseits sind wir in unseren Aktionsfeldern sehr breit aufgestellt und insgesamt immer noch gut beschäftigt“, so der Unternehmenschef weiter. Neben dem Transport schwerer Baumaschinen und Gasbehälter gehöre auch der Einsatz von Kahl-Equipment bei Werks-



© Kahl Schwerlast GmbH

Geschäftsführer Andreas Kahl.

revisionen zum Tagesgeschäft. „2014 haben wir deutlich von der Belebung der Offshore-Windbranche profitiert, nachdem das Erneuerbare-Energien-Gesetz in Kraft getreten war“, freut sich Kahl. „Wir haben zahlreiche neue Impulse festge-

stellt, etwa weil gebrauchte Transformatoren aus dem Hinterland an die Küste umgesetzt wurden, um dort Umspannwerke für die Offshore-Windparks einzurichten.“

So wurde kürzlich ein 340 Tonnen schwerer Transformator von Mönchengladbach nach Rostock transportiert: Mit einem 34-achsigen Straßenfahrzeug ging es zunächst auf kurzem Wege in den Hafen Krefeld und von dort nach dem Umschlag mit schwerem Mobilgerät weiter per Küstenmotorschiff in den Ostseehafen Rostock. Dort wird der Transformator bis zur Wiederinbetriebnahme ein Jahr eingelagert, um dann später mit Spezialfahrzeugen zu seinem sechs Kilometer entfernten endgültigen Standort gebracht zu werden.

Impulsgeber für Fahrzeugbauer und Industrie

Wer in der Branche erfolgreich sein will, braucht mehr als ein paar Spezialfahrzeuge für Schweres, Großes und Langes. „Gefragt ist eine Kombination aus passendem Equipment, viel Erfahrung und der Fähigkeit, neue Wege zu gehen“, so

Kahl. Die ständig wachsenden Marktanforderungen mit steigenden Stückgewichten meistert das Unternehmen mit technischen Innovationen im Fahrzeugpark. So sind in der eigenen Werkstatt mehrere schwere Zugmaschinen mit vier und fünf Achsen entstanden, die problemlos Gespanne von 500 Tonnen und mehr bewegen können.

Kürzlich entwickelte die KAHL SCHWERLAST GmbH in Zusammenarbeit mit den Spezialfahrzeugherstellern Goldhofer AG und Greiner Fahrzeugtechnik GmbH ein innovatives Baukastensystem für eine Seitenträgerbrücke, mit der Stückgewichte von 200 bis 600 Tonnen bewegt werden können. Wesentliches Merkmal ist, dass die hohe Punktlast der Ladung auf viele Achsen verteilt wird, um ein möglichst geringes Achslastgewicht zu erzielen. „Damit können wir die wegen der diffizilen Straßenverhältnisse immer steigenden Anforderungen an Genehmigungen nicht nur erfüllen, sondern ‚Schwerstransport‘ überhaupt noch möglich machen“, nennt Kahl die Gründe für diese Investition. „Mit der mehr als 100 Meter langen



Delivering solutions.



Deutschland und Europa im Fahrplankontakt.



Der Erfolg liegt auf der Straße.
 DB Schenker verfügt über eines der größten und dichtesten Landverkehrsnetze in Europa – für Stückgut, Pakete, Teil- und Ganzladungen. Gleichzeitig setzt der Landverkehr von DB Schenker auch auf den Schienengüterverkehr als Verkehrsträger: Ganz nach den Anforderungen unserer Kunden bietet DB Schenker zusätzlich auch Bahnspeditionsleistungen an. Im Geschäftsfeld Landverkehr sorgen wir mit unseren mehr als 700 Geschäftsstellen dafür, dass täglich rund 250.000 nationale und internationale Sendungen in Europa ihr Ziel erreichen – und das mit durchgängig hoher Qualität. So verbinden wir Tag für Tag nahezu alle bedeutenden Wirtschaftsregionen in Europa.

Schenker Deutschland AG
 Geschäftsstelle Duisburg
 Landverkehre, Logistik
 Europaallee 100
 47229 Duisburg
 Telefon +49 2065 90199-100
 Telefax +49 2065 90199-109
 michael.lederer@dbschenker.com
 www.dbschenker.com/de



Anlieferung eines 149 Tonnen schweren verpackten Getriebes zum Umschlag beim HTD auf ein Binnenschiff.

neuen Kesselbrücke bauen wir Brücken über Brücken und können Transportlösungen generieren, die auf den ersten Blick vielleicht unmöglich erscheinen.“ Eingesetzt wird das neue Gerät unter anderem zum Transport von Generatoren, Turbinen, Motoren, Haspeln oder Transformatoren.

Hafenzufahrten für Schwertransporte sichern

Andreas Kahl kümmert sich in verschiedenen Fachgremien um konkrete Verbesserungen an den Schwerlaststrecken zu den Häfen: „Wir können froh sein, wenn wir den Status quo erhalten und keine weiteren Verschlechterungen, etwa durch neu gebaute Kreisverkehre, hinnehmen müssen.“ In Zukunft seien im gemeinsamen Interesse von Industrie und Schwertransportgewerbe konkrete Vereinfachungen gefragt: Dazu gehöre beispielsweise, dass die Polizei entlastet werde, indem private Sicherheitsdienste

die Begleitung von Straßentransporten übernehmen. Immer häufiger komme es vor, dass die Polizei wegen Großeinsätzen bei Demonstrationen oder Sportveranstaltungen keine Begleitfahrzeuge und Personen stellen könne und Schwertransporte warten müssten. „Der Vorschlag, die Begleitung von Sondertransporten privaten Sicherheitsdiensten zu übertragen, wurde kürzlich von der Landespolizeibehörde NRW aufgegriffen und wird nun ernsthaft geprüft“, freut sich Kahl. Außerdem könnte die Einführung standardisierter Genehmigungsverfahren den Behörden Arbeit abnehmen und Prüfungen nicht nur vereinfachen, sondern auch verkürzen. Die KAHL SCHWERLAST GmbH beschäftigt heute in Moers, Duisburg, Hamburg, Leuna und Berlin 140 Mitarbeiter und verfügt über 250 Spezialfahrzeuge. Über seine Beteiligung am HTD Heavylift Terminal Duisburg hat Kahl unmittelbaren Zugang zum Wasser und Zugriff auf eine



Heavylift Terminal Duisburg GmbH

Ansprechpartner Stefan Hütten
Alte Ruhrorter Str. 42-52
D-47119 Duisburg

Betrieb:
Hafennummer 4421
Vulkanstr. 60
D-47053 Duisburg

Tel.: +49 203 803-4411
Fax: + 49 203 6084-154
operations@heavyliftterminal.de
www.heavyliftterminal.de

Montagehalle für Großkollis. Auch in den Häfen Gelsenkirchen und Krefeld wird je nach Transportrelation Schwer- gut umgeschlagen. „Mit unseren Niederlassungen sind wir heute flächendeckend in West-, Nord- und Ostdeutschland vertreten und nutzen Binnen- und Seehäfen für unsere intelligente Schwer- gutlogistik“, so Andreas Kahl abschließend.

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

EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH

Unsere Logistik für Ihre Güter.

EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH
leistungsstark · lösungsorientiert · vorausschauend

Unser Service als Logistikunternehmen deckt die Bereiche Küstenschifffahrt, Binnenschifffahrt, Spedition und Umschlag ab. Prädestiniert für Schüttgüter aller Art, bringen wir auch Ihr Stückgut sicher von A nach Z.

EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH, Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg, Deutschland · Tel. +49 (0)203 80856-10
www.ewt-shipping.com



Chinesische Kunst auf Reisen

© Hung Keung

Dieses Werk vom Künstler Hung Keung ist eines von vielen Kunstwerken innerhalb der Ausstellung. Zu sehen im Skulpturenmuseum Glaskasten Marl: Hung Keung, Dao gives Birth to One, 2010 (Detail), 8 screen and 20 chairs, 20 min (Loop), Courtesy of the Artist.

(frön) Acht Städte an Rhein und Ruhr, neun Museen, rund 110 Künstler – die Ausstellung CHINA 8 ist die bislang umfangreichste Bestandsaufnahme zeitgenössischer chinesischer Kunst in Deutschland. Neun Museen aus Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Marl, Mülheim an der Ruhr und Recklinghausen haben sich zu diesem gemeinsamen Projekt zusammengefunden und zeigen vom 15. Mai bis zum 13. September 2015 Werke aus den Sparten Malerei, Fotografie, Kalligrafie, Tuschemalerei, Skulptur, Installation und Video.

Auf die feierliche Eröffnung freut sich auch Hans-Ewald Schneider, Geschäftsführer der Spedition Hasenkamp in Köln. Sein Unternehmen, das sich auf die Beförderung von Kunst und Kulturgütern spezialisiert hat, sorgte dafür, dass die Werke an Rhein und Ruhr zu sehen sind, denn die Ausstellungsmacher von CHINA 8 beauftragten die Spedition mit dem Transport der Kunstwerke.

Diskretion ist eine der wichtigsten Voraussetzungen bei dieser Arbeit, wie sich in einem Gespräch mit dem Geschäftsführer zeigt. Jedes Kunstwerk sei einmalig und unwiederbringbar „Wenn Sie Kunst zerstören, ist sie weg. Wenn ein goldener Rolls Royce beschädigt wird, ist das zwar teuer, aber sie können ihn reparieren oder nachmachen. Und das ist ein fundamentaler Unterschied zwischen Kunst und allen anderen Commodities. Wird sie beschädigt oder zerstört, ist sie schlicht und einfach weg.“ Deshalb müsse man für diese Aufgabe eine gewisse Demut und Achtung vor der Kunst haben.

Die tatsächliche physische Bewegung mache bei einem solchen Auftrag teilweise gerade einmal fünf Prozent aus. Als Logistiker sei er vielmehr für die ganzheitliche Betrachtung mit all ihren Facetten zuständig. „Es geht genauso um die Versicherung, die Verpackung, den Zoll, die Klimabedingungen bei der Bewegung sowie bei eventuellen Zwi-

schlenlagerungen, Stoß- und andere Empfindlichkeiten und vieles mehr. „Das ist ein sehr breit gefächertes Spektrum von Themen und ineinander greifenden Aufgaben, mit dem wir uns beschäftigen dürfen.“ Und er ist sogar bereit, ein Beispiel zu nennen: der Transport der Bernwardsäule in Hildesheim, einem Kunstwerk allerhöchsten Ranges. Logistiker und Fachleute wussten nicht, wie schwer das Objekt ist, wo und wie es am besten greifbar wäre. Klar war nur, dass die Säule während des Transportes weicher und sicherer als die sprichwörtliche Prinzessin auf der Erbse gelagert werden musste. „Das war schon spektakulär. Die eigentliche Bewegung hat gerade einmal zwei Tage in Anspruch genommen. Mit der Vorbereitung waren wir ein Dreivierteljahr beschäftigt.“ Für den Laien kaum vorstellbar. Bei CHINA 8 gilt es, nicht nur ein, sondern gleich 500 Objekte von 113 Künstlern zu bewegen. Noch dazu nicht nur einige Kilometer, sondern teilweise rund um den Globus, quer durch unterschiedliche Klimazonen.



Das Werk von Zeng Fanzhi (*Hare*, 2012, Oil on canvas, 400 x 400 cm, 2 panels, Pinault Collection) ist zu sehen im MKM Museum Küppersmühle.

Seit etwa 15 Monaten sind Schneider und einige seiner Mitarbeiter Teil des Teams, das die China-Ausstellungen an Rhein und Ruhr plant und verwirklicht. Dabei geht es unter anderem um Budgets, die Auswahl der Kunstwerke und die Verpackungswünsche. Im Anschluss an die finale Sitzung beginnen die Experten dann, konkrete Planungen für die Umsetzung zu skizzieren.

Bei der Wahl des Transportweges sind die Mitarbeiter flexibel. So wurde zunächst überlegt, einen Teil der wertvollen Fracht aus China auf den Zug zu verladen. Doch diese Idee wurde aus klimatischen Gründen wieder verworfen und stattdessen der Seeweg und der Lufttransport gewählt. Auch der Wert der Objekte spielt bei der Transportplanung eine Rolle. Die Panzerung der Fahrzeuge, eine ständige Überwachung durch GPS und Zugangskontrollen sind nur ein kleiner Teil der Möglichkeiten, die zur Sicherung der Kunstwerke beitragen.

„Kunst ist nicht normiert. Schon allein deshalb ist in unserem Geschäft alles immer relativ ungewöhnlich. Künstler arbeiten nicht nach DIN-Normen, sondern sie sind inspiriert und schaffen die Dinge, die sie ihrer Meinung nachschaffen müssen. Das ist das Schöne, das Einzigartige an der Kunst. Und das

macht den Beruf so spannend“, sagt Schneider. Dass er bei der Konzeption von Logistiklösungen oftmals auch mit den Künstlern zusammentrifft, sich mit ihnen über ihre Sicht und ihre Motivation unterhalten darf, sei „sehr inspirierend“. „Denn da hören und lernen sie, was die Leute wirklich denken. Und das ist immer spannend und überraschend.“

Das Unternehmen Hasenkamp ist dabei ein inzwischen ebenso erfahrener wie angesehener Akteur auf der internationalen Bühne. Der vor 112 Jahren gegründete Familienbetrieb wird mittlerweile von der vierten Generation geleitet. Bereits zwischen den beiden Weltkriegen transportierte die Spedition Kunst, wenn auch noch in kleinem Rahmen. Das änderte sich, als sich die Firma nach dem Zweiten Weltkrieg einen Namen mit dem Rücktransport der im Krieg ausgelagerten Objekte machte. „Das war quasi die Initialzündung“, berichtet der Geschäftsführer.

Heute ist das Unternehmen nicht nur in ganz Europa, sondern auch im Mittleren Osten sowie China vertreten – für die aktuelle Ausstellung, wie Schneider erklärt, eine Grundbedingung. „Für einen solchen Auftrag benötigt man gewisse Voraussetzungen, die nicht viele Firmen haben.“ Neben eigenen

Niederlassungen zählen auch erfahrene Mitarbeiter dazu. „Und die kann man nicht kurzfristig engagieren. Wir benötigen erfahrene Fachleute, die sich teilweise seit Jahrzehnten mit unserer Materie auskennen.“

Dass nach dem Ausstellungsende Schneider und seine Mitarbeiter die Werke wieder zu den Künstlern und Besitzern bewegen müssen, macht dem Fachmann jetzt noch keine Sorgen. „Eines der wesentlichen Dinge ist die Verpackung. Und über die verfügen wir noch vom Hintransport.“

Ausstellung CHINA 8 im MKM Museum

Genauso wie beim Transport die verschiedenen Partner ihre jeweilige Aufgabe wahrnehmen, haben sich auch die beteiligten Museen in der Konzeption die Präsentationen aufgeteilt. In zahlreichen Facetten wird zu sehen sein, was 120 chinesische Künstler aktuell bewegt und motiviert, welche Themen und Bildsprachen wichtig sind, welche stilistischen Wege eingeschlagen werden und ob es so etwas wie „die chinesische Kunst“ überhaupt gibt. Das Duisburger Lehmbruck Museum präsentiert Skulpturen, das Kunstmuseum Mülheim an der



Das MKM Museum Küppersmühle für Moderne Kunst im Duisburger Innenhafen.

Ruhr Installationen und junge Kunst, das Kunstmuseum Gelsenkirchen Tuschemalerei und Kalligrafie. Die Kunsthalle Recklinghausen wird ihren Schwerpunkt auf eher junge und kritische Malerei legen, das MKM Museum Küppersmühle in Duisburg auf etablierte Malerei. Film und Video werden im Skulpturenmuseum Glaskasten Marl zu sehen sein, Installationen und angewandte Kunst im Osthaus Museum Hagen und Fotografie im Museum Folkwang in Essen. Das NRW-Forum Düsseldorf bildet das Entrée zur Ausstellung und versammelt Werke mehrerer beteiligter Künstler aus unterschiedlichen Sparten.

Die künstlerische Gesamtverantwortung liegt in den Händen von Walter Smerling (Sprecher des Kuratoriums und Direktor des MKM Museums Küppersmühle), Tobia Bezzola (Direktor des Museums Folkwang) und Ferdinand Ullrich (Direktor der Kunsthalle Recklinghausen). Das Kuratorium hat im Dialog mit den Direktorinnen und Direktoren der beteiligten

Museen die künstlerische Gesamtkonzeption erarbeitet.

„Die Künstler in China sind dabei, ihre eigene Sprache zu finden“, erläutert Smerling, „dies möchten wir mit der Ausstellung CHINA 8 dokumentieren. Die Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010 hat gezeigt, zu was die Kulturmetropole Ruhr durch partnerschaftliche Kooperation fähig ist. Daran möchten wir mit unserem Ausstellungsprojekt anknüpfen und freuen uns ganz besonders über die enge Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Düsseldorf.“

Veranstalter von CHINA 8 ist die Stiftung für Kunst und Kultur e. V. Bonn, die bereits mit den Ausstellungen „China!“ (1996) und „Chinart“ (2002) zeitgenössische chinesische Kunst in Europa präsentiert hat. Schirmherr ist der Bundesminister Sigmar Gabriel, der die Ausstellung am 13. Mai bei der zentralen Eröffnungsfeier im MKM Museum Küppersmühle eröffnen wird. Gefördert wird

Öffnungszeiten Museum Küppersmühle

Mittwoch	14.00 bis 18.00 Uhr
Donnerstag bis Sonntag	11.00 bis 18.00 Uhr
Montag und Dienstag	geschlossen

die Ausstellung von der Brost-Stiftung und der Evonik Industries AG. Exklusive Partner der Schau sind Finnair Plc, der Flughafen Düsseldorf und die duisport-Gruppe.

Die in Bonn ansässige Stiftung ging 1986 aus einer privaten Initiative hervor. Sie versteht sich im Wortsinne als „Anstifter“ für mehr bürgerschaftliches Engagement für die Kunst: Mit privatem Einsatz öffentlich wirken, heißt die Devise. Denn es müsse alles dafür getan werden, die bestehende kulturelle Vielfalt zu erhalten, und hier ist die öffentliche Hand auf Unterstützung von privater Seite angewiesen.

Als kreative Ideenfabrik regt die Stiftung künstlerische und kulturpolitische Aktivitäten an und setzt sie mithilfe eines gewachsenen Netzwerks engagierter Partner in die Tat um. Die notwendigen Mittel werden dabei fast vollständig durch Sponsoren aus der Wirtschaft oder dem Privatbereich aufgebracht.

Von besonderer und bleibender Bedeutung sind vor allem drei Unternehmungen: Mit den Ausstellungen „China!“ (1996) und „Chinart“ (2002) hat die Stiftung eine Vorreiterrolle übernommen, zeitgenössische chinesische Kunst in Europa bekanntzumachen. In Duisburg hat sie das MKM Museum Küppersmühle für moderne Kunst etabliert, das sie seit der Gründung 1999 betreibt und wo sie jährlich vier Ausstellungen zeigt. In Salzburg hat die Stiftung in den Jahren 2002 bis 2011 gemeinsam mit der Salzburg Foundation den „Walk of Modern Art“ ins Leben gerufen, ein frei zugänglicher Skulpturenparcours im öffentlichen Raum der Salzburger Altstadt mit Werken von Anselm Kiefer über Marina Abramovic bis Erwin Wurm. Insgesamt hat die Stiftung bis heute mehr als 200 Projekte realisiert, von Ausstellungen, kulturpolitischen Diskussionsrunden über Kunstprojekte im öffentlichen Raum bis hin zu Katalogproduktionen und Künstlergesprächen.

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

START: PRÜFUNGSVORBEREITUNG FÜR AUSZUBILDENDE
17.08.2015 (versch. Berufsbilder aus dem Bereich Spedition, Büro u.a.)

START: FORTBILDUNGEN
17.10.2015 (z. B. Geprüfte Fachwirte für Güterverkehr und Logistik 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



Together with Passion

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



Rhenus Scharrer GmbH

Umschlag · Spedition

Moerser Straße 59 · Hafennr. 3921
47059 Duisburg

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

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



LINIENVERBINDUNGEN

CONTAINER-BINNENSCHIFFSVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Belgien				
Antwerpen	2 x pro Woche	4	DeCeTe	B
Antwerpen	5 x pro Woche	7	DeCeTe/DIT/D3T/GWW	B
Antwerpen	3 x pro Woche	6	DeCeTe	B
Antwerpen	3 x pro Woche	5	DeCeTe	B
Antwerpen	3 x pro Woche	1	RRT, GWW	B
Niederlande				
Rotterdam	4 x pro Woche	6	DeCeTe	B
Rotterdam	5 x pro Woche	7	DIT/D3T, GWW, DeCeTe	B
Rotterdam	5 x pro Woche	1	RRT, GWW	B
Rotterdam	5 x pro Woche	4	GWW	B
Rotterdam	5 x pro Woche	5	DeCeTe	B

CONTAINER-SEEVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
England				
Hull, London	5 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Tilbury	4 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Grangemouth (Schottland)	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Finnland				
Helsinki	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
via Mäntuluoto	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
via Kotka	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Irland				
Belfast	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Dublin	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Kasachstan				
via Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Lettland				
Riga	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Tallinn	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Litauen				
Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Norwegen				
Oslo, Kristiansand	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
via Brevik	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Polen				
via Gdynia	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Russland				
Moskau	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
St. Petersburg	7 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
St. Petersburg	2 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S
Ust-Luga	1 x pro Woche	11	DeCeTe	B/S

LINIENVERBINDUNGEN

CONTAINER-SEEVERKEHRE

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

KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE

International	von Duisburg	Reederei	Schiffstyp*
Dänemark			
	wöchentlich	2	S
England			
River Humber-Häfen	tägliche Abfahrten	6, 9	S
Sutton Bridge, Flixborough	1 x pro Woche	2, 6, 10	S
Norwegen			
Horten, Kristiansand, Sandnes, Bergen, Trondheim			
Frederikstad, Stavanger, Aalesund	wöchentlich	6	S
Schweden			
	wöchentlich	2	S
Nord-Spanien			
	14 täglich	2	S

TRAMP/SCHIFFFAHRT/PROJEKTLADUNGEN

KONVENTIONELLE SEEVERKEHRE – Regelmäßige Abfahrten nach Bedarf

National	Reederei
Deutsche Ostseehäfen (z. B. Kiel, Wismar, Rostock, Stralsund)	2, 9, 10, 12
International	
Dänemark (z. B. Fredericia, Kopenhagen, Odense)	2, 9, 10, 12
England (z. B. Grangemouth und alle britischen Seehäfen)	2, 8, 9, 10, 12
Finnland (z. B. Saimaa-Seen-Gebiet; süd-/westfinnische Küstenhäfen)	2, 9, 10
Frankreich (z. B. Bordeaux, Caens, Le Havre)	2, 9, 10, 12
Griechenland, Italien, Nordafrika alle Seehäfen im Mittelmeer	2, 8, 9, 10
Irland (z. B. Cork, Drogheda, Fojnes)	2, 9, 10, 12
Litauen, Lettland, Estland, GUS-Staaten alle baltischen Staaten/Seehäfen	2, 9, 10, 12
Mosambik	9
Norwegen (z. B. Oslo)	2, 6, 9, 10
Polen (z. B. Danzig, Gdynia, Stettin)	2, 9, 10, 12
Portugal (z. B. Aveiro, Figueira, Leixoes, Lissabon, Setubal)	2, 8, 9, 10, 12
Russland (z. B. St. Petersburg)	2, 9
Schottland	2, 9, 10, 12
Schweden (z. B. Göteborg, Malmö, Sölvesborg, Stockholm)	2, 9, 10, 12
Skandinavien	2, 6, 8, 9
Spanien (z. B. Aviles, Bermeo, Bilbao, Pasajes, Santander)	2, 8, 9, 10, 12
Türkei, Schwarzes Meer	2, 9

REEDEREIEN

Name	Telefon	E-Mail
1. Alcotrans Container Line B.V.	+ 31 (0) 88-8 760 220	info@alcotrans.nl
2. Amadeus Schifffahrts- und Speditions GmbH	+ 49 (0) 2066-99 830	chartering@amadeus-schifffahrt.de
3. Containerships	+ 49 (0) 203-51 86 93 35	christof.maas@containerships.de
4. CONTARGO GmbH & Co. KG	+ 49 (0) 203-80090	info@contargo.net
5. H & S Container Line GmbH	+ 49 (0) 203-80 03 265	info@hs-containerline.com
6. HSW Logistics GmbH	+ 49 (0) 203-80 03-0	chartering@hsw-logistics.com
7. HTS intermodaal b.v.	+ 31 (0) 183-66 88 66	willemvaneijk@htsgroup.nl
8. Meerpahl & Meyer GmbH	+ 49 (0) 203-7 13 96 90	duisburg@meerpahl-meyer.eu
9. Rhenus Maritime Services GmbH	+ 49 (0) 203-80 4-247	info.rms@de.rhenus.com
10. Saar-Rhein-Transportgesellschaft mbH	+ 49 (0) 203-80 07 60	srt@saarrhein.de
11. Samskip B.V.	+ 49 (0) 211-6 50 44 70	duesseldorf@samskip.com
12. See-Transit Schifffahrts- und Speditions-ges. mbH	+ 49 (0) 203-28 08 08-0	operating@seetransit.de

TERMINALS

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

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



Together with Passion

■ Unterwegs auf Flüssen, Meeren und Seen mit unserer modernen und umweltfreundlichen Flotte von über 20 Küstenmotorschiffen.

■ Transport sämtlicher Produktarten, wie z.B. Stahl, Papier, Agrargüter, konventionelle Stückgüter, Anlagenteile und Gefahrgut.

■ Konventioneller Liniendienst zwischen Duisburg und UK. Auch als flexibler Haus-Haus-Verkehr zu buchen.



Rhenus Maritime Services GmbH

Schifffahrt · Chartering

Krausstraße 1a
47119 Duisburg (Ruhrort)

Telefon
+49 (0)203 / 804 - 247

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

VERBINDUNGEN IM KOMBINIERTEN VERKEHR

National	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
Bönen	1-5	B	1-5	B	12	GWW
Bremerhaven-Nordhafen	1-5	C	1-5	C	2	DIT/D3T
Buna	-	-	6	C	5	DUSS
Buna	1-5	B	2-5	B	5	DUSS
Dortmund	1-5	B	2-6	B	2	DIT/D3T
Frankfurt	2,4	B	1,3	B	2	DIT
Frankfurt	5	D	5	D	2	DIT
Frankfurt/Oder	5	B	4	B	10	D3T
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-Ostufershafen/Schwedenkai	2,4	B	1,3,5	B	8	DUSS
Kiel-Ostufershafen/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
Ludwigshafen	2,4	B	1,3	B	2	DIT
Ludwigshafen	5	D	5	D	2	DIT
Marl	1-5	A	1-5	A	2	DIT
Marl	1-4	B	1-4	B	2	DeCeTe
Marl	5	C	5	C	2	DeCeTe
Minden	1,3,5	B	2,4,6	B	12	GWW
München-Riem	1-4,5	B	1-5	B	8	DUSS
Rostock	1,3,6	B	2,4,7	B	8	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 GWW
Unna	1,3,5	A	1,3,5	B	12	GWW

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
A - Österreich						
Wels	1-5	B	2-4	B	8	DUSS
Wels	-	-	6	C	8	DUSS
Wels	-	-	5	D	8	DUSS
Wien-Nordwest (via Wels)	1-4	C	1-4	C	8	DUSS
Wien-Nordwest (via Wels)	5	E	5	D	8	DUSS
WienCont	1,2,3,6	C	2,3,4,5	C	5	DIT
Wien	3,5	C	3,5	C	11	DIT
B - Belgien						
Antwerpen	1,2,3,4,5	B	1,2,3,4,5	B	2	DIT
Antwerpen	2,4,6	B	1,3,5	B	8	DUSS
CN - China						
Chongqing	2,3,4,6	-	-	-	14	DIT
Shanghai	2,3,4,6	-	-	-	17	DIT
Zhennzhou	2,3,4,6	-	-	-	14	DIT
CZ - Tschechien						
Lovosice	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Lovosice	5	C	6	C	8	DUSS
Brno via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Brno via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Paskov via Lovosice	1-3	C	1-3	C	8	DUSS
Paskov via Lovosice	5	D	5	D	8	DUSS
Paskov via Lovosice	4	E	-	-	8	DUSS
Prerov via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Prerov via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Prerov via Lovosice	-	-	4	E	8	DUSS
Prag	2,4,6	B	2,4,6	B	9	DIT
DK - Dänemark						
Kopenhagen	1-4	B	2-5	B	13	HBB
Kopenhagen	5	D	5	D	13	HBB
via Hamburg	1-4	C	1-5	C	8	DUSS
E - Spanien						
Barcelona (Granollers) via Ludwigshafen	-	-	-	-	8	DUSS
Barcelona (Granollers) via Ludwigshafen	-	-	-	-	2	DIT
Tarragona (Constanti) via Ludwigshafen	-	-	-	-	8	DUSS
Tarragona (Constanti) via Ludwigshafen	-	-	-	-	2	DIT
EST - Estland						
via Lübeck	-	-	-	-	8	DUSS
FIN - Finnland						
via Lübeck	-	-	-	-	8	DUSS
via Rostock	-	-	-	-	8	DUSS
F - Frankreich						
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
Marseille via Ludwigshafen	-	-	-	-	2	DIT
Miramas	1,3,4	B	1-3	C	8	DUSS
Miramas	2,3	C	-	-	8	DUSS
Miramas	6	D	-	-	8	DUSS
GR - Griechenland						
Thessaloniki	2,4,5	E	2,5	E	11	DIT

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
H - Ungarn						
Budapest	1,2,3,4,6	C	1,2,3,4,5	C	5	DIT
Budapest via Wels	1,2,3	D	1-2	D	8	DUSS
Budapest via Wels	4,5	E	4	E	8	DUSS
Sopron	1,3,5	B	1,3,5	B	11	DIT
I - Italien						
Bologna	1,3,5	C	1,3,5	C	7	DKT
Busto Arsizio/Gallarate	6	C	6	C	8	DUSS
Busto Arsizio/Gallarate	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Milano	2,4	B	2,4	B	7	DKT
Melzo	1,3,5	C	1,3,5	C	6	HBB
Pomezia	1,3,5	B	1,3,5	B	7	DKT
Triest	-	-	-	-	13	HBB
LT - Litauen						
via Kiel	-	-	-	-	8	DUSS
LU - Luxemburg						
Bettembourg	2,4,6	B	1,4,6	B	16	HBB
LV - Lettland						
via Lübeck	-	-	-	-	8	DUSS
N - Norwegen						
via Kiel	-	-	-	-	8	DUSS
via Lübeck	-	-	-	-	8	DUSS
via Göteborg	-	-	-	-	13	HBB
NL - Niederlande						
Rotterdam (MVTE 1+2, RSC, Cobelfret, Botlek)	1-6	B	1-6	B	1	DIT/D3T
Rotterdam MVTE	1-5	B	1-6	B	8	DeCeTe
Rotterdam RSC	1-5	B	1-5	B	5	DIT
Rotterdam RSC	1-5	A	1-4	B	8	DUSS
Rotterdam	-	-	1,3,5	B	12	GWW
PL - Polen						
Brzeg Dolny	5	B	4	B	10	D3T
Dabrowa Górnicza	-	-	-	-	5	DUSS
Dabrowa Górnicza	4,6	C	1,6	E	8	DUSS
Dabrowa Górnicza	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
Gdańsk	5	B	4	B	10	D3T
Gliwice	5	B	4	B	10	D3T
Kutno	5	B	4	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
RO - Rumänien						
Curtici via Budapest	-	-	-	-	5	DIT
Ploiesti via Budapest	-	-	-	-	5	DIT
RUS - Russland						
Moskau	2,3,4,6	-	-	-	14	DIT
via Kiel	-	-	-	-	-	-
S - Schweden						
via Lübeck und Kiel	-	-	-	-	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
Malmö	1-5	B	1-5	B	13	HBB
Malmö	6	C	6	C	13	HBB
Nässjö	1-4	B	1-5	B	13	HBB
Nässjö	5	D	-	-	13	HBB
SK - Slowakei						
Bratislava	1-5	C	1-3	C	8	DUSS
Bratislava	-	-	4,5,6	E	8	DUSS
Dunajska Streda	-	-	2,4,6	C	9	DIT
Cierna nad Tisou	5	F	3	F	8	DUSS
Zilina	1-5	D	1,2,6	D	8	DUSS
Zilina	-	-	3,4,5,6	F	8	DUSS
Zilina	-	-	1,6	E	8	DUSS
Kosice via Lovosice	-	-	-	-	8	DUSS
SLO - Slowenien						
Ljubljana	1,3	C	1,3	C	8	DUSS
Ljubljana	2,5	D	1,5	E	8	DUSS
Ljubljana	4	E	-	-	8	DUSS
Ljubljana	2,3,4,5,7	C	2,3,4,5,7	C	11	DKT
TR - Türkei						
Cerkesköy	2,4,5	E	3,5,7	E	11	DIT
Istanbul (Pendik) via Triest	-	-	-	-	13	HBB
Istanbul (Pendik) via Triest	3	F	5,7	F	8	DUSS
Istanbul (Pendik) via Triest	2,5	G	4	G	8	DUSS
Istanbul (Pendik) 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



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 Italcantainer	+ 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.ttc
16 CFL	+ 352 (0) 519 810 606	+ 352 (0) 519 810 611	sebastian.bideau@cfl-mm.lu
17 Far East Land Bridge	+ 43 (0) 1890 63 390	+ 43 (0) 1890 63 3963	rhawranek@fareastlandbridge.com

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

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

Webportal des Hafens
www.duisport.de

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

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



duisport agency GmbH

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



dfl duisport facility logistics GmbH

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



duisport consult GmbH

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



duisport rail GmbH

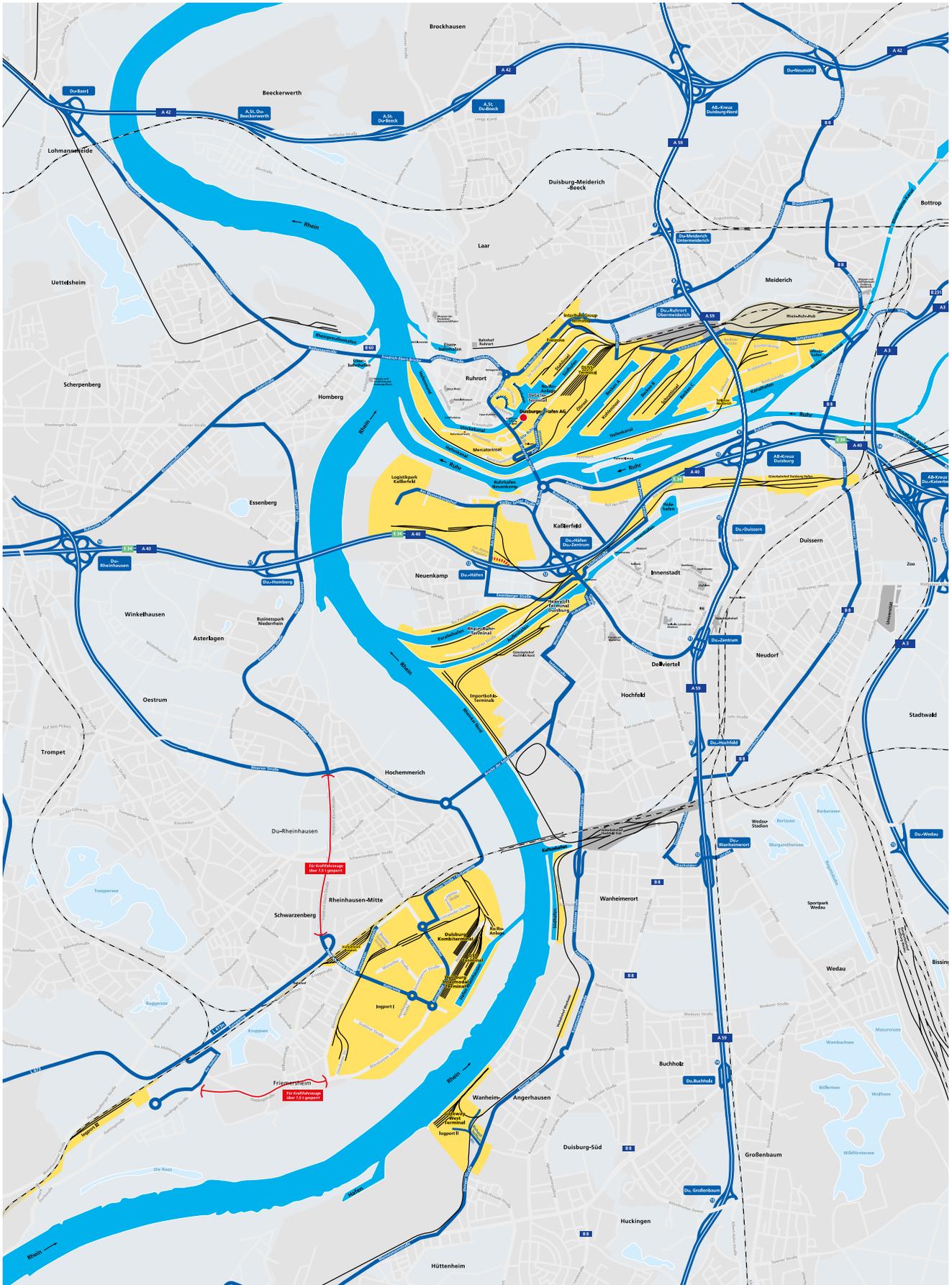
Öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Tel: +49 203 803-4202
dpr@duisport.de

Verpackungslogistik



duisport packing logistics GmbH

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



- A 40 Autobahn
- Hauptschließungsstraßen
- Haupteisenbahnlinien
- 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

duisport 
excellence in logistics