

duisportmagazin

4

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe
Dezember 2018



duisport 
excellence in logistics

Inhalt



HAFEN

duisport wird auch 2018 die die 4-Mio.-TEU-Marke knacken	4
Die ersten LNG-Fahrzeuge im Einsatz	10
Tolle Lehrstunde	12
Der Hafen ist stabiler Jobmotor	14

NETZWERK

Qualität im Fokus	18
Verkehrsspiegel gegen den „Toten Winkel“	20
Industriegipfel-Gäste holen sich Inspiration bei startport	22

DUISPORT DIGITAL

Terminal-Navi für die Hosentasche	24
In Zukunft steuern Binnenschiffe Duisburg autonom an	28
Augmented Reality für Binnen- und Seehäfen	32

IM FOKUS

Rekordniedrigwasser behindert Logistik	34
Sauberer Megatrend im Containerhandling	40

PORTRÄT

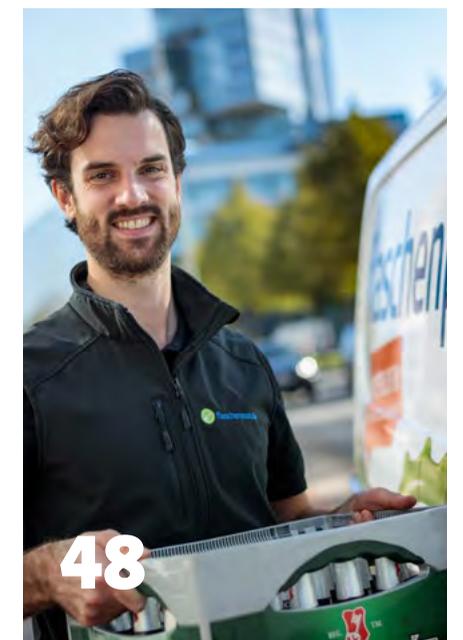
BKB Globe internationale Spedition Krefeld – multimodale Logistik und mehr	44
flaschenpost in Duisburg angekommen	48

KULTOUR

Die Entdeckung der Landschaft	52
-------------------------------	----

SERVICE

Schiffs- und Bahnliste	54
Impressum	65
Der Hafen & seine Ansprechpartner	66
Hafenplan	67





duisport wird auch 2018 die 4-Mio.-TEU- Marke knacken

(dü) Trotz langanhaltender Niedrigwasserperioden auf dem Rhein und erster konjunktureller Eintrübungen im dritten Quartal 2018 wird der Containerumschlag der Duisburger Hafen AG (duisport) im Gesamtjahr wieder die Rekordmarke aus dem Vorjahr erreichen. erwartet „Der Gesamtumschlag der Duisburger Häfen wird 2018 um vier bis fünf Prozent rückläufig sein, was ausschließlich auf sinkende Importkohlemengen aufgrund der Stilllegung von Kraftwerken zurückzuführen ist. Dieser Trend wird sich auch in Zukunft weiter fortsetzen“, so duisports-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.

Daraus ergeben sich nach seiner Auffassung mittelfristig auch neue Geschäftschancen, so Staake, denn die Kraftwerkstandorte liegen meist verkehrsgünstig an Wasserstraßen oder verfügen über eine leistungsfähige Bahn und Straßenanbindung und stehen in absehbarer Zeit für die Entwicklung neuer Logistik- und Industrie-Ansiedlungsflächen zur Verfügung: „Vor 20 Jahren haben wir mit der Entwicklung der logport-Familie den Grundstein für nachhaltigen und erfolgreichen Strukturwandel an mittlerweile acht Standorten in der Rhein-Ruhrregion gelegt. Auch aufgrund unserer engen Kooperation mit Kraftwerks- und Bergbauunternehmen wie RWE, E.ON oder der Ruhrkohle AG arbeiten wir bereits heute an Projekten zur Entwicklung ehemaliger Kraftwerks- und Bergbaustandorte“.

Treiber des Strukturwandels in NRW

Als aktuelles Beispiel nennt Staake die Gründung einer Projektgesellschaft zur Entwicklung eines modernen Gewerbe- und Industriegebietes mit angeschlossenen Containerterminal am linken Niederrhein durch duisport und die RWE Power AG. Bei dem 53 Hektar großen Areal handelt es sich überwiegend um rekultivierte Flächen des Tagebaus Garzweiler auf dem Gebiet der Städte Grevenbroich und Jüchen. Während 45 Hektar des Gebietes für die gewerblich-industrielle Nutzung zur Verfügung gestellt werden, ist auf einer acht Hektar großen Teilfläche ein Terminal des kombinierten Verkehrs vorgesehen, welches an den überregionalen Schienenverkehr angeschlossen wird. „Davon profitieren auch die in der Nähe des geplanten Gewerbegebietes bereits angesiedelten Logistik-Verteilzentren, die künftig ihre Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern können“, so Staake.

Auch die beiden weiteren in der Entwicklung befindlichen Projekte logport VI in Duisburg-Walsum und das gemeinsam mit Evonik entwickelte Gelände am Chemiestandort Lülldorf nahe Köln kommen gut voran. In Walsum läuft die Vermarktung des 40 Hektar großen Geländes und 2019 werden erste Areale bebaut. Eine trimodale Umschlagsanlage für Massengut sowie ein Containerterminal bieten den Ansiedlern leistungsfähige Verkehrsverbindungen.

In Lülldorf sind die 50 Hektar Flächen, auf denen sich chemienahe Firmen sowie Logistikunternehmen ansiedeln sollen, geräumt und deren Vermarktung hat begonnen. Der Standort verfügt über einen Hafen, Pipelines und einen Anschluss an das Schienennetz. 15 Minuten Fahrzeit entfernt liegt der Flughafen Köln/Bonn, 15 Kilometer sind es nach Köln. Das Genehmigungsverfahren für den Bau eines trimodalen Containerterminals läuft, die Fertigstellung ist für Ende 2019 geplant.

„Die Rheinschiene bleibt auch in Zukunft für weitere Flächenentwicklungsprojekte von duisport interessant“,

so Staake, „denn nur mit trimodal angebundenen Logistik- und Umschlagsanlagen können wir weiteren Lkw-Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Schiff verlagern“.

Nach Auffassung von Staake habe duisport aus dem ersten Rekord-Niedrigwasser 2003 seinerzeit die richtigen Schlüsse gezogen und konsequent die Bahnanbindungen der mittlerweile acht Kombiterminals in die Seehäfen gestärkt. 2003 sanken die Wasserstände des Rheins nur in wenigen Wochen unter 1,80 Meter. 2018 gab es mehrere Monate lang Wasserstände von

1,50 m bis 1,70 m, was die Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt erheblich beeinträchtigt hat. Als Logistiker müssen wir immer in Alternativen denken und für unsere Kunden jederzeit funktionierende Transportwege anbieten können.“

Europäisches Güterbahnnetz nötig

Leider habe dagegen die deutsche Verkehrspolitik jahrzehntelang zu wenig und zu spät in den Ausbau der Straßen-, Wasserstraßen- und Schienen-Infrastruktur investiert. „Während die Niederländer bereits vor zehn Jahren mit der Betuweleijn eine moderne Güterbahntrasse für 1.000 Meter lange Züge von Rotterdam bis zur deutschen Grenze fertiggestellt haben und die Schweizer vor zwei Jahren den neuen Gotthardbasistunnel einweihten, befinden sich die vor Jahrzehnten vertraglich zugesicherten Ausbaumaßnahmen des deutschen Streckennetzes noch weitgehend in der Planungs-, Genehmigungs- und ersten Bauphase“, so Staake: „Auch der dringend erforderliche Ausbau des Eisernen Rheins, einer leistungsfähigen Bahnanbindung zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet, befindet sich nach jahrzehntelanger Diskussion immer noch nicht in der endgültigen Entscheidungsphase. Solche Projekte müssen konsequenter und schneller umgesetzt werden, sonst werden wir unsere ehrgeizigen Klimaschutzziele nicht erreichen. Wie wollen wir im weltweiten Wettbewerb bestehen, wenn wir untereinander Kleinstaaterei betreiben?“ Die Verwirklichung des Projektes Eiserner Rhein könnte die Probe aufs Exempel für deren Überwindung sein, wenn den Sonntagsreden der Politiker aus Deutschland, den Niederlanden und Belgien endlich Taten folgten, fordert Erich Staake.

Dass ein neues Denken in einem leistungsfähigen Güterbahnnetz in Europa vonnöten sei, zeige nicht nur das Beispiel der Betuweleijn in den Niederlanden, sondern auch die langanhaltende Niedrigwasserperiode der letzten Monate dieses Jahres, so Staake: „Aufgrund des unzureichenden Ausbauszustandes des Bahnnetzes und der zahlreichen Bahnbaustellen waren die Güterbahnen nicht in der Lage, den Kapa-



© krischerfotografie



Erich Staake schaut im Gespräch auf das vergangene Jahr zurück.

zitätsausfall der Binnenschifffahrt durch eigene Mehrleistungen in ausreichendem Maße auszugleichen. In der Folge mussten Unternehmen der Stahl- und Chemieindustrie Teile ihrer Produktion zurückfahren, da die Zufuhr von Rohstoffen nicht ausreichte. Hier werden in Zukunft neue Konzepte mit Pufferlagern gefragt sein, die auch in Binnenhäfen angesiedelt werden können.“

Wachstumschance Logistik

„Als maßgeblicher Mitgestalter des Strukturwandels im Ruhrgebiet haben wir bereits bewiesen, dass wir Wandel können und uns immer wieder neuen Herausforderungen stellen. Mit unseren erfolgreichen logport-Projekten waren wir Vorbild und Anreger für viele andere Ansiedlungsprojekte im Rhein-Ruhrgebiet, die zum maßgeblichen Treiber des Strukturwandels in NRW geworden sind und unser Bundesland zum führenden Logistikstandort in Deutschland und darüber hinaus gemacht haben“, so Staake. „Als multimodale Güter-

verkehrs- und Logistikplattform verbinden wir Unternehmen aus der ganzen Welt mit den Märkten Europas und schaffen dadurch gleichzeitig für die Industrie in unserer Region die Voraussetzungen neue Märkte zu erschließen“. Dabei unterlägen die Industrie-, Handels- und Transportmärkte stetigen Veränderungen. Globalisierung und Digitalisierung beschleunigten die Abläufe. „Mit steigenden Erwartungen an Qualität, Service und Geschwindigkeit wachsen die Herausforderungen – insbesondere an die Logistik. Dem begegnen wir mit konsequenter Digitalisierung der Strukturen innerhalb der duisport-Gruppe. Mittlerweile sind wir zu einem bedeutenden Hotspot des E-Commerce in NRW geworden. duisport ist heute Impulsgeber für neue Entwicklungen im internationalen Logistik- und Serviceangebot“, sagt Staake.

Bei der Entwicklung der Logistikwirtschaft sei es aber bislang nicht hinlänglich gelungen, der Bevölkerung die herausragende

Bedeutung der Logistik für die zukünftige geschäftliche Entwicklung unseres Landes zu vermitteln. Erich Staake:

„Wir sollten damit aufhören, Logistik als Belastung in Lärm und Abgasen zu messen, sondern die Zukunftschancen dieser Branche für einen wachsenden Dienstleistungssektor bei einem tendenziell an Bedeutung verlierenden Industrie-sektor erkennen.“

Wachstumsbremse USA Handelspolitik

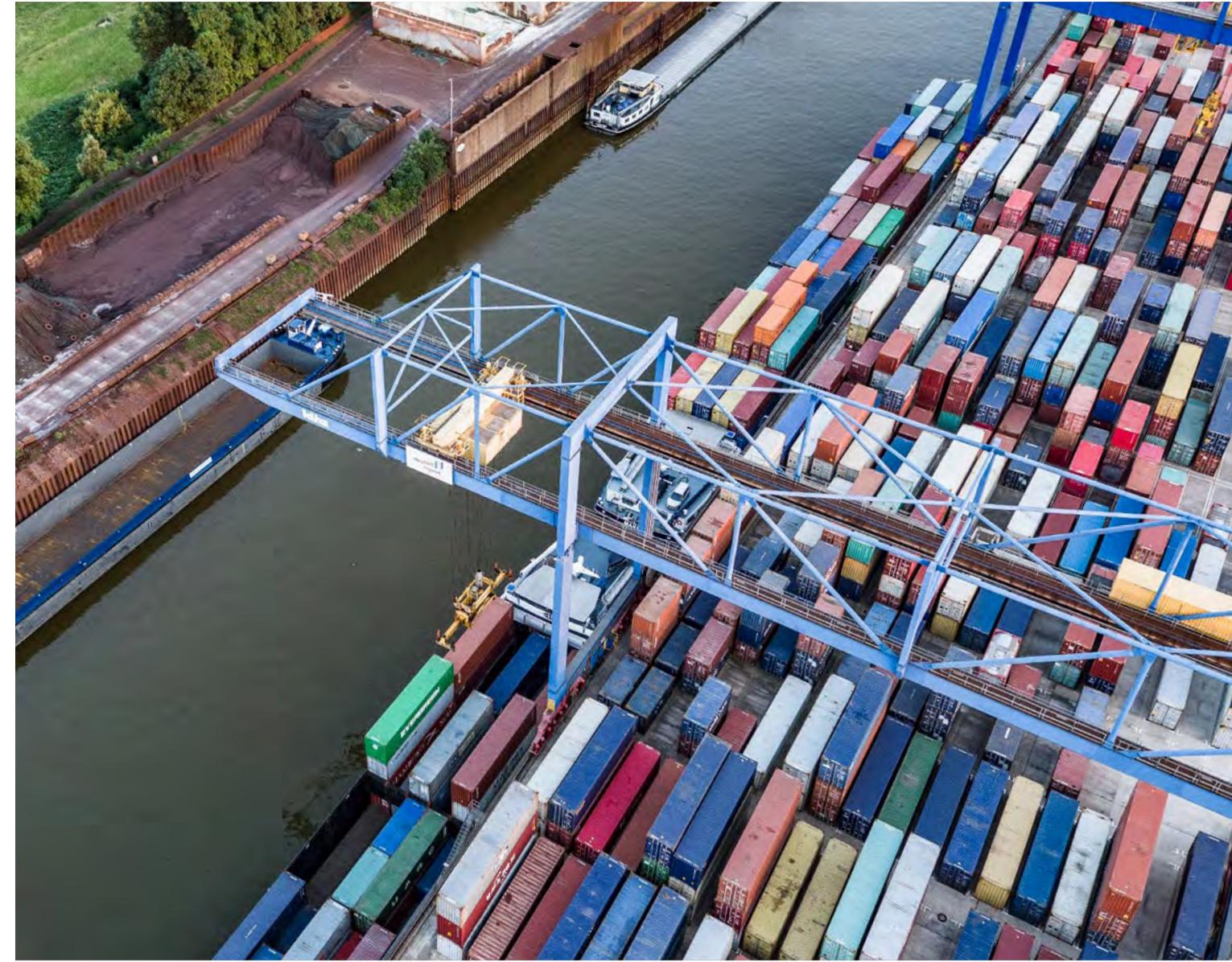
Sorgen bereitet Staake die aktuelle konjunkturelle Entwicklung. So sei das Bruttoinlandsprodukt hierzulande erstmals seit Anfang 2015 im dritten Quartal 2018 gegenüber dem Vorquartal um 0,2 % geschrumpft. Zwar habe man Probleme der Autoindustrie als Ursache erkannt, dennoch sei diese Entwicklung auch Ergebnis der kontraproduktiven Handelspolitik der USA in den vergangenen Monaten: „Die weltweiten Prozessketten der Industrie sind eng verflochten. Das Drehen an Stellschrauben in einzelnen Märkten, etwa durch Einführung von Zöllen und anderen Handelshemmnissen, hat Auswirkungen auf alle Bereiche der Wirtschaft bis hin zur Zuliefererindustrie und den Logistikdienstleistern“, so Staake: „Aber auch ein Brexit ohne klare vertragliche Vereinbarung zwischen der EU und Großbritannien kann die Industrie und die Transportwirtschaft hart treffen. Daher bereiten die Seehäfen, aber auch größere Binnenhäfen, entsprechende Notfallpläne vor. Auch wenn Italien mit seiner geplanten Schuldenpolitik ernst

macht, trifft das den Rest Europas. Derzeit überwiegen die volkswirtschaftlichen Risiken – es sind kaum positive Impulse für die nächste Zukunft erkennbar.“

Wachstumsmarkt China

Weitere Wachstumsperspektiven sieht Staake in den Bahnverkehren mit China im Rahmen der Initiative ‚One Belt One Road‘. „Derzeit fahren 35 Züge wöchentlich zwischen Duisburg und China und wir erwarten auch für 2019 weiteres Wachstum. Die Abfertigung der Züge in den Duisburger Terminals sind für die Beteiligten eine große Herausforderung, da aufgrund von Engpässen auf der Strecke – etwa an der polnisch-weißrussischen Grenze – Zugverspätungen an der Tagesordnung sind“, so Staake: „Im weißrussischen Minsk wird mit Beteiligung von duisport das Großprojekt ‚Industrie- und Logistikpark Great Stone‘ gebaut. Bei unseren Verhandlungen mit der weißrussischen Regierung haben wir den Bau weitere Bahnübergänge nach Polen ins Gespräch gebracht, was helfen würde, die Laufzeiten der Chinazüge um mehrere Tage zu verkürzen“. Darüber hinaus hat duisport für die weißrussische Regierung in Minsk einen Masterplan zur künftigen Einbindung der Republik Belarus in die ‚Belt & Road‘ Initiative unter Berücksichtigung des Projektes Great Stone erarbeitet. Der Masterplan sieht den Bau eines Railports vor, der logistische Dienstleistungen im Bahnverkehr zwischen China, Russland, Weißrussland und Westeuropa übernimmt und die logistische Verknüpfung von ‚Great Stone‘ mit diesen Ländern herstellt.

„China will die Zugverkehre mit Europa in den nächsten drei Jahren verdreifachen. Wenn dieses ehrgeizige Ziel Realität werden soll, müssen wir uns gemeinsam um eine deutliche Verkürzung der Zuglaufzeiten kümmern, was nur mit Beseitigung aller bekannten Bottlenecks auf der mehr als 10.000 Kilometer langen Strecke einhergehen kann“, so Staake. „Duisburg hat sich mittlerweile zu einem wichtigen Brückenkopf für Chinas Handel und Industrie in Europa entwickelt. Der NRW-Markt ist interessant für chinesische Unternehmen



© dws Werbeagentur GmbH

und wir haben unseren Partnern einiges zu bieten“. Staake erwartet als Folge des Handelskonfliktes der USA mit China eine Verstärkung der wirtschaftlichen und politischen Zusammenarbeit zwischen China und Europa. Die globalisierte Wirtschaft reagiere stets auf Weichenstellungen der Politik. Die Kunden von duisport seien global aufgestellt. duisport sei in der Lage, mit seinem weltweit geknüpften Netzwerk Änderungen der Warenströme und Produktionsschwerpunkte logistisch zu begleiten.

Staake: „Doch trotz aller Veränderungen, bleiben wir unseren Grundsätzen treu: Wir übernehmen Verantwortung für die Unternehmen in unserer Region und die Menschen die hier leben und bleiben bei unserem Anspruch, gemeinsam und partnerschaftlich erfolgreich zu sein. Nach wie vor werden wir die Anforderungen einer neuen Zeit immer als Chance sehen – und die Zukunft aktiv gestalten.“



Im Rahmen der Nachhaltigkeitsprojekte bei duisport wurden im Sommer vier Elektroladesäulen im Hafen errichtet, um nach und nach die duisport-Fahrzeugflotte bei Eignung zu elektrifizieren.

© dws Werbeagentur CimbH



© duisport

Die ersten LNG-Fahrzeuge im Einsatz

Infrastrukturprojekt von duisport, RWE und der Universität Duisburg-Essen gestartet.

(klü) Im Duisburger Hafen sind seit Oktober die ersten, auf die Nutzung mit dem umweltfreundlichen verflüssigten Erdgas LNG umgerüsteten, Fahrzeuge im Einsatz. Dabei handelt es sich um einen sogenannten Reachstacker und eine Terminalzugmaschine auf logport III in Duisburg-Hohenbudberg. Betankt werden die Fahrzeuge mit einer mobilen LNG-Tankanlage.

Die Umrüstung der Fahrzeuge ist Teil eines gemeinsamen Forschungsprojektes von duisport, RWE Supply & Trading und der Universität Duisburg-Essen zur verstärkten

Verwendung von LNG als Ersatz für Dieselkraftstoff im Duisburger Hafen. Aufgrund seines wegweisenden innovativen Potentials wird das LNG-Infrastrukturprojekt vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung mit 740.000 Euro gefördert.

„Wir werden den Ausbau der LNG-Infrastruktur im Duisburger Hafen konsequent vorantreiben. Dadurch leisten wir einen wichtigen umweltpolitischen Beitrag“, so duisports-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.



Auf logport III in Duisburg-Hohenbudberg sind nun die ersten LNG-Fahrzeuge im Hafengebiet im Einsatz.



© krischerfotografie

Tolle Lehrstunde!

MSV-Talente zu Besuch bei startport.

(MSV/duisport) „Wir freuen uns sehr, die sportliche Zukunft des MSV Duisburg bei uns begrüßen zu dürfen. Unser Mannschaftsfoto zeigt: wir wollen beide den Nachwuchs fördern, startport in der Logistik und der MSV im Fußball“, so startport-Geschäftsführer Peter Trapp beim Besuch der Talente des NachwuchsLeistungsZentrum (NLZ) des MSV Duisburg Ende November in der Ideenschmiede des Duisburger

Hafens. „Wir hoffen, dass wir den ein oder anderen Spieler mit unseren Logistik-Themen begeistern konnten.“

„Eine tolle Lehrstunde für uns“, zeigte sich Uwe Schubert, Leiter des MSV-NLZ, von dem Besuch begeistert. „Uns ist es wichtig, dass unsere Spieler immer wieder auch sehen, welche beruflichen Chancen es gibt, wenn es für sie mit einer Profilaufbahn doch nicht klappen sollte. Ein herzliches Dankeschön an unseren traditionsreichen und wichtigen Partner duisport für diese Möglichkeit hier – und dem Team startport dürfen wir weiterhin so viel Enthusiasmus, tolle Ideen, Glück und Erfolg!“

Bei dem Fototermin bei startport stellten sich drei Startups aus dem zweiten Jahrgang vor: Quizubi, die eine App entwickelt haben, mit der Jugendliche den richtigen Ausbildungsplatz per Quiz finden können; Smart Robotic Systems, die mit ihrer Drohnen-Technologie die Logistik verändern;

und ViSensys, die mit ihrem „intelligenten Beobachter“ unter anderem Besucherzahlen in Fußballstadien ermitteln.

„Junge Leistungssportler und Gründer haben viel gemeinsam ...“

Beide wollen sich beweisen und haben große Ziele für die sie jeden Tag hart arbeiten. Der Austausch war auf jeden Fall sehr gut“, sagt Sven Spiekermann vom Startup Heuremo.



© krischerfotografie

Informationen zum NachwuchsLeistungs-Zentrum des MSV

Hauptziel der Zebras ist die langfristige Ausbildung und Heranführung der Talente an den Profibereich – mit strategischem Weitblick und der erforderlichen Geduld. Das geschieht vom Grundlagenbereich (U10 – U12) über den Aufbaubereich (U13 – U14) bis zum Leistungsbereich (U15 – U19), wobei die Übergänge natürlich fließend sind. Aktuell stehen Talente aus den eigenen Reihen wie Ahmet Engin, Lukas Daschner oder Jonas Brendieck im Zweitliga-Kader der Zebras.

Neben den sportlichen werden weitere Ziele angestrebt: Alle Nachwuchsspieler sollen sich auf und außerhalb des Spielfeldes so verhalten, dass sie zu einem positiven Bild des Vereins beitragen. Werte und Normen, die an die jungen Spieler vermittelt werden, sind insbesondere: Respekt und Achtung, Fairplay, Toleranz und Weltoffenheit, Bescheidenheit und Ehrlichkeit. Dazu unterstützt der MSV über Kooperationen seine Spieler bei deren schulischer oder beruflicher Ausbildung. Alle Infos zum MSV-NLZ finden Sie unter: www.msv-duisburg.de/mannschaften/nachwuchs/nlz

Informationen zu startport

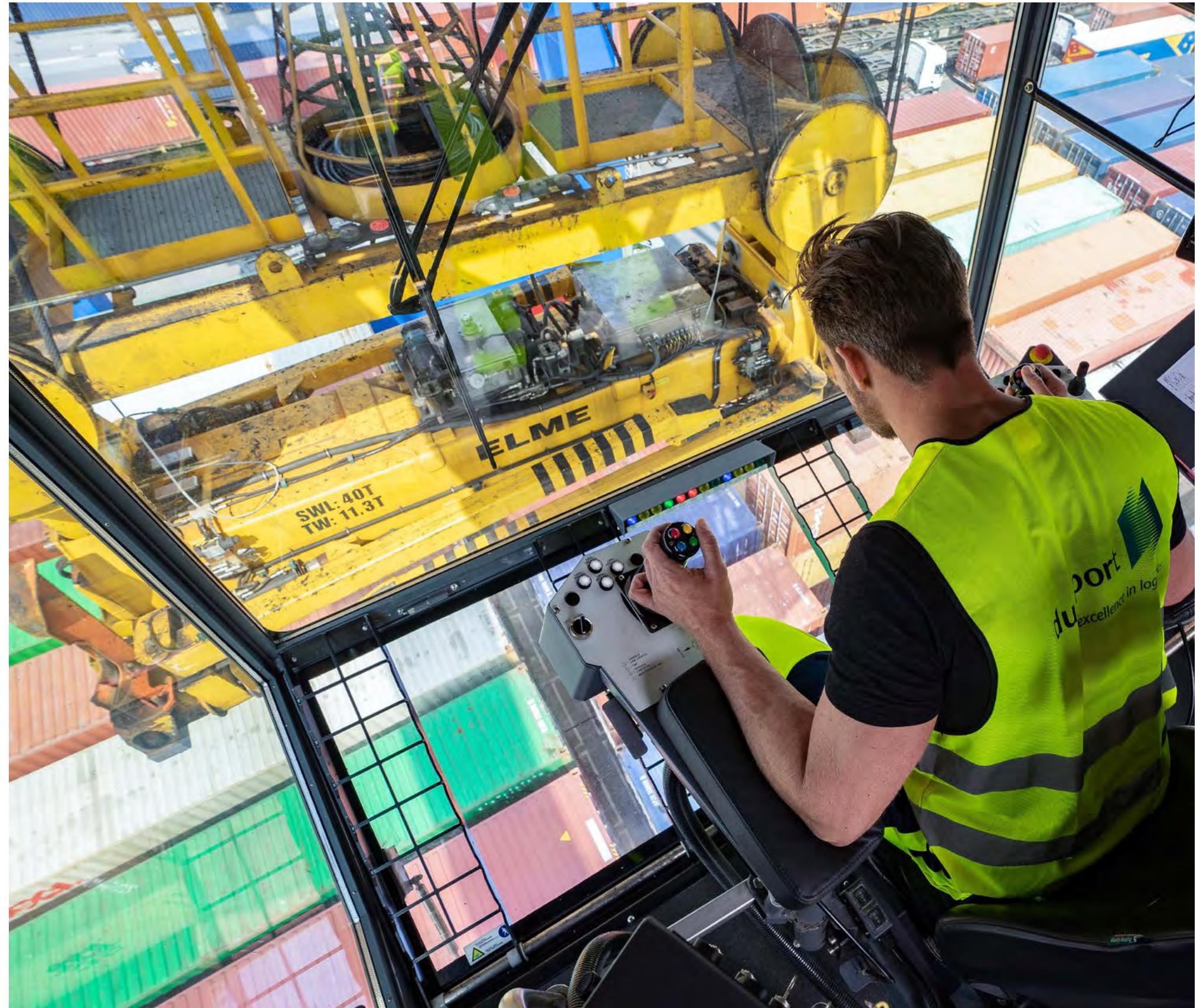
startport fördert junge Gründer, die die Logistik verändern, in einem zwölfmonatigen Programm mit Workshops, Ausstattung und Kontakten. Gemeinsam mit den Partnern Klöckner & Co, Evonik, dem Initiativkreis Ruhr und duisport werden die Startups intensiv von den Logistik-Profis der Partnerunternehmen und Mentoren gecoacht. Auf diesem Weg sollen die Startups ihre Ideen in Duisburg zur Marktreife entwickeln. Die Innovationsplattform startport richtet sich auch gezielt an gründerwillige Studenten und Hochschulabsolventen.

Der Hafen ist stabiler Jobmotor

**duisport schafft mehr als
46.000 Arbeitsplätze.**

(klü) Insgesamt rund 500 Arbeitsplätze sind durch die jüngsten Ansiedlungen von Amazon und dem ehemaligen Startup Flaschenpost im Duisburger Hafen entstanden. Die Bedeutung von duisport für die Schaffung von Arbeitsplätzen unterstreicht auch die jetzt fertiggestellte Studie des renommierten Berliner Marktforschungsinstituts Regionomica GmbH. Bereits 2006, 2011 und 2015 wurden durch das Institut die regionalwirtschaftlichen Effekte, die vom Logistikstandort Duisburger Hafen und den mit dem Hafen verbundenen Unternehmen im Umkreis ausgehen, ermittelt.

Laut jüngster Studie ist 2017 die Anzahl der direkt und indirekt Beschäftigten im Duisburger Hafen (duisport) auf 46.510 gestiegen. Das ist ein Zuwachs um 2,7 Prozent zum Untersuchungszeitraum 2015. Die Zahl der direkt vom Hafen abhängig Beschäftigten ist von 2015 bis 2017 von 18.420 auf 19.570 gestiegen. Das ist eine Steigerung um 6,2 Prozent. „Dies bedeutet auch, dass die Stadt Duisburg wieder stärker von der positiven Entwicklung profitieren kann und sich das Wachstum der Arbeitsplätze in der Stadt auf 8,6 Prozent beläuft“, so die Studie. Dabei seien die Entwicklungen bei duisport und den





logport-Arealen entscheidend für diese positive Entwicklung.

Die Studie geht davon aus, dass sich durch logport V in Oberhausen mit über 1.000 prognostizierten Arbeitsplätzen und durch die begonnene Erschließung von logport VI in Duisburg-Walsum der Beschäftigungseffekt auch zukünftig steigern werde. Die Expansionspläne vieler Logistikunternehmen unterstreiche überdies die Notwendigkeit, auch in Zukunft weitere Logistikflächen in der Region zu entwickeln.

Die Studie geht davon aus, dass sich durch logport V in Oberhausen mit über 1.000 prognostizierten Arbeitsplätzen und durch die begonnene Erschließung von logport VI in Duisburg-Walsum der Beschäftigungseffekt auch zukünftig steigern werde.

Die auf den Hafen zurückzuführende Wertschöpfung ist mit rund 3 Mrd. Euro um 280 Mio. Euro gestiegen. Von diesem Wachstum profitierte laut Studie die Stadt Duisburg überproportional mit rund 200 Mio. Euro.

„Diese Zahlen sind ein eindrucksvoller Beleg für die stabile Wachstumsdynamik des Duisburger Hafens. Das schafft Arbeitsplätze und Wertschöpfung für Duisburg und die Region“, so duisports-Vorstandsvorsitzender Erich Staake.

Qualität im Fokus

Branche diskutiert über Verbesserungen im Kombinierten Verkehr

(lw) Mehr als 100 Akteure aus Wirtschaft, Forschung und Politik trafen sich in Berlin, um über aktuelle Themen rund um den Kombinierten Verkehr zu diskutieren und ihre Netzwerke zu erweitern. Im Mittelpunkt des TerminalTags, zu dem die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) eingeladen hatte, stand die Frage, wie sich die Qualität in der intermodalen Transportkette verbessern lässt.

Die Sichtweisen dazu variieren naturgemäß von Akteur zu Akteur. Gemein war den vielfältigen Aussagen, dass die Branche Impulse setzen muss und will, um Qualitätssteigerung durch betriebswirtschaftliche Anstrengungen und Vernetzung zu erreichen. Qualität kostet, vor allem die Energie der Unternehmen, Kooperationen stärker voranzutreiben und richtig dicke Bretter zu bohren. Das wurde bei der moderierten Diskussion zum Thema „Qualität auf die Kette kriegen“ deutlich.

Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt

Wichtige Rahmenbedingungen zur Stärkung des KV liefern die Masterpläne für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt, die gemeinsam mit den zuständigen Referatsleitern des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur während der Veranstaltung diskutiert wurden. Im Gegensatz zum Masterplan Schienengüterverkehr wird der Masterplan

Binnenschifffahrt noch erarbeitet. Exklusiv erhielten die Teilnehmer des TerminalTags einen Einblick in die Themenschwerpunkte der verschiedenen Arbeitsgruppen.

Kooperation als Schlüsselement

In beiden Masterplänen kommt dem Kombinierten Verkehr eine bedeutende Rolle zu. Die Podiumsdiskussion zeigte, dass diese Signale von der Branche sehr begrüßt werden und der Handlungswille zur weiteren Verlagerung übergreifend gesehen wird. Elementar für wirksame Maßnahmen sei der Weg weg von Insellösungen hin zu einem Gesamtprozess und der Wille, gleichermaßen Beton und Prozesse in Form zu bringen. „Kooperation ist der Schlüssel für die Stärkung des Kombinierten Verkehrs“, so Clemens Bochynek, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV. „Kombinierter Verkehr ist mit seinen vielen Akteuren wie ein Uhrwerk, auch das kleinste Rädchen muss sich drehen können für einen reibungslosen Ablauf.“

Um das zu erreichen, müssen die Prozesse transparent und die transportrelevanten Daten besser verfügbar sein. Das wurde sowohl in der Podiumsdiskussion als auch in den Vorträgen über bereits umgesetzte Maßnahmen zur Qualitätssteigerung deutlich.

Auch die Innovation Pitches zeigten, dass Innovationen aus der digitalen Startup-Welt helfen können, Transportprozesse effizienter und einfacher zu gestalten und dadurch die Qualität im KV zu steigern. Das Startup Railwatch konnte mit seiner vorgestellten Lösung am meisten überzeugen und gewann die Innovation Pitches. Mit dem sogenannten Wayside Monitoring-System misst und arbeitet Railwatch übersichtlich alle relevanten Informationen zum technischen Zustand von Loks und Waggons auf. Verschleißtrends werden bis ins Detail berechnet und somit Reparaturen und Wartungen für Unternehmen die die Messeinrichtung installiert haben genau planbar.

In den vergangenen Jahren hat sich der TerminalTag als Netzwerkveranstaltung in der KV-Branche etabliert. Der nächste TerminalTag findet am 7. November 2019 statt.

Die Duisburger Hafen AG ist seit 2003 Mitglied in der SGKV. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur begutachtet die SGKV Terminalprojekte und erstellt Standortanalysen, damit die Behörden entscheiden können, ob Containerterminals vom Bund eine Förderung erhalten. Überdies ist die SGKV in zahlreichen nationalen und internationalen Forschungsprojekten aktiv, an denen auch duisport in den vergangenen Jahren als Praxispartner mitgewirkt hat. Zu nennen ist hier beispielsweise SefLog, ein Vorhaben, das zu mehr Sicherheit in der Lieferkette beiträgt. duisport-Vorstandsmitglied Prof. Thomas Schlipköther und Christian Negele (Leiter Compliance und Sicherheitsmanagement bei duisport) wurden soeben in den Vorstand bzw. Beirat der SGKV wiedergewählt.

SGKV e.V.

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) ist ein gemeinnütziger Verein. Er hat das, durch die Kombination der Stärken aller Verkehrsträger die Entwicklung eines effizienten und umweltverträglichen Güterverkehrs nachhaltig zu unterstützen, den Kombinierten Verkehr als rationelle Transportart in Deutschland und Europa zu erforschen und in der Praxis zu fördern. Der Verein mit Sitz in Berlin umfasst mehr als 80 Mitglieder aus allen Logistikbereichen, vom Verlager über den Transportunternehmer bis zum Endkunden. Haupttätigkeitsfelder der SGKV liegen in der Beratung, der Mitarbeit in nationalen und internationalen Forschungsprojekten sowie in Beratungsleistungen für staatliche sowie gewerbliche Institutionen. Die SGKV bietet eine neutrale und meinungsoffene Plattform zur Wissensvermittlung und Förderung des Erfahrungsaustausches in den Bereichen Transport, Umwelt, Normung, Trends und Security des Kombinierten Verkehrs. www.sgkv.de



© SGKV



V. l. n. r. : Herr Stahlhut (HUPAC Intermodal), Herr Kubitzky (captrain), Herr Gründer (NESKA Intermodal), Herr Baerbock (Hellmann Worldwide Logistics), Herr Schulz (DUSS), Herr Müller (Referatsleiter E11 BMVI), Herr Prof. Tripp (Moderation).

Verkehrsspiegel gegen den „Toten Winkel“

Sicheres Fahren in Duisburg.

(Pressemitteilung der Stadt Duisburg)
Radfahrer oder Fußgänger rechts neben einem Lkw können ab einem bestimmten Abbiegewinkel vom Fahrersitz eines Lkw nicht mehr gesehen werden. Radfahrer sind aufgrund ihrer Geschwindigkeit gefährdeter als Fußgänger. Es ist lebenswichtig, dass Lkw-Fahrer sich dieser Gefahr immer bewusst sind. Aber auch Fußgänger und Fahrradfahrer sollten sich dessen bewusst sein, um durch ihr defensives Verhalten schwere, gar tödliche Unfälle zu vermeiden. Um allen Verkehrsteilnehmern hier eine zusätzliche Hilfestellung zu geben, wurden Spiegel an Kreuzungen mit entsprechenden Gefährdungssituationen aufgestellt.

Das Verkehrssicherheitsnetzwerk „Duisburg. Aber sicher!“, in dem der ACE Auto Club Europa e.V., ADFC Duisburg, Bürgerstiftung Duisburg, DVG, Polizei Duisburg und Stadt Duisburg zusammenarbeiten, hat seit 2016 mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen, u. a. dem Aufstellen von orangefarbenen Warnfahrrädern und Aufklärungsaktionen an Schulen und auf Veranstaltungen, auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam gemacht. Die Aufstellung von Verkehrsspiegeln an gefährlichen Rechtsabbiegesituationen konnte durch die Unterstützung des Duisburger Hafens (duisport) und mit Hilfe der Bürgerstiftung Duisburg realisiert werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

„Verkehrsteilnehmer bewegen sich häufig zu unbedacht im Straßenverkehr. Es ist wichtig, alle Teilnehmer, sowohl die „starken Autofahrer“ als auch die „schwächeren Fahrradfahrer“ an brisanten Stellen im Stadtgebiet auf die vorhandenen Gefahren hinzuweisen. Die Hilfestellung durch die Verkehrsspiegel begrüße ich sehr“, sagt Polizeipräsidentin Dr. Elke Bartels. „Die Arbeit des Verkehrssicherheitsnetzwerkes ‚Duisburg. Aber sicher!‘ hat in den letzten Jahren mit vielen guten Ideen und Kampagnen einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Duisburg



Rechtsabbiegeunfälle zwischen Lkw und Fahrradfahrern, oftmals durch den sogenannten „Toten Winkel“ bedingt, sind eine häufige Unfallursache. Besondere Aufmerksamkeit ist an Kreuzungen zwischen Radwegen und Straßen erforderlich.

© Stadt Duisburg



geleistet“, betonte Bürgermeister Manfred Osenger. „Unser Dank - und da spreche ich auch für das Netzwerk ‚Duisburg. Aber sicher!‘ – gilt dem Duisburger Hafen, der das Anbringen der Spiegel überhaupt ermöglicht hat.“

Geschäftsführer der Bürgerstiftung Jörg Löbe ergänzt: „Wir freuen uns, dass die Bürgerstiftung Duisburg die Spende für die Verkehrsspiegel einwerben konnte. Die Gefahr von schweren Unfällen wird für Radfahrer und Fußgänger dadurch hoffentlich gemindert. Unser Engagement bei „Duisburg. Aber sicher!“ hat für uns große Bedeutung, da die Kampagnen und Aktionen allen, die im Duisburger Stadtgebiet unterwegs sind, das Leben retten können.“

„Für duisport ist es ein Anliegen, Anstrengungen zu unterstützen, die den Lkw-Verkehr so sicher wie möglich gestalten,“

erläutert Sylvia Staake, Leiterin External Relations bei duisport.

Bisher konnten bereits acht Spiegel aufgestellt werden, insbesondere in hafennahen Bereichen. Weitere Spiegel sollen folgen.






Partnerschaftliche Ausbildung

Sie möchten zum ersten Mal ausbilden oder zusätzliche Ausbildungsplätze anbieten, verfügen aber nicht über die organisatorischen oder finanziellen Mittel? Dann vertrauen Sie auf START als Kooperationspartner, denn wir

- schließen den Ausbildungsvertrag,
- unterstützen bei der Betreuung und Rekrutierung,
- übernehmen das Ausbildungsmanagement,
- tragen die Hälfte der Ausbildungskosten.

Ihr Unternehmen sorgt für die fachliche Ausbildung. Gemeinsam können wir mit der Partnerschaftlichen Ausbildung den Fachkräftebedarf in NRW auch in Zukunft sichern.

Auf den Kontakt mit Ihnen freuen wir uns.

START NRW GmbH
Kuhlenwall 8 · 47051 Duisburg · Telefon 0203 29528-0 · Fax 0203 29528-9
duisburg@start-nrw.de

Flächendeckend in NRW: www.start-nrw.de

Werden Sie Kooperationspartner!

START NRW GmbH wird von einer breiten Basis regionaler Gesellschafter getragen. Dazu zählen z.B. Verbände der nordrhein-westfälischen Wirtschaft, das Land NRW, die kommunalen Spitzenverbände und der DGB.



Industriegipfel-Gäste holen sich **Inspiration** bei startport

(rt) Der Handelsblatt-Industriegipfel 2018 im Duisburger Landschaftspark, dem ehemaligen Herz der Stahlproduktion an Rhein und Ruhr, stand unter dem Leitsatz „Disruptiver Aufbruch – jetzt“, nach dem Motto „disrupt yourself before you get disrupted“.

„Schöpferische Zerstörung“ soll in der Industrie der Zukunft in allen Geschäftsbe- reichen Neues schaffen. Von der „digita- len Fabrik“ bis zu mehr Kooperation und Öffnung, dem Internet der Dinge und mehr Agilität: Die Spitzen industrieller Mittel- ständler und Großunternehmen stellen sich mit Blick auf die globale-digitale Kon- kurrenz neu auf.

© krischerfotografie



Vision Tour

Inspiration dazu konnten sich die Teilneh- mer des Handelsblatt-Industriegipfels bei der ausgebuchten Vision Tour bei startport holen. Der Besuch war ein Gewinn für alle: für die Startups, weil sie sich präsentieren konnten, für die Teilnehmerinnen und Teil- nehmer, die neue Geschäftsmodelle aus erster Hand präsentiert bekamen und für das startport-Team, das die Werbetrommel für das startport-Modell rühren konnte.

„Solch wichtigen Besuch bei startport empfangen wir sehr gerne. Für unsere Startups ist es die Gelegenheit, außerhalb unseres eigenen Netzwerks Kontakte mit großen Industrie-Unternehmen zu knüp- fen“, so Peter Trapp bei der Begrüßung der Besucher.

Die drei Gründer von Quizubi, Trailer Dyna- mics und Smart Robotic Systems aus dem zweiten startport-Jahrgang stellten ihre Konzepte den Vision-Tour-Teilnehmerin- nen und Teilnehmern vor.



Daniel Funken, CEO von Quizubi, hat eine App entwickelt, mit der junge Erwachsene ihren Traumberuf finden und sich direkt darauf bewerben können – ohne Lebenslauf, ohne Anschreiben.



Sebastian Rohde von Smart Robotic Systems stellte seine Entwicklungs- und Kommunikations- plattform für industrielle Drohnensysteme vor.



© krischerfotografie



Und Abdullah Jaber, CEO, präsentierte Trailer Dynamics die mit der Entwicklung, Produktion und Vermarktung elektrifizierter Sattelaufleger sowie die Bereitstellung zugehöriger Software-as-a-Service Applika- tionen für die Fahrzeuge.

Anfang Oktober 2018 ist bei start- port der zweite Jahrgang eingezo- gen. Insgesamt 13 Gründerteams sind nun im startport-Programm.

Sie wollen mehr über die Gründer und ihre Geschäftsmodelle erfah- ren? Mehr Informationen finden Sie auf der startport-Homepage unter: www.startport.net/startups/

STARTPORT 



Terminal-Navi für die Hosentasche

Das DIT nutzt die digitale Navigations-App Site Guide als elektronischen Wegweiser.

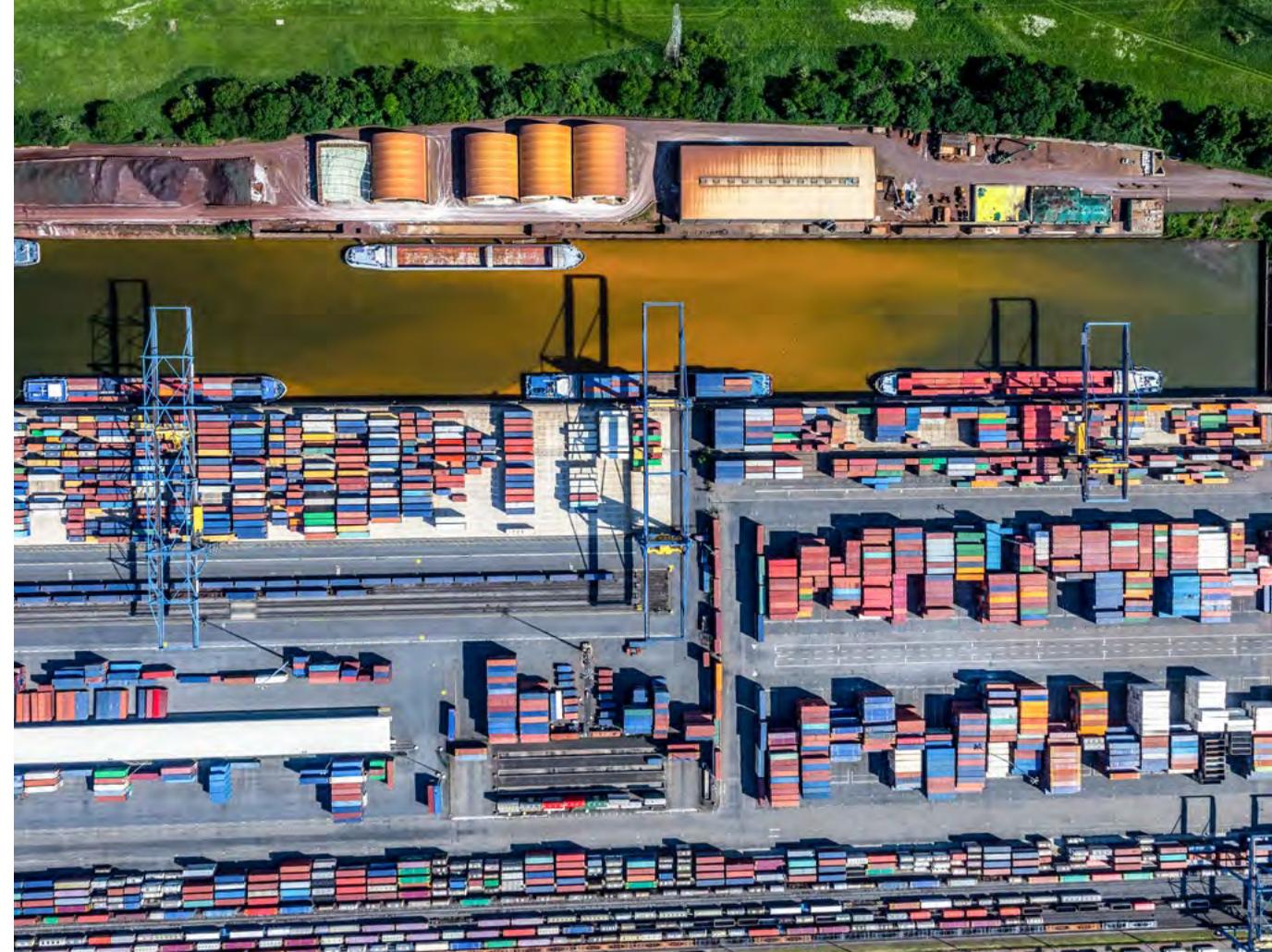


Für die Wegführung auf dem DIT, können Lkw-Fahrer ab sofort auf die Navigationshilfe via App auf dem Smartphone zurückgreifen.

(gran) Wie komme ich vom Tor/Gate In zur Ladestelle im Terminal? Orientierung auf Hafengeländen und Containerterminals ist eine Herausforderung. Als Notlösung wird vielerorts noch mit Lageplänen aus Papier gearbeitet, wie es früher mit dem Straßennatlas im öffentlichen Straßenverkehr auch üblich war. Dort sind Navigationsgeräte heute nicht mehr wegzudenken, doch auf Privat- und Firmengeländen funktionieren die nicht. Das wird sich ändern: Künftig wird die Antwort auf die Frage nach dem richtigen Weg per App beantwortet – zumindest im Duisburger Hafen. Für die Wegführung auf dem Duisburg Intermodal Terminal auf logport I in Rheinhausen, kurz DIT, können Lkw-Fahrer ab sofort auf eine Navigationshilfe via App auf dem Smartphone zurückgreifen.

Das Kölner Start-Up-Unternehmen Tagxter testet gerade mit der digitalen Navigations-App Site Guide einen elektronischen Wegweiser für eine schnelle und sichere Wegführung auf dem Terminal. Eine Ausweitung auf andere Terminals oder Standorte im „Irrgarten Hafengelände“ ist ins Auge gefasst. „Orientieren, informieren, navigieren – das sind die drei wesentlichen Funktionen, die die App Site Guide von Tagxter bietet“, erläutert Marius Müller, einer der Gründer des Unternehmens – eine Art „Google Maps für Privat- und Firmengelände“.

„Wir erhoffen uns, dass durch die kostenlose App besonders ortsfremde Fahrer schnell den richtigen Stellplatz auf unserem Terminal finden und wir hierdurch unsere gewohnt kurzen Durchlaufzeiten am DIT noch weiter verbessern können“, sagt Martin Körner, Prokurist DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH. Bisher habe man von den Fahrern eine sehr positive Resonanz auf die App und deren Nutzung erhalten. Durch die multilinguale App könnten Sprachbarrieren einfach überwunden werden, so Körner.



© Hans Blossey

Das Unternehmen

Tagxter das sind neben Marius Müller, Fabian Rühle und Andreas Zerbes, die 2015 nach ihrem Studium der Wirtschaftsinformatik an der Universität zu Köln beschlossen haben, ein Unternehmen zu gründen. Damals erhielten sie für ihre Geschäftsidee ein Gründerstipendium vom Bundeswirtschaftsministerium und wurden vom GATEWAY-Gründerservice der Uni Köln unterstützt. Inzwischen sitzen sie in einem eigenen Büro im Gründer- und Innovationszentrum (GIZ) in Köln und haben ihre Navigationssoftware weiterentwickelt. Ganz grundsätzlich bietet die App Besuchern großer Outdoor-Gelände Informationen und Navigation. Die Geländebetreiber profitieren von den Statistik-, Analyse- und Marketingfunktionen. Gleichzeitig können Unternehmen den Verkehr auf dem Gelände besser steuern und damit die Prozesse optimieren – also Kosten sparen und die Effizienz steigern.

Standen zunächst große Werksgelände, wie zum Beispiel Chemieparcs wie von InfraServ Knapsack in Hürth mit „einem digitalen Werksplan für die Hosentasche“ im Fokus, werden inzwischen auch zusätzliche Erklärungen und Informationen angeboten, wie zum Beispiel ein digitales Baustellenmanagement mit Informationen über Umleitungen, so etwa für den Konsumgüterhersteller Henkel („Persil“) in Düsseldorf. Auch Zoos und der Archäologiepark in Xanten zählen zu den Kunden und nutzen interaktive Geländepläne, um die Besucher nicht nur über das Gelände zu leiten, sondern auch über Tiere bzw. Exponate zu informieren.



Das DIT erhofft sich von der App, dass Fahrer schnell den richtigen Terminal-Stellplatz finden und Durchlaufzeiten weiter verbessert werden können.

TAGXTER
SITE GUIDE



© Granzow



Von links nach rechts:
Fabian Rühle, Marius Müller
und Andreas Zerber.

„Häfen- und Terminalgelände sind ganz neu als Kunden hinzugekommen“, so Marius Müller. Bislang habe es in der Industrie und der Logistik nur Insellösungen gegeben. „Wir wollen dagegen einen Standard für die Navigation auf Privat- und Firmengeländen etablieren“, sagt Marius Müller. Das ermöglicht Synergien. So könnten beispielsweise Lkw-Fahrer sowohl bei Beladung, Umschlag oder Ablieferung die gleiche Applikation nutzen. Auf großes Interesse stößt die Site Guide Software daher bereits auch bei Speditionen, wie Marius Müller berichtet. Zum Teil werde sie schon auf Telematik-Systemen vorinstalliert.

In der Terminalbranche Fuß fassen

DIT ist der erste Containerterminal, der die Software einsetzt. Am DIT ist neben dem Duisburger Hafen der Terminalbetreiber Contargo (Rhenus-Gruppe) mehrheitlich beteiligt. Zu Contargo gehören mehr als 20 Terminals entlang der Rheinschiene. Der Duisburger Hafen allein zählt neun Terminals auf seinem Gelände. Der Markt für die Tagxter-Software ist groß. „Wir hoffen, in der Terminalbranche Fuß fassen zu können“, so Marius Müller. Die Site Guide Software wird an die Kunden vermietet und nach individuellen Wünschen angepasst.

Für die Verteilung an die Nutzer und den Input ist der Kunde verantwortlich. „Alles ist im Prinzip vorhanden. Der Lkw-Fahrer hat ein Smartphone, der Geländebetreiber die Karten. Wir führen das nur noch zusammen“, so Marius Müller.

Die Vorteile der App für Terminalbetreiber liegen auf der Hand: Dadurch können Durchlaufzeiten reduziert und das falsche Abstellen von Trailern vermieden werden. Analoge Lagepläne und mündliche Wegbeschreibungen werden obsolet. Das Absperren von Gefahrenstellen oder das Verschieben von Haltepunkten ist rasch möglich. Baustellen und entsprechende Umleitungen werden aktuell angezeigt. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Gelände wird überwacht und der Fahrer akustisch und optisch gewarnt, wenn er zu schnell fährt. Die Navigation wird in 19 Sprachen angeboten – ein ganz entscheidender Punkt, da viele Fahrer weder die deutsche noch die englische Sprache beherrschen. Die Sprachausgabe erfolgt auch akustisch. Die Verkehrssicherheit auf dem Gelände wird außerdem durch eine eindeutige Routenführung erhöht.

Für die Zukunft ist Marius Müller daher optimistisch: „Wir können das Navigati-

onssystem ausbauen“, sagt er. Beispielsweise nutzt die Software bislang lediglich GPS-Daten, um den Standpunkt des Nutzers zu bestimmen. Eine Navigation innerhalb von Gebäuden ist damit nicht möglich – noch nicht. Dazu müsste man auf andere Systeme zugreifen, etwa WLAN. „Bislang hat sich hier aber noch kein Standard herauskristallisiert“, so Marius Müller. Sobald

dies der Fall sei, stehe einem Einbau in Site Guide aber nichts im Weg. „Wir orientieren uns bei der Erweiterung der Möglichkeiten daran, wo dem Kunden der Schuh drückt“, sagt Marius Müller. Individuelle Lösungen werden angeboten: Für Terminalbetreiber wäre beispielsweise die Integration einer Zufahrtssteuerung interessant.

Duisburg Intermodal Terminal

Das DIT ist ein trimodales Hubterminal für den Umschlag von Containern. Angeboten werden Binnenschiffdienste nach Rotterdam, Antwerpen, optional auch zu weiteren Terminals entlang des Rheins. DIT zählt mehr als 50 europäische Rail-Verbindungen pro Woche sowie weitere Destinationen im Transit (über verschiedene Bahnoperateure) nach China. Der Terminal verfügt über 15.000 TEU Lagerkapazität auf einer Gesamtfläche von 225.000 Quadratmetern, sechs Bahngleise (je 700 Meter), drei Bahn-Kräne, einen Wasserkaai (250 Meter) und einen Wasser-Kran. Gesellschafter sind die Contargo GmbH & Co. KG, der Duisburger Hafen und Hupac. DIT beschäftigt rund 80 Mitarbeiter. Geschäftsführer sind Michael Kleifges und Bernd Putens.

SPEZIALIST FÜR SCHWERGUTPROJEKTE
SCHWERTRANSPORT • KRANGESTELLUNG • LAGERUNG • MONTAGE

- ✓ 300 SPMT's und Schwergutachslinien
- ✓ Kessel-/Trafobrücken bis 600 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
- ✓ Terminal Alberthafen Dresden, trimodal bis 370 t
- ✓ Hallenlager- und Freilagerfläche bis 30.000 qm

KAHL
EINFACH. MEHR. BEWEGEN.

KAHL SCHWERLAST GmbH • Berlin, Dettlingen/Ilber, Dresden, Duisburg, Erfurt, Hamburg, Leuna, Magdeburg, Moers • www.kahl-schwerlast.de • schwerlast@kahl-schwerlast.de

In Zukunft steuern Binnenschiffe Duisburg autonom an

**„Ruhr-IHKs“ sehen
Kanalsystem als ideales
Testfeld.**

(gran) Bereits in 15 Jahren könnten auf Deutschlands Wasserwegen autonom fahrende Frachtschiffe unterwegs sein. Mit seinem Kanalsystem gilt das Ruhrgebiet als ideales Testfeld. Der Duisburger Hafen wird dabei in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Zunächst ist aber eine Teststrecke mit Anschluss des Hafens in Dortmund geplant.

**„Wir haben das konkrete
Ziel, in 15 Jahren autonom
fahrende Binnenschiffe auf
unseren Wasserstraßen zu
sehen“ ...**

sagte Ocke Hamann, Geschäftsführer der Niederrheinischen IHK Duisburg-Wesel-Kleve.

Die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet („Ruhr-IHKs“) wollen daher die vorhandenen Kompetenzen bündeln und ein Netzwerk für autonomes Fahren auf dem Wasser ins Leben rufen. Vor allem aber werben sie für ein Testfeld für autonom fahrende Binnenschiffe im Kanalsystem des Ruhrgebiets. Ein 29 Kilometer langer Abschnitt des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Dortmund und der Schleuse Waltrop sei dafür besonders geeignet, heißt es dazu in einer in Duisburg vorgestellten Machbarkeitsstudie. Im Hafen Dortmund könnten Anlegemanöver und an der Schleuse Waltrop Schleusenmanöver getestet werden. Angesichts des in Nordrhein-Westfalen weitverzweigten Kanalnetzes mit einer Länge von mehr als 300 Kilometern biete es sich an, das Testgebiet später nach Westen hin zum Rhein und dem Hafen Duisburg zu erweitern. Im Hafen Duisburg könnten dann auch komplexere Manövrierszenarien getestet werden, heißt es.

Die Studie wurde vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) sowie der Universität Duisburg-Essen erstellt. Bislang gibt es in Deutschland zwar 15 Testfelder für autonom fahrende Lkw, aber keines für die Binnenschifffahrt. Weitere Projekte werden an der Elbe und rund um Berlin geplant. Auf dem Main bei Würzburg

hatte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) bereits ein Binnenschiff mit modernen Assistenzsystemen getestet. Auf einer 20 Kilometer langen Strecke passierte das teilweise von den Assistenzsystemen gesteuerte Schiff 20 Brücken. Die eingesetzten Systeme seien eine Voraussetzung für teilautonomes Fahren, so das DLR. Im Ausland, etwa in Norwegen, Belgien und den Niederlanden, ist man in Sachen autonomes Fahren bereits deutlich weiter.

Erste Testfahrten 2021

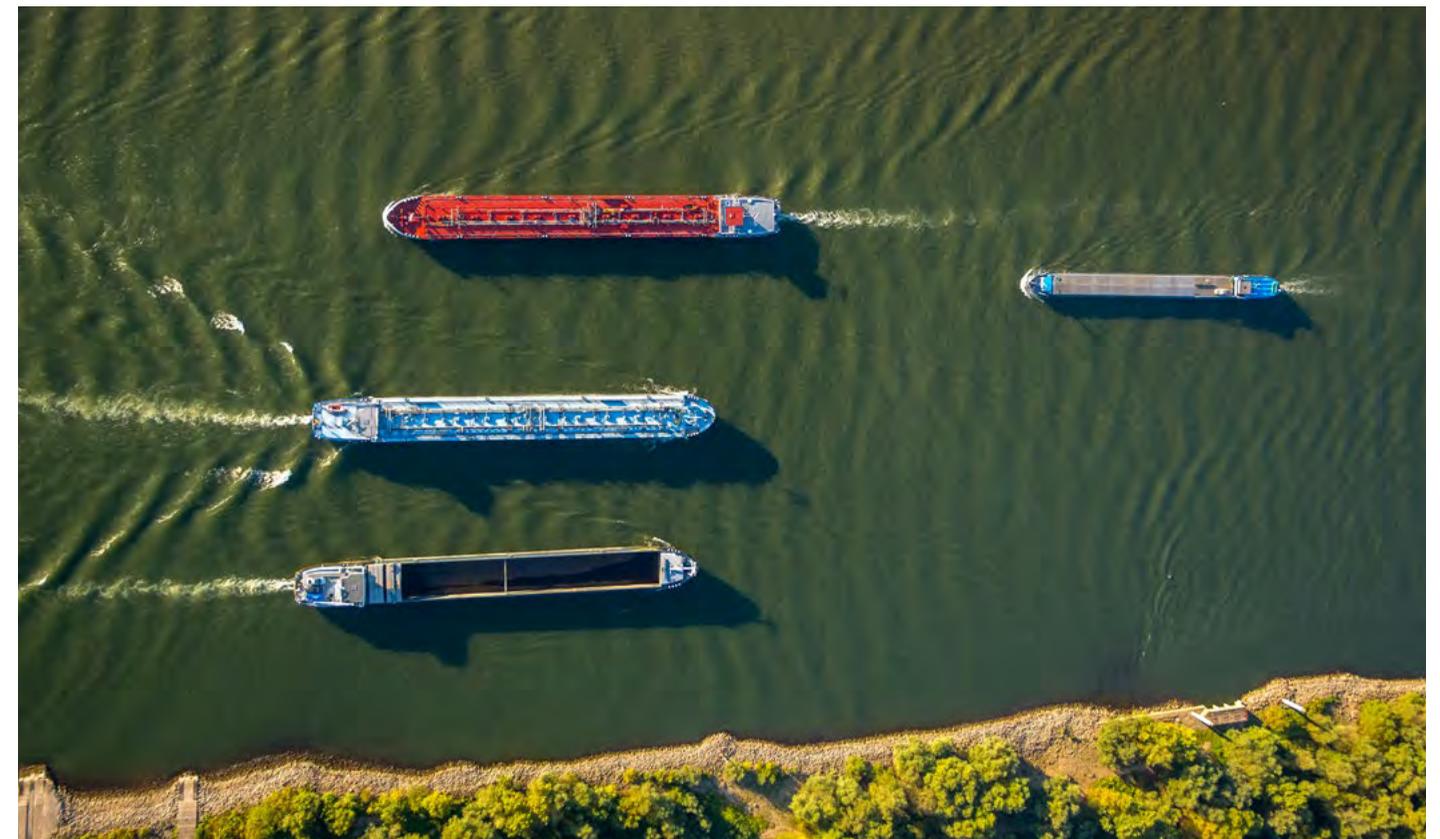
„Die Technik ist voraussichtlich in zehn bis 15 Jahren marktreif“, unterstrich Rupert Henn vom DST. 2021 könnten bereits die ersten Testfahrten stattfinden, meinte er. Die ersten Forschungsvorhaben für das Projekt seien bereits beantragt worden. Weitere Anträge seien in Vorbereitung. 2020 soll ein „Kompetenzzentrum Auto-

nomes Fahren in der Binnenschifffahrt“ gegründet werden, um die Expertise der Projektpartner zu bündeln. Allerdings rechnet Rupert Henn erst in frühestens 25 Jahren damit, dass Binnenschiffe vollautomatisiert fahren werden, also ohne Besatzung und Schiffsführer auskommen.

Das Ruhrgebiet verfüge über hervorragende Voraussetzungen für die Einrichtung eines Testfelds, meinte Rupert Henn. Neben einer entsprechenden Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur seien hier namhafte Schiffsbetreiber und -ausrüster sowie Forschung und Lehre vertreten, die für die Entwicklung des autonomen Fahrens unabdingbar seien. Dabei geht es vor allem um Sensorik und die Beherrschung von Datenschnittstellen sowie den Einsatz von künstlicher Intelligenz, beispielsweise für Verkehrsprognosen und eigene Fahrstrategien. Außerdem kann der



Bislang gibt es in Deutschland 15 Testfelder für autonom fahrende Lkw, aber keines für die Binnenschifffahrt, dies soll sich nun ändern.





Stellen die Machbarkeitsstudie Autonomes Fahren in der Binnenschifffahrt vor: v. l. Prof. Dr. Bettar Ouid el Moctar (Universität Duisburg-Essen), Wulf-Christian Ehrich (IHK zu Dortmund), Prof. Dipl.-Ing. Thomas Schlipköther (duisport), Michael Viefers (Rhenus SE), Dr. Ing. Rupert Henn (DST), Prof.-Dr. Ulrich Radtke (Universität Duisburg-Essen) und Ocke Hamann (Niederrheinische IHK).



© Niederrheinische IHK

Flachwasserfahrersimulator SANDRA des DST in Duisburg für die Schulung genutzt werden. Rupert Henn betonte aber, dass zur Finanzierung des Tests öffentliche Förderung nötig sei. Geplant ist die Anschaffung von zunächst zwei Testschiffen, die allein mit rund einer Million Euro zu Buche schlagen. Die laufenden Kosten des Projekts bezifferte Rupert Henn auf ein bis 1,5 Millionen Euro im Jahr.

Kosten- und Wettbewerbsvorteile

Von Assistenzsystemen und Systemen zum autonomen Fahren verspricht sich die Branche vor allem eine Entschärfung des Fachkräftemangels und damit eine Reduzierung der Kosten – vor allem beim Personal. „Wir erhoffen uns von der neuen Technologie Kosten- und Wettbewerbsvorteile sowie eine Qualitätsverbesserung. Letztendlich geht es darum, unsere Kunden besser bedienen zu können“, sagte Michael Viefers, Vorstand der Rhenus SE, in der anschließenden Podiumsdiskussion. Die Frage autonom fahrender Binnenschiffe sei theoretisch gelöst. Es gehe nun darum, endlich loszulegen.

Eine große Chance erkennt die Studie vor allem darin, kleine Partiegrößen mit kleineren Schiffen wirtschaftlich zu transportieren – angesichts des aktuellen Niedrigwassers möglicherweise auch

mit flacheren Schiffen. „Das Feedern von Gütern mittels kleinerer Schiffseinheiten zu größeren Umschlagshubs könnte gerade für das Ruhrgebiet und die Unternehmen in der Region besonders attraktiv sein“, heißt es dazu. Denn damit werde es interessant, Güter, die in großen Schiffseinheiten auf dem Rhein transportiert werden, für die Fahrt in die Kanäle erneut auf ein Binnenschiff und nicht auf Lkw oder Bahn umzuschlagen. Ein kanalgängiges Binnenschiff ersetzt in etwa 50 Lkw. In Zeiten überlasteter Straßen und Schienenwege stellen Kanäle eine Alternative dar – wenn es sich denn rechnet. „Die Binnenschifffahrt braucht neue Impulse. Der Anschluss an digitale Transportketten, andere Schiffsgrößen und neue Gütergruppen sollen sie zu einer leistungsfähigen und modernen Säule für die Wirtschaft im Ruhrgebiet machen“, sagte Wulf-Christian Ehrich, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Dortmund, die aktuell für die „Ruhr-IHKs“ spricht.

Wussten Sie schon?

Dank des hocheffizienten, intermodalen Verkehrsnetzwerk von duisport werden eine Vielzahl an Güterverkehren von der Straße auf die alternativen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff verlagert – so entlasten wir Straßen und Autobahnen um über 100.000 Lkw pro Jahr.

Augmented Reality für Binnen- und Seehäfen

Forschungsprojekt soll Digitalisierungsmöglichkeiten für die Arbeitswelt von Binnen- und Seehäfen ermitteln.



Neben der Duisburger Hafen AG und dem Fraunhofer IML sind die Materna AG Information & Communications sowie die Materna TMT GmbH weitere Projektpartner. Als assoziierte Partner beteiligen sich darüber hinaus Haeger & Schmidt, das CTD Dortmund sowie Eurogate.



© IHATEC

(jcm) Die Digitalisierung der Hafen- und Terminalprozesse schreitet weiter voran. Darum hat die Duisburger Hafen AG als Koordinator gemeinsam mit weiteren Partnern im Oktober 2018 das Projekt „InnoPortAR“ gestartet, das im Praxistest ermitteln soll, welche Arbeitsabläufe sich

in Binnen- und Seehäfen durch den Einsatz von Augmented Reality (AR) unterstützen lassen. Das Projekt ist mit einem Volumen von annähernd 2,5 Millionen Euro ausgestattet und wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Initiative Innovative Hafentechnologien (IHATEC) mit rund 70 Prozent gefördert.

Mit der zunehmenden Digitalisierung in der Arbeitswelt steigt einerseits die Belastung der Mitarbeiter, denn immer mehr Informationen stehen zur Verfügung und müssen verarbeitet werden. Andererseits sind in anderen Arbeitsschritten mehr digitale Informationen durchaus wünschenswert, um Mitarbeiter zu unterstützen und Prozesse zu optimieren.

Mensch-Technik-Interaktion

Hier setzt das Projekt „InnoPortAR – Innovative Einsatzfelder für Augmented Reality in Binnen- und Seehäfen“ an. Es zielt darauf ab, Arbeitsabläufe in Häfen durch den Einsatz von AR zu unterstützen. In vier Testumgebungen werden dazu unterschiedliche Use Cases für den AR-Einsatz umgesetzt und in der Praxis getestet. Durch die Verwendung von AR erhalten Mitarbeiter im Sichtfeld zusätzliche Informationen über ihre Umwelt – eine Mensch-Technik-Interaktion, die sie bei der Durchführung ihrer Tätigkeiten unterstützt und die Arbeit im Gegensatz zur



Mit Hilfe des Projektes InnoPortAR sollen Arbeitsabläufe in Häfen durch den Einsatz von Augmented Reality unterstützt werden.



© Hans Blossey

Automatisierung nicht obsolet macht. Das Projekt läuft unter Koordination der Duisburger Hafen AG über drei Jahre. Neben dem Fraunhofer IML sind die Materna AG Information & Communications sowie die Materna TMT GmbH weitere Projektpartner. Als assoziierte Partner beteiligen sich darüber hinaus Haeger & Schmidt, das CTD Dortmund sowie Eurogate.

Konkret wird im Projekt überprüft, welche Verbesserungen für die Mitarbeiter in Binnen- und Seehäfen durch den Einsatz von AR u. a. beim Containerumschlag in trimodalen Terminals, bei Wartung und Instandhaltung sowie in der Ladungssicherung möglich sind. Dabei wird auch eine praxisorientierte Tracking- und Steuerungslösung für AR entwickelt, die über die aktuellen Marktangebote hinausgeht. Dabei soll die Umsetzung der verschiedenen Use Cases sowohl die Breite der Anwendungs-

felder aufzeigen als auch Prozesse durch die Unterstützung von AR optimieren. Im Bereich der Wartung und Instandhaltung lassen sich zudem Ausfallzeiten reduzieren. Durch diese Lösungsansätze soll „InnoPortAR“ dazu beitragen, die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit trimodaler Terminals in Binnen- und Seehäfen weiter zu stärken und zu verbessern.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



IHATEC
Innovative
Hafentechnologien

Rekordniedrigwasser behindert Logistik

Stahl- und Chemieindustrie fehlen Rohstofftransporte der Binnenschifffahrt.

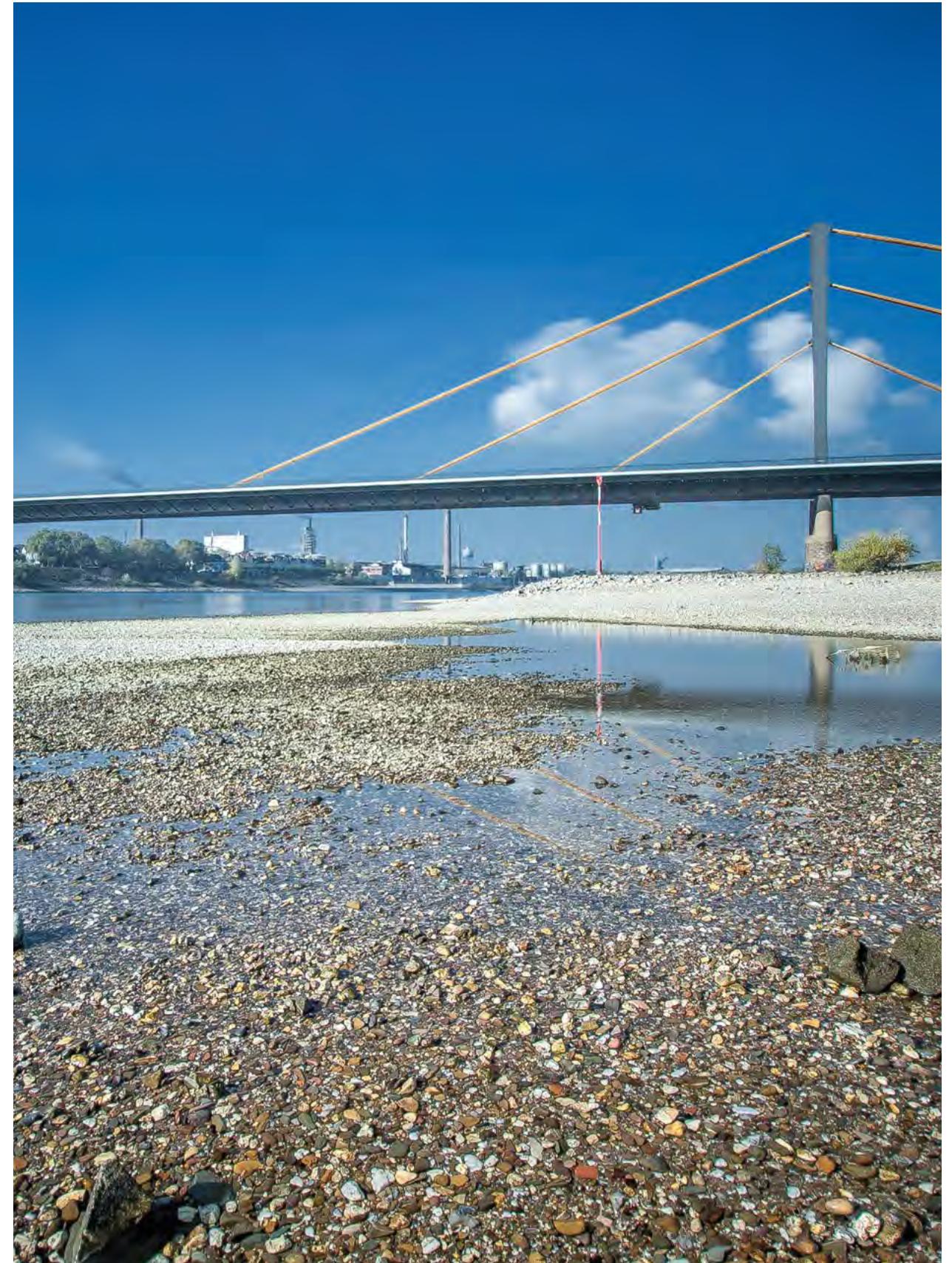
(dü) Im Sommer 2018 hat das Rekordniedrigwasser im Rhein-Stromgebiet Verladern, Logistikern und Verkehrsunternehmern nicht nur die Folgen des Klimawandels deutlich vor Augen geführt. Gleichzeitig wurden die jahrzehntelangen Unterlassungssünden der Politik bei der Instandhaltung und dem Ausbau der Wasserstraßen zur Vorbereitung auf solche, bereits seit längerem bekannte Szenarien dokumentiert. Durch die Ereignisse der vergangenen Wochen ist auch dem letzten Kunden an der Tankstelle eins klargeworden: Klimatisch bedingte Leistungsstörungen der Binnenschifffahrt treffen letztendlich jeden, da das leistungsfähige Massengut-Transportmittel eine unverzichtbare Bedeutung für die Industrie und die Verbraucher hat.

Die Auswirkungen des Niedrigwassers auf die Industrie waren mehr als dramatisch: So mussten die chemischen Fabriken zwischen Marl, Krefeld und Basel die Produktion einiger Erzeugnisse herunterfahren, weil die Binnenschiffe nicht genug Rohstoffe aus den Seehäfen zuliefern konnten. Deshalb musste die Stahlindustrie am Standort Duisburg ihren Kunden erstmals den Notstand ‚Force Majeure‘ erklären, da sie nicht genug Stahlprodukte gemäß der Lieferverträge bereitstellen konnte.

Fehlende Kapazitätsreserven bei Bahn und Lkw

Die angespannte Lage im Mineralölmarkt wurde zusätzlich durch den Großbrand der Raffinerie Ingolstadt Anfang September belastet. Da die Raffinerien ihr Rohöl per Pipeline beziehen, waren nun Produktlieferungen für den süddeutschen Markt via Bahn und Lkw notwendig. Deshalb konnte der fehlende Schiffsraum nicht durch diese alternativen Transportkapazitäten ausgeglichen werden. Der Mangel an Tankschiffsraum wurde zusätzlich durch mehrmonatige Charterverträge von Handelshäusern für Mineralöl- und chemische Produkte befeuert, die diese Schiffe langfristig als Lager nutzten und dem Markt damit die Kapazitäten für das Tagesgeschäft entzogen haben. Ähnliche Entwicklungen gab es in der Trockenschifffahrt. Da die Ölmühlen mit der Verarbeitung nicht nachkamen, wurden dort wochenlang große Mengen amerikanischen Sojas eingelagert, das aufgrund des Handelskrieges mit China zu Billigpreisen den europäischen Markt erreichte.,

Schon das erste Jahrhundert-Niedrigwasser am Rhein im Jahr 2003 hätte eine deutliche Warnung für die verkehrspolitisch Verantwortlichen sein sollen, vergleichbaren Szenarien in Zukunft durch Investitionen in die Wasserstraßen vorzubeugen. Denn schon damals kam es zu erheblichen Störungen



bei der Versorgung der Industrie vom Nieder- bis zum Oberrhein und beim damals meist bimodal (Lkw/Schiff) organisierten Containerverkehr in den schweizerischen, französischen und deutschen Terminals entlang der Rheinschiene. Aber außer einem ersten Programm zur Vertiefung der Fahrrinne zwischen Duisburg und Rotterdam, dessen vollständige Umsetzung immer noch nicht abgeschlossen ist, und Planungen für die Vertiefung der Fahrrinne zwischen Duisburg und Köln sowie des Mittelrheins zwischen Wiesbaden und Koblenz, für deren Umsetzung weitere Jahrzehnte ins Land ziehen sollen, ist nichts passiert.

Umdenken in der Containerlogistik

Bei genauerer Betrachtung des Containerverkehrs im Hinterland der Rheinmündungshäfen zur Jahrtausendwende wird deutlich, dass zu diesem Zeitpunkt bimodale Transportkonzepte per Lkw und Binnenschiff an den Rheinhäfen sowie per Lkw und Bahn an den trockenen Terminals abseits der Flüsse überwogen. Erst das Rekordniedrigwasser 2003 führte zu einem Umdenken in der Containerlogistik: Die Verlagerung der Containerlogistik von den Terminals abseits der Flüsse zu den Rheinhäfen wurde angestrebt, um potenzielle Engpässe in der Binnenschifffahrt durch eine Verlagerung auf Zugverkehre ausgleichen zu können. Zusätzlich wurden auch Bahnlinienverkehre zu den deutschen Seehäfen angeregt, um bei den immer wieder auftretenden Abfertigungsproblemen der Terminals in den Rheinmündungshäfen alternative Transportrouten für die Containerlogistik zu erschließen.

Daraufhin wurden zahlreiche bimodale Containerterminals entlang der Rheinschiene zu Standorten mit trimodaler Anbindung ausgebaut. Dadurch stehen den Verladern in den Binnenhäfen jetzt mehrere Optionen zur Verfügung, um eine termingerechte und kostengünstigste Beförderung ihrer Produkte zu gewährleisten. Auch die Terminalbetreiber in den Binnenhäfen haben durch die Kombination von Binnenschiffs- und Bahnlinienverkehren mehr Möglichkeiten, ihre Containerlogistik ganzjährig wirtschaftlicher zu gestalten und durch ein qualitativ besseres Angebot neue Marktpotenziale zu erschließen.

Ersatzlogistik für Rastatt über Binnenhäfen

Die Sperrung der Bahnstrecke bei Rastatt wurde 2017 vor allem durch die flexible Reaktion der vor- und nachgelagerten Binnenhäfen am Oberrhein, insbesondere des Hafens Basel unter Nutzung der Binnenschifffahrt abgedeckt.

Die Binnenschifffahrt im Rheinstromgebiet verfügt aufgrund witterungsbedingter Angebotsschwankungen grundsätzlich über eine Reservekapazität von rund 30 Prozent der europäischen Binnenflotte und kann als einziger Verkehrsträger erhebliche Kapazitätsreserven in der Infrastruktur vorweisen. Bahn und Lkw arbeiten dagegen

aufgrund jahrzehntelang unterlassener Ausbaumaßnahmen bereits seit vielen Jahren an der Kapazitätsgrenze von Schienennetz und Fernstraßen. Zudem steht der sich verschärfende Mangel an Fahrern und Zugführern dem Ausbau der Lkw- und Zugkapazitäten im Güterverkehr entgegen.

Aus diesem Grund konnten 2017 nur geringe Transportmengen auf den Lkw verlagert werden. Da die Binnenschifffahrt jedoch über die entsprechenden Kapazitäten verfügte, konnte sie einen Teil der Nachfrage nach Container-, Massengut- und Stückgutverkehren von und nach Südeuropa abdecken und die Güter in den der



Flachgehender Schubverband der Deutschen Binnenreederei auf der Elbe. Das Schubboot hat eine Tauchtiefe von 80 cm, die Schubleichter eine Leertauftiefe von 30 cm.





© SUT Archiv



Schubverband der Deutschen Binnenreederei auf der Elbe bei Lüneburg.

Schienensperrung vor- und nachgelagerten Binnenhäfen an die Bahn übergeben.

Wasserstraßen angepasste Schiffstechnik kann helfen

Aber auch einige Betreiber von Binnenschiffsflotten haben aus dem ersten Jahrhundert-Niedrigwasser 2003 die richtigen Schlüsse gezogen. Die meisten im Rheinstromgebiet eingesetzten 110 Meter und 135 Meter Schiffe haben eine Seitenhöhe von 3,50 bis 4 Metern, deren volle Tauchtiefe in erster Linie bei vollschiffigem Wasser zwischen Koblenz und der Rheinmündung genutzt werden kann. Im Verkehr zum Oberrhein ab Koblenz sind Tauchtiefen zwischen 2,50 und 3 Metern – Hochwasserperioden ausgenommen – eher die Regel. Da im Osten Europas an Elbe und Oder Niedrigwasserperioden häufiger vorkommen, haben die Betreiber dort ihre Binnenschiffsflotten nur mit einer Seiten-

höhe von 2 bis 2,50 Metern bauen lassen. Durch den Verzicht auf überflüssigen Stahl gibt es auch bei Niedrigwasser mit nur 90 Zentimeter Fahrrinntiefe wirtschaftliche Ablademöglichkeiten. Dadurch konnte beispielsweise die Deutsche Binnenreederei von 1995 bis 2015 ganzjährig Containerlinienverkehre auf der Elbe zwischen Hamburg und Dresden durchzuführen.

Bereits seit zwei Jahrzehnten setzt die niederländische Dubbelman Container Transporten B.V. im Verkehr zum Oberrhein Koppelverbände mit 3 Meter Seitenhöhe ein. Sie konnten beim diesjährigen Rekordniedrigwasser die Linienverkehre zwischen Antwerpen, Rotterdam und Basel kontinuierlich fahren und auch bei einem Kauber Pegel von 27 Zentimetern mit einem Motorschiff und drei Schubleichtern die Engstelle mit Ladung bewältigen.

Die den neuen Klimaszenarien angepasste Schiffstechnik ist allerdings nur ein Weg mit begrenzten Möglichkeiten, um bei häufiger auftretenden Niedrigwasserständen die Versorgung der Industrie sicherzustellen. Entscheidend ist es, ohnehin geplanten Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung im Rheinstromgebiet vorzuziehen, um die Abladung zu optimieren und damit die Versorgung für Industrie und Bevölkerung sicherzustellen. Darüber hinaus darf auch der Bau zusätzlicher Schleusen am Mittelrhein kein Tabuthema sein, wie bereits anlässlich eines Fachsymposiums zu „150 Jahre Rheinstrombauverwaltung“ im September 2001 in Koblenz vorgestellt wurde. Die in den Schubladen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt GDWS schlummernden Pläne müssen jetzt auf den Tisch gelegt werden.

Trimodale Binnenhäfen unverzichtbar

Bei der Abfederung des aktuellen Niedrigwasserrekords waren die Binnenhäfen und Terminals dank multimodaler Verkehrsträgeranbindung besser vorbereitet als 2003.

Auch wenn die Verlagerungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern aufgrund der geringen Kapazitätsreserven begrenzt sind, erschließen die Binnenhäfen mit ihrer trimodalen Ausstattung den Verladern bei Engpässen eines Verkehrsträgers Alternativen und sind deshalb für eine funktionierende Logistik und Verkehrswirtschaft unverzichtbar. Außerdem bieten sie mit Pufferlagern für Massengüter optimale Möglichkeiten, die Versorgung der Industrie mit Rohstoffen bei infrastrukturbedingten Leistungsstörungen der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu gewährleisten.

STAHLTRANSPORTE & INTERNATIONALE LOGISTIK

Transporte auf Straßen, Schienen & Wasserwegen - CTS 3x in Deutschland

Logistik, Umschlag, Lagerung, Container und sonstige Dienstleistungen aus Duisburg, Berlin & Ratingen

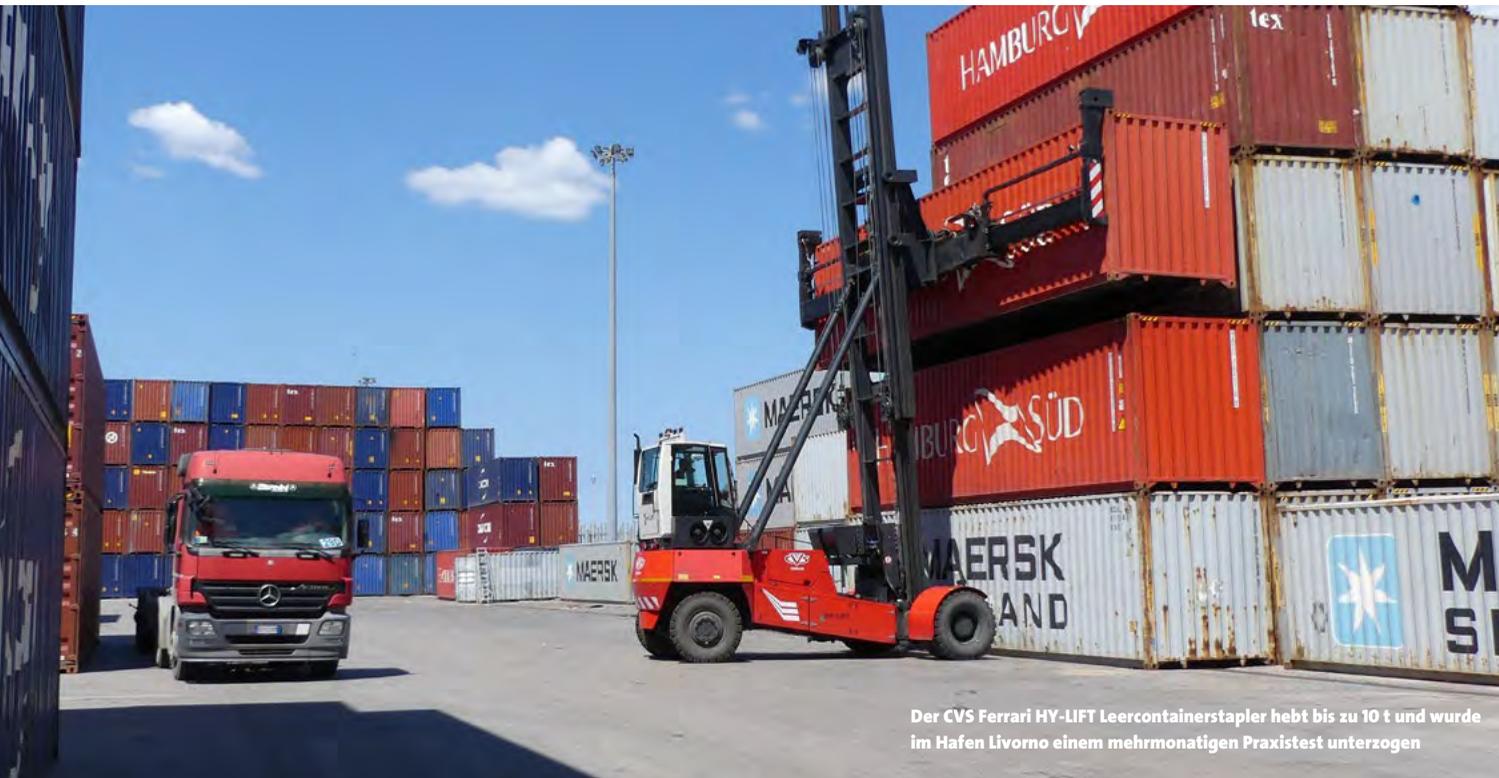


CTS

Cremerius - Transport - Service
INTERNATIONALE SPEDITION

www.ctsduffo.de

CTS Cremerius-Transport-Service GmbH
Am Parallelhafen 30 / Port Number 3885
47059 Duisburg / Germany
Tel.: +49 (0) 203 7 10 10 - 0
Mail: infodu@ctsduffo.de



Der CVT Ferrari HY-LIFT Leercontainerstapler hebt bis zu 10 t und wurde im Hafen Livorno einem mehrmonatigen Praxistest unterzogen

© Dünner

Sauberer Megatrend im Containerhandling

Häfen bereiten sich auf eine emissionsfreie Zukunft vor.

(dü) Da die gesetzlichen Vorgaben für den Betrieb technischer Geräte immer strenger werden, wollen Hafenbetreiber die Emissionen ihrer Flurförderzeuge wie Container- und Schwerlaststapler schrittweise auf null herunterschrauben. Weltweit werden zunehmend Stapler nachgefragt, die den Umweltstandards entsprechen und gleichzeitig die individuellen Anforderungen erfüllen. Die Flurförderzeuge-Hersteller

suchen deshalb nach Möglichkeiten, um die Stapler mit alternativen und umweltfreundlicheren Energiequellen zu anzutreiben. Doch wie können sich die Betreiber und Hersteller auf eine emissionsfreie Zukunft vorbereiten?

Auch wenn die USA aus dem Pariser Klimaabkommen aussteigen wollen, kommen die kräftigsten Impulse für umweltfreundliche Umschlaggeräte derzeit aus Kalifornien. Der amerikanische Bundesstaat hat sich zum Ziel gesetzt, spätestens im Jahr 2030 nur noch emissionsfreie Frachtumschlaggeräte einzusetzen. Dazu

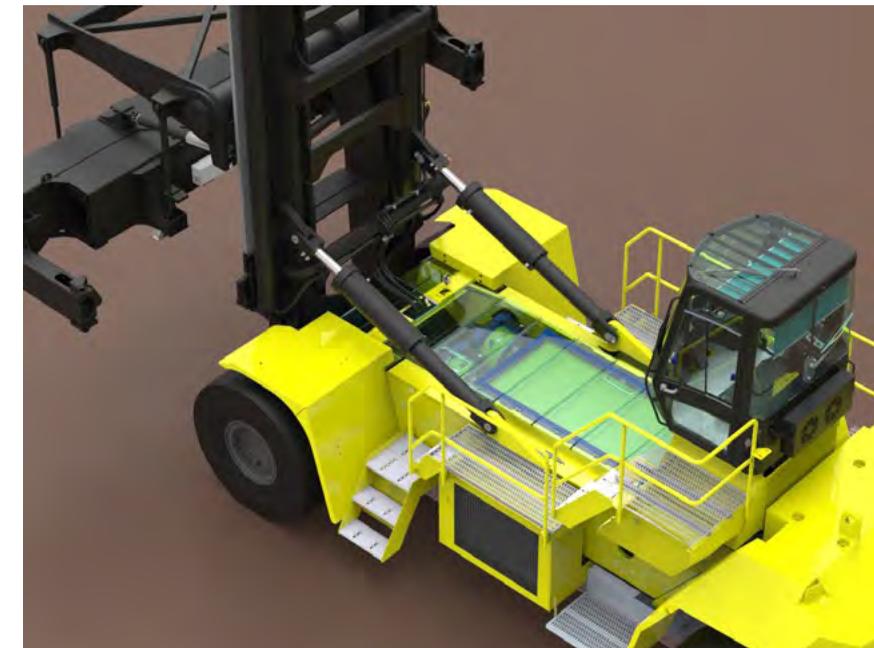
wurde mit dem Institut California Climate Investments (CCI) eine Initiative gestartet, die den Klimawandel bekämpft und Milliarden von Dollar aus dem Emissionshandelssystem in Projekte zur Reduzierung von Treibhausgasen, Stärkung der Wirtschaft, Verbesserung der öffentlichen Gesundheit und zum Schutz der Umwelt investiert. Das Emissionshandelsprogramm setzt auf diese Weise einen finanziellen Anreiz für die Industrie, in saubere Technologien zu investieren und innovative Wege zur Verringerung der Umweltverschmutzung zu entwickeln. Dabei werden unter anderem Projekte in den Bereichen erneuerbare Energien, öffentliche Verkehrsmittel, emissionsfreie Fahrzeuge, Umweltsanierung und Recycling gefördert.

Kombination von Brennstoffzelle und Batterie

Amerikanische Hersteller von Hafenumschlaggeräten wie Hyster nutzen die CCI-Mittel zur Entwicklung emissionsarmer bzw. -freier Maschinen mit Elektro- oder Brennstoffzellenantrieb. Das Unternehmen hat bereits 2017 mit der Erprobungsphase eines Elektrostaplers für das Handling beladener Container begonnen, der eine Tragfähigkeit von 52 Tonnen bietet und mit einer großen Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet ist. Er soll während der gesamten Schicht dieselbe Leistung bereitstellen wie vergleichbare Containerstapler mit Dieselmotor.

Anlässlich des Greenport Congress im Oktober 2018 in Valencia gab Hyster bekannt, dass das CCI die Entwicklung eines emissionsfreien Containerstaplers mit Brennstoffzellenantrieb für einen Kunden im Hafen von Los Angeles fördert. Der elektrische Voll-Containerstapler wird von einer Brennstoffzelle in Kombination mit einer Lithium-Ionen-Batterie betrieben. Da die Stapler beim Fahren auf längeren horizontalen Strecken und beim verti-

kalen Handling von Lasten viel Energie verbrauchen, würde die Kapazität einer einfachen Lithium-Ionen-Batterie während der Schicht nicht ohne Aufladen ausreichen. Durch die Kombination der Batterie mit dem Brennstoffzellenmotor können Großstapler laut den Erwartungen der Hyster-Entwicklungsingenieure einen emissionsfreien Dauerbetrieb gewährleisten.



© Hyster



Modell des Hyster Containerstaplers mit Brennstoffzelle in Kombination mit einer Lithium-Ionen-Batterie.



© Dünner



Der SMV Hybrid Reachstacker von Konecranes hebt bis zu 45 Tonnen. Der grüne Farbanstrich dokumentiert seine Umweltfreundlichkeit.

Auch in Europa wären Institutionen wie das CCI wünschenswert, die die Finanzmittel aus dem Emissionshandelssystem zielgerichtet in die Forschung und Entwicklung emissionsarmer oder -freier Antriebe investieren. Bislang sind die europäischen Hersteller von Hafen-Umschlagsgeräten allerdings weitgehend auf sich gestellt. Das tut ihrer Innovationsfreude jedoch keinen Abbruch, wie die Vorstellung marktreifer Produkte mit Hybridantrieb in den vergangenen Jahren gezeigt hat.

Praxistest Hybrid-Reachstacker im DIT

So hat der schwedische Hersteller Konecranes 2012 den ersten noch hydraulisch betriebenen Reachstacker mit Hybridantrieb entwickelt und 2013 zu Testzwecken auf den Markt gebracht. Seit Mai 2017 ist das erste Serienmodell am Duisburg Intermodal Terminal (DIT) im logport I im 24 Stunden Betrieb. Der SMV 4531 TB5 HLT, der nun bei Contargo zum Einsatz kommt, hat eine Hubkraft von 45 Tonnen und verfügt über einen dieselektrischen Hybridan-

trieb bestehend aus 230 kW Dieselmotor sowie elektrischem Generator und Fahrmotor. Antrieb und das elektro-hydraulische Hubsystem des Hybrid Reachstackers werden über regenerative Elektromotoren betrieben. So wird die Brems- und Lastabsenkenenergie zurückgewonnen und in einen Energiespeicher auf der Basis von sechs Superkondensatoren eingespeist, was den Treibstoffverbrauch und die Umweltbelastung deutlich reduziert. In der betrieblichen Praxis ergaben sich je nach Einsatzprofil Kraftstoffeinsparungen zwischen 30 und 50 Prozent.

Vom Hybrid zum vollelektrischen Schwerstapler

Der italienische Umschlagsgeratehersteller CVS Ferrari stellte 2017 den ersten vollständig neu konstruierten, rein elektrisch betriebenen Leercontainerstapler mit Hybridantrieb vor, der nach intensiver Erprobung in Serie ging. Mit dem HY-LIFT hat das Unternehmen erstmals ein Umschlagsggerät auf den Markt gebracht, bei dem wartungsaufwändige Getriebe, Differenziale und Hydraulikkomponenten konsequent durch langlebige und wartungsarme Elektroantriebe ersetzt wurden.

Durch innovative konstruktive Elemente wurde das Eigengewicht bei verbesserter Längsstabilität um 30 Prozent gesenkt. Dank der Energierückgewinnung und dem Speichermedium Kondensator konnte bei besseren Leistungsparametern eine Kraftstoffersparnis von 40 Prozent und deutliche Senkung der Emissionen realisiert werden. In Summe werden die Gesamtbetriebskosten beim HY-LIFT so um durchschnittlich 40 Prozent gesenkt. Mit dieser Ersparnis hat sich der etwas höhere Gerätepreis bereits nach zwei Betriebsjahren amortisiert und die Betriebskosten können dauerhaft reduziert werden.



Je nach Einsatzprofil Kraftstoffeinsparungen zwischen 30 und 50 Prozent

Die Ergebnisse der praktischen Langzeiterprobung des HY-LIFT im Hafen Livorno haben das CVS-Team darin bestärkt, die Elektrifizierung der Geräte weiter voranzutreiben. Der nächste Schritt ist ein vollelektrischer Leercontainerstapler mit Lithium-Ionen-Batterien, der nach vier Stunden Einsatzzeit eine Stunde aufgeladen werden muss. Das erste Gerät dieser neuen Baureihe ist bereits seit August 2018 im Praxistest. Darüber hinaus entwickelt das Team von CVS Ferrari einen voll elektrischen Reachstacker für Leer- und Vollcontainer, an dem zurzeit gearbeitet wird.



Ihr starker Partner in einem lückenlosen Netzwerk

Als eines der global führenden Logistikunternehmen entwickelt Kühne + Nagel individuelle Lösungen für Ihre komplette Supply Chain.

Unsere Highlights am Standort Duisburg

250.000 Quadratmeter Lager- und Logistikfläche
Transportlösungen zwischen Asien und Europa via Bahn dank KN Eurasia Express

Kontakt

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG
Niederlassung Duisburg
Am Blumenkampshof 70
47059 Duisburg

Tel.: +49 203 9932 299
kndui.info@kuehne-nagel.com
www.kuehne-nagel.de

KÜHNE+NAGEL



BKB Globe internationale Spedition Krefeld – multimodale Logistik und mehr

Leistungsfähiger Mittelständler bedient weltweites Netzwerk im Import- und Exportgeschäft.

dü) Die Organisation von weltweiten Logistikketten im Import und Export für Industrie und Handel in Deutschland ist ein komplexes Geschäft und Rückgrat des wirtschaftlichen Erfolgs und Basis der führenden Rolle Deutschlands im weltweiten Konzert der Wirtschaftsnationen. Große Teile dieses Geschäftes sind in den Händen namhafter Logistikkonzerne wie Kühne + Nagel, DHL oder DB Schenker. Aber auch leistungsfähige Mittelständler, wie die Krefelder BKB Globe internationale Spedition GmbH, überzeugen ihre Kunden aus Industrie und Handel mit intelligenten, qualifizierten und flexiblen Logistikkonzepten im Import und Export.

Mitte Juli 1976 begann Stephan C. F. Bergius seine spezifische Speditionsausbildung bei Kühne + Nagel in Wuppertal. Zwei Jahre später wechselte er nach erfolgreicher Prüfung in die Niederlassung Köln Porz und wurde im Herbst 1978 Import-

leiter Land- und Seefracht. Nach weiteren Stationen als leitender Mitarbeiter in den Bereichen Import und Export bei Speditionen in Stuttgart, Hamburg, Zürich und Köln machte sich Stephan Bergius Anfang 1997 mit der BKB Globe internationale Spedition in Krefeld selbstständig, um seine Erfahrungen und sein mittlerweile weltweites Netzwerk im Import- und Exportgeschäft selbst zu vermarkten. Man nutzt die Infrastruktur der alteingesessenen Krefelder Bönders GmbH Spedition, deren Gesellschafter auch Mitgesellschafter bei der BKB Globe sind und unter dem Dach der B+K Group auftreten.

Ausbildung bringt qualifizierte Stammbesetzung

„Von Beginn an habe ich auf qualitativ hochwertige Dienstleistungen gesetzt, die wir gemeinsam mit mittelständischen Partnern im In- und Ausland mit hoher Flexibilität und absoluter Verlässlichkeit



© BKB Globe

durchgeführt haben. Natürlich konnten mich viele Kunden aus Handel und Industrie aus meinen früheren beruflichen Stationen und das damals bereits erworbene Vertrauen war mein Startkapital, das ich gemeinsam mit meinen neuen Mitarbeitern fortentwickeln konnte“, berichtet Stephan Bergius über die ersten Jahre. Von Beginn an setzte er auf Ausbildung junger Menschen im eigenen Unternehmen. Heute berichtet er stolz, dass 80 Prozent seiner mittlerweile 14 Mitarbeiter im operativen Geschäft, der Buchhaltung und Disposition als Auszubildende bei BKB Globe und dem Schwesterunternehmen Bönders GmbH Spedition angefangen haben und mittlerweile seit 15 bis 20 Jahren im Unternehmen beschäftigt sind.

„Entscheidend für den Geschäftserfolg bei der anspruchsvollen Kundschaft aus Indus-

trie und Handel sind immer wieder neue intelligente Logistikkösungen, die gegenüber Wettbewerbsangeboten Vorteile bieten“, ist Stephan Bergius überzeugt. Ein gutes Beispiel sei das vor zehn Jahren für einen bedeutenden internationalen Discounter entwickelte Logistikkonzept für die flächendeckende Versorgung seiner Zentralläger mit in Importcontainern angelieferter Sortiments- und Aktionsware.

Intelligente Logistik für Discounter

„Im Gegensatz zum Wettbewerb, der die Importcontainer im Seehafen entlädt und deren Inhalt per Lkw zu den Regionalgesellschaften transportiert, setzte ich von vornherein auf die Einrichtung von vier regionalen Kopfstationen, wo die See-Container per Bahn oder Binnenschiff angeliefert werden. Hier erfolgt das Stripping der Container wesentlich kostengünstiger als



Übernahme von fünf Reaktorkesseln als Decksladung eines Seeschiffes mit bordeigenem Ladungsgeschirr.



© BKB Globe



Das Team der BKB Globe.

im Seehafen durch eigenes Personal und Equipment. Die einkommende Ware wird von eigenen Mitarbeitern kontrolliert, kommissioniert und auf Paletten verpackt. Auf Wunsch des Kunden kann die Ware auch mit Aufklebern versehen oder bearbeitet werden oder eine alternative Verpackung erhalten. Anschließend erfolgt die termingerechte Zustellung an die jeweiligen Niederlassungen per Lkw“, erläutert Stephan Bergius sein umweltfreundliches und kostensparendes Distributionskonzept. Die Kopfstationen betreibt er gemeinsam verlässlichen mittelständischen Speditionspartnern: „Eine entscheidende Rolle spielt die intelligente IT-Verknüpfung unserer vier regionalen Lager mit uns und dem Kunden, wodurch wir 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche reaktionsbereit sind und auch kurzfristige Dispositionen für den Kunden umsetzen können.“

Die Discounterlogistik macht heute mit jährlich etwa 20.000 TEU rund ein Drittel des Jahresumsatzes aus, ein weiteres Drittel steuert die Seefracht-Import-Logistik für den Groß- und Außenhandel mit Konsumgütern, Elektronik oder Möbeln bei, das restliche Drittel stammt aus der Exportlogistik für die Industrie, insbesondere die Chemie, Handelswaren und den Maschinenbau.

Kerngeschäft Importlogistik

„Importe aus Asien, den USA, Südamerika und Middle East per See- und Luftfracht sind seit jeher unsere Kernkompetenz und werden es auch weiterhin bleiben. In diesem Geschäftsfeld verfügen wir über fast 40 Jahre Erfahrung und haben Beziehungen zu kompetenten Partnern vor Ort aufgebaut, die unsere Dienstleistungsphilosophie teilen und so eine reibungslose Abwicklung unserer Kundenaufträge auf höchstem Niveau und von bester Qualität gewährleisten“, erläutert Stephan Bergius. „Bei den Partnern in Übersee handelt es sich meist um mittelständische Unternehmen mit europäischen Inhabern, mit denen uns eine jahrzehntelange vertrauensvolle Geschäftsbeziehung verbindet, von der unsere Kunden profitieren.“

Das Leistungsspektrum umfasst neben konventionellen Verschiffungen, Containertransporte auch mit übermassigen und schweren Gütern auf Spezialcontainern, Ro-Ro-Verschiffungen, ATLAS- und Fiskalverzollungen, Container-Nachläufe per Lkw, Barge und Bahn, Container-Striping, Lagerung, Kommissionieren, Warenbehandlung und Verteilung.

Intermodale Exportlogistik

„Ein spannendes Geschäft mit immer wieder neuen logistischen Herausforderungen ist die Exportlogistik. Mit Hilfe modernster EDV und eines weltweiten Partnernetzwerkes bedienen wir heute von Krefeld und Duisburg aus die ganze Welt. Dank jahrzehntelanger Erfahrung und verlässlicher Partner bei Lkw-, Binnenschiffs-, Bahn-, und Schwertransportunternehmen knüpfen wir Verkehrsträger übergreifende Logistikketten und erledigen für unsere Kunden auch Vortransporte ab Lieferanten, kümmern uns um Umschlag und Verzollungen an den Schnittstellen in den Seehäfen und erbringen logistische Dienstleistungen in den Empfangsländern bis zur Ablieferung am Bestimmungsort“, beschreibt Stephan Bergius das Leistungsspektrum im Exportbereich: „Dabei erfolgt die Dokumentation zeitnah. Denn im Unterschied zu Systemanbietern werden bei uns die Doku-

mente ‚von Hand‘ erstellt und in kürzester Zeit, nach Verladebestätigung durch den Reeder, übergeben. Das schätzen unsere Kunden besonders.“

Achterbahn für Sankt Petersburg

Stephan Bergius nennt aus dem aktuellen Auftragsgeschehen zwei ungewöhnliche Projekte für einen Hersteller von Fahrgeschäften für Vergnügungsparks: „Kürzlich haben wir ein Riesenrad für eine Freizeitanlage in Florida verschifft. Derzeit bereiten wir den Transport einer Achterbahn für die Montage in einem Einkaufszentrum im russischen Sankt Petersburg vor. Bei beiden Projekten verantworten wir die komplette intermodale Logistikkette von der Übernahme beim Hersteller bis zur Ablieferung beim Kunden.“

Im Containergeschäft arbeitet BKB Globe schwerpunktmäßig mit den Kombiterminals in Duisburg und Krefeld sowie mit nahezu allen Containerterminals am Rhein zusammen. „Entscheidend für unseren Geschäftserfolg sind persönliche Kontakte zu unseren Geschäftspartnern und das über Jahrzehnte gewachsene Vertrauen in die Qualität unserer Projektplanung und Abwicklung, denn unsere Kunden legen Wert auf vernünftigen Service“, ist Stephan

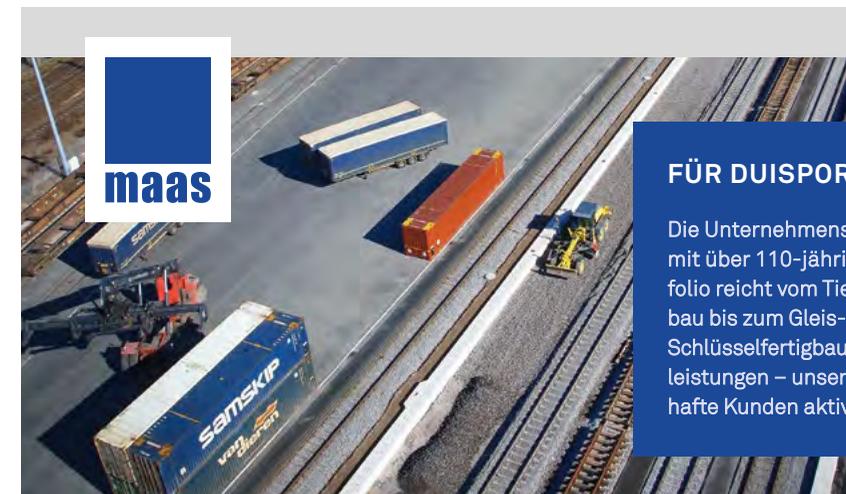


© BKB Globe



Transport einer Presse mit Einzelstücken bis 400 Tonnen Gewicht ab Werk Richter, Hessisch Lichtenau, per Lkw nach Hannoversch Münden/Weser, Verladung in ein Binnenschiff, Transport nach Antwerpen, Seetransport nach Houston/Texas, von dort per Barge nach Memphis, weiter per Lkw bis SXP, Tunica.

Bergius überzeugt: „Wir machen nur das was wir wirklich gut können und eine auskömmliche Wertschöpfung sicherstellt. Mit diesem Geschäftsprinzip hatten wir in den vergangenen 22 Jahren Erfolg und sind zufrieden mit dem was wir erreicht haben. Wir sind auch ein bisschen stolz auf die hohe Wertschätzung unserer Kunden, die darin zum Ausdruck kommt!“



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 Gleis- und Wasserbau. Ob Einzelgewerk oder Schlüsselfertigbau, Planungsaufgaben oder Komplettleistungen – unsere rund 400 Mitarbeiter sind für namhafte Kunden aktiv, so auch für duisport.

RUFEN SIE UNS AN: T 02841 940 0

maasbau.de

flaschenpost in Duisburg angekommen

Schnell, unkompliziert und bequem Getränke bestellen.

(gran) Der Getränkelieferservice flaschenpost ist jetzt auch in Duisburg an den Start gegangen. Das Münsteraner Start Up-Unternehmen hat im Freihafen eines seiner bislang größten Logistikzentren in Deutschland eröffnet. Vermieter der rund 8.500 Quadratmeter großen Halle mit Platz für gut 50.000 Getränkekisten ist die Duisburger Hafener AG.

flaschenpost beliefert von dort aus die Stadtgebiete Duisburg und Moers, wie Gero Hippke, Head of Expansion des Unternehmens, berichtet. „flaschenpost freut sich darauf, jetzt auch in der Region Duisburg Kunden schnell und unkompliziert mit Getränken beliefern zu können“, so Gero Hippke. Für das Unternehmen war das Maklerbüro Red Property aus Düsseldorf vermittelnd tätig. flaschenpost baut gerade bundesweit in Ballungsräumen ein Netzwerk von Logistikzentren auf.

Bis zu 400 Arbeitsplätze

Mit seinem Getränkelieferservice wird die flaschenpost in Duisburg bis zu 400 Arbeitsplätze (als Auslieferungsfahrer und Lageristen) schaffen und einen Fuhrpark mit mehr als 80 Lieferfahrzeugen betreiben. Hauptsitz des Unternehmens ist Münster, wo 100 Mitarbeiter allein in der Verwaltung beschäftigt werden.

Der Innenausbau der Halle ist in verschiedene Zonen für Beladung, Kommissio-

nierung sowie Warenein- und -ausgang unterteilt. Nach der Kommissionierung der Ware kombiniert ein selbst geschriebener Algorithmus Aufträge zu einer optimalen Route für einen Fahrer. Im Zuge seiner Tour nimmt der Fahrer bei den verschiedenen Kunden auch Leergut mit. In einem eigenen Leergut-Bereich finden Sortierung, Aufbereitung und Umschlag der Getränkekisten statt. „Entgegen des Trends im Einzelhandel setzen wir auf das Mehrwegsystem“, betont Gero Hippke. Insgesamt verfügt die Halle über fünf Tore und eine vorgelagerte Rampe. Davor gibt es ausreichend Freifläche für Parkplätze.

Alle Fahrer sind mit einem Handheld ausgestattet, wie es beispielsweise auch Fahrer von Paketdiensten benutzen. „Wir statten alle Fahrer nicht nur mit einem Handheld, sondern auch mit Kleidung und Fahrzeug aus“, betont Gero Hippke. Neben Minijobbern sucht flaschenpost auch stark nach Studenten und Vollzeitkräften. „Wir bieten flexible Schichtmodelle an, um sowohl den Zweitjob als auch das Studium mit dem Auslieferungsjob unter einen Hut zu bringen“, so Gero Hippke.

Schnell, unkompliziert und bequem

Das Geschäftsmodell von flaschenpost ist simpel: Schnell, unkompliziert und bequem für die Kunden Getränke ausliefern. flaschenpost liefert kostenlos innerhalb von zwei Stunden nach Bestellung Getränke bis



© Christoph Papsch

an die Wohnungstür – bei einem Bestellfenster von Montag bis Samstag von 9 bis 21 Uhr. Die Preise liegen auf Supermarkt-Niveau, der Mindestbestellwert beträgt nur 15 Euro. Leergut wird mitgenommen und bei der Kaufabwicklung beim Kunden direkt verrechnet. Bestellt wird in einem Onlineshop. Mit mehr als 1.000 Artikeln im Angebot ist die Auswahl sehr groß. Von Mineralwasser über Bier und Wein bis hin

zu Säften, Softdrinks und Spirituosen. Auch lokale Spezialitäten werden verkauft, wie Kölsch oder Altbier. Außerdem gibt es noch Klopapier, Milch, Kaffee und Knabberwaren im Angebot. Letztendlich soll es darum gehen, dem Kunden den Einkauf zu erleichtern. flaschenpost liefert heute bereits nach eigenen Angaben täglich mehrere Tausend Bestellungen je Standort aus.



© Christoph Papsch

„Wir wollen marktführender Getränkehändler in Deutschland werden“, nennt Gero Hippke das Ziel – durchaus ambitioniert. Dafür drückt flaschenpost auf das Gaspedal: Nach dem Start in Münster im Jahr 2016 – dort werden nach eigenen Angaben inzwischen vom Umsatz her betrachtet 25 Getränkemarkte ersetzt – folgte 2017 Köln mit zunächst einem Standort. Beide Standorte sollen bereits profitabel arbeiten, so das Unternehmen. Laut Hippke werden dort inzwischen jeweils mehr als 2.000 Bestellungen pro Tag umgeschlagen. In diesem Frühjahr kam die Rhein-/Neckar-Region mit einem Zentrallager in Mannheim hinzu. Seit dem Sommer wird auch die Region Düssel-

dorf/Neuss, der Osten Hamburgs sowie Bochum/Herne beliefert. Im Herbst folgten Hannover sowie jetzt Duisburg/Moers.

Weitere Standorte

Und es geht weiter: Laut der Stellenanzeigen auf der Homepage des Unternehmens werden bereits Mitarbeiter für Essen, Bremen, Frankfurt am Main, München, Stuttgart, Leipzig und Dortmund gesucht. In manchen Ballungsräumen wie Köln und Hamburg plant das Unternehmen zudem weitere Standorte. Die Zentrallager haben eine durchschnittliche Größe von 5.000 bis 10.000 Quadratmetern in Abhängigkeit vom Einzugsgebiet. Gesucht werden vor allem Objekte in Citynähe – die sind rar

Mit seinem Getränkelieferservice wird die flaschenpost in Duisburg bis zu 400 Arbeitsplätze (als Auslieferungsfahrer und Lageristen) schaffen und einen Fuhrpark mit mehr als 80 Lieferfahrzeugen betreiben.

gesät. „In Duisburg haben wir im Freihafen einen optimalen Standort gefunden“, so Gero Hippke. Mittelfristig will flaschenpost in allen Ballungsgebieten mit mehr als 200.000 Einwohnern vertreten sein, so Gero Hippke, also in gut 40 Städten bundesweit.

Das Vorhaben rechnet sich durch Zentralisierung und eine effiziente Logistik, so das Unternehmen. Statt teurer Verkaufsflächen mit vielen Parkplätzen betreibt man ein Zentrallager in einer Verkaufsregion ohne vorgelagerte Handelsstufe, da man die Waren zum größten Teil direkt von den Herstellern bezieht und die Lkw ohne Zwischenstopp von den Brauereien oder Getränkeabfüllern in das Lager von flaschenpost fahren, heißt es.

Der Getränkehandel zeigt sich indessen gelassen. Momentan wirkt sich der Erfolg von flaschenpost noch nicht aus, so der Bundesverband des Deutschen Getränkefachgroßhandels. Außerdem gibt es bereits Nachahmer. So ist beispielsweise die Radeberger-Gruppe in Berlin mit Durstexpress angetreten, einem vergleichbaren Lieferservice. Einzelne klassische Getränkehändler arbeiten zudem bereits an gemeinsamen Plattform-Konzepten für Onlinehandel und Lieferdienste. Kein Wunder also, dass flaschenpost bei der Expansion Tempo macht.

LANDO

eurasiatransports.com

Die Entdeckung der Landschaft

Der Maler Qiu Shihua in einer Ausstellung der Galerie Situation Kunst in Bochum.

(Laurin) Die Galerie Situation Kunst in Bochum zeigt in einer Ausstellung Werke des chinesischen Malers Qiu Shihua und eröffnet Besuchern einen neuen Blick auf die Landschaftsmalerei.

Ob die Geschichte wahr ist? So genau weiß das wohl niemand, aber sie ist so schön, dass es auch schon fast wieder egal ist: Als der chinesische Einsiedler Zong Bing (375–443) alt wurde, musste er auf seine geliebten Spaziergänge verzichten. Er war einfach nicht mehr so gut zu Fuß. Um trotzdem die wunderschönen chinesischen Landschaften vor Auge haben zu können, malte er sie und hing die Bilder in seinem Haus auf. Nun konnte Zong Bing Berge, Wälder, Seen und Bäche betrachten und

sich an ihnen erfreuen, ohne sein Haus verlassen zu müssen. Die Landschaftsmalerei war erfunden.

Noch bis zum 22. April 2019 ist in der Bochumer Galerie Situation Kunst im Haus Weitmar die Ausstellung „Scheinbar: nichts. Bildwelten von Qiu Shihua im Dialog“ zu sehen. Qiu Shihua zählt zu den bedeutendsten chinesischen Künstlern der Gegenwart. Seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts malt er Landschaften, die der Betrachter auf den ersten, flüchtigen Blick auf den hellen, fast weißen Flächen seiner Bilder kaum erkennt. Es braucht etwas Zeit bis die weiten Landschaften wie aus einem Nebel kommend sichtbar werden.

Doch in der Ausstellung geht es nicht nur um die Werke von Qiu Shihua, die so faszinierend sind, dass sie Grund genug für eine alleinige Schau wären. Seine Bilder sind eingebettet in Werke der traditionellen chinesischen Landschaftsmalerei und bekannter Maler wie Paul Cézanne, Claude Monet und Auguste Renoir.

Alle die Bilder zeigen nicht nur den Einfluss, den die chinesische Landschaftsmalerei seit über 1.500 Jahren auf die Kunst der Welt hat, sie zeigen vor allem auch schöne, spannende Landschaften, die den Betrachter in die Bilder hineinziehen.

Angenehm sind auch die Mitarbeiter der Galerie. Sie versuchen, ohne je aufdringlich zu sein, mit den Besuchern ins Gespräch zu kommen. Sie erklären auf Wunsch die Bilder, wissen viel zu ihrer Entstehung zu erzählen und erfüllen den Anspruch der Ausstellung, einen Dialog zu ermöglichen.

Und das in einer Galerie, die einzigartig ist und aus vielen Gründen einen Besuch lohnt: Situation Kunst, das „Museum unter Tage“, liegt nahe der Ruine von Haus Weitmar inmitten einer großzügigen Parklandschaft. Bei gutem Wetter kann man weit in das Ruhrtal hineinblicken und ein langer Spaziergang kann von hier aus bis hinunter zur Ruhr führen.

Während ihrer gesamten Laufzeit wird die Ausstellung von Veranstaltungen und speziellen Führungen begleitet. Für Familien und Kinder gibt es an der Museumskasse kostenfrei den Papierbogen „Nicht nichts“ erhalten, der mit der richtigen Technik dann zu einem Faltspiel wird. Vor den Kunstwerken der Ausstellung können dann per Zufall Fragen und Beobachtungsaufgaben aufgefaltet werden. Diese bieten viele Möglichkeiten, sich den Kunstwerken zu nähern und sich Zeit für einzelne Werke zu nehmen.



© Situation Kunst



Seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts malt der Künstler Qiu Shihua Landschaften.

Situation Kunst

Nevelstraße 29C
44795 Bochum

Öffnungszeiten:

Mi. – Fr.: 14–18 Uhr
Sa. + So.: 12–18 Uhr

Eintritt:

5 Euro (Erwachsene)



Die Bochumer Galerie Situation Kunst im Haus Weitmar.

© Laurin



experience. innovation. partnership.



**HAEGER & SCHMIDT
LOGISTICS**

Haeger & Schmidt Logistics GmbH, Vinckeweg 22, 47119 Duisburg, Germany
Phone +49 203 8003-0, info@haegerundschmidt.com, www.haegerundschmidt.com

- ▶ Inland Navigation
- ▶ Projects
- ▶ Port Logistics
- ▶ Intermodal
- ▶ Short Sea
- ▶ Shipping & Forwarding



Schiffsliste

LINIENVERBINDUNGEN

Status: Dezember 2018

Container-Binnenschiffsverkehre

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

Container-Seeverkehre

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Aserbaidshan				
Baku via Georgien	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
England				
Hull, London	5 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Tilbury	4 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Thamesport	1 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Teesport	1 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Grangemouth (Schottland)	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Finnland				
Helsinki	7 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Oulu, Kemi, Torino (via Klaipeda)	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
via Mäntuluo	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
via Kotka	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Georgien				
Poti	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S

Irland				
Belfast	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Cork	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Dublin	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Waterford	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Kasachstan				
via Riga	4 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Lettland				
Riga	4 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Tallinn	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Litauen				
Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Norwegen				
Flekkefjord, Husoy, Bergen, Tananger, Maloy, Alesund, Larvik, Frederikstad, Moss				
Oslo, Kristiansand	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
via Brevik	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Polen				
via Gdynia	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Russland				
Moskau	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
St. Petersburg (Terminal Moby Dik)	6 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
St. Petersburg	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Ust-Luga	1 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S
Schweden / Dänemark				
Varberg, Stockholm, Sundvall, Umea/Holmsund, Helsingborg				
Umea/Holmsund, Helsingborg	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Ukraine				
via Klaipeda	3 x pro Woche	3	DeCeTe	B/S

LINIENVERBINDUNGEN

Container-Seeverkehre

International	von Duisburg	Reederei	Terminal	Schiffstyp*
Schweden / Dänemark				
via Göteborg	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
via Oxelösund	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Södertälje	1 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Aarhus	4 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Spanien/Portugal				
Bilbao, Leixões	2 x pro Woche	10	DeCeTe	B/S
Gijon, Vigo, Lissabon	1 x pro Woche	10	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			
	wöchentlich	2	S
East Coast UK	tägliche Abfahrten	6,8	S
Sutton Bridge, Flixborough	tägliche Abfahrten	6,9	S
Schweden			
	wöchentlich	2	S
Ost-Spanien			
	wöchentlich	6	S
Nord-Spanien			
	wöchentlich	6	S
Norwegen			
	wöchentlich	6	S

TRAMP / SCHIFFFAHRT / PROJEKTVERLADUNGEN

Konventionelle Seeverkehre – Regelmäßige Abfahrten nach Bedarf

National	Reederei
Deutsche Ostseehäfen (z. B. Kiel, Wismar, Rostock, Stralsund)	2,8,9,11
International	Reederei
Dänemark (z. B. Fredericia, Kopenhagen, Odense)	2,6,8,10,11
England (z. B. Grangemouth und alle britischen Seehäfen)	2,6,8,9,11
Finnland (z. B. Saimaa-Seen-Gebiet; süd-/westfinnische Küstenhäfen)	2,6,8,10
Frankreich (z. B. Bordeaux, Caens, Le Havre)	2,6,8,10,11
Griechenland, Italien, Nordafrika alle Seehäfen im Mittelmeer	2,6,8,9
Irland (z. B. Cork, Drogheda, Fojnes)	2,6,8,10,11
Litauen, Lettland, Estland, GUS-Staaten	2,6,8,10,11
Mosambik	8
Norwegen (z. B. Oslo)	2,6,8,9
Polen (z. B. Danzig, Gdynia, Stettin)	2,6,8,9,11
Portugal (z. B. Aveiro, Figueira, Leixoes, Lissabon, Setubal)	2,6,8,9,11
Russland (z. B. St. Petersburg)	2,6,8
Schottland	2,6,8,9,11
Schweden (z. B. Göteborg, Malmö, Sölvesborg, Stockholm)	2,6,8,9,11
Skandinavien	2,6,8
Spanien (z. B. Aviles, Bermeo, Bilbao, Pasajes, Santander)	2,6,8,9,11
Türkei, Schwarzes Meer	2,8

REEDEREIEN

Name	Telefon	E-Mail
1. neska Container Line B.V.	+31 88 8760220	sales@neska-containerline.nl
2. Amadeus Schifffahrts- und Speditions GmbH	+49 203 31880	amadeus@imperial-international.com
3. Containerships CSG GmbH	+49 20351925010	sales@containerships.de
4. CONTARGO GmbH & Co. KG		info@contargo.net
5. Haeger & Schmidt Logistics GmbH	+49 203 80030	info@haegerundschmidt.com
6. HSW Logistics GmbH	+49 203 80030	info@hsw-logistics.com
7. HTS intermodaal b.v.	+31 183 668866	willemvaneijk@htsgroup.nl
8. Rhenus Maritime Services GmbH	+49 203 804247	info.rms@de.rhenus.com
9. Saar-Rhein-Transportgesellschaft mbH	+49 203 800760	srt@saarrhein.de
10. Samskip B.V.	+49 211 6504470	duisburg@samskip.com
11. See-Transit Schifffahrts- und Speditions ges. mbH	+49 203 2808080	operating@seetransit.de

TERMINALS

Name	Telefon	E-Mail
DeCeTe Hutchison Ports	+49 203 809060	order@decete.de
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH	+49 2065 499265	zentrale@dit-duisburg.de
GWW	+49 203 3185622	gateway@rrt.container-terminal.de
RRT Rhein-Ruhr Terminal	+49 203 318560	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 Reederei.



Bahnliste

- Bahnverkehre national
National railway transportation
- Bahnverkehre international
International railway transportation
- Schiffsverbindungen
Ship connections
- Kombiniertes Verkehr (Schiff & Bahn)
Combined water and rail links

1-7 = Montag-Sonntag
 At = Abfahrtstag
 Et = Empfangstag
 Op = Operateur

A = Ankunft gleicher Tag
 B = Ankunft ein Tag später
 C = Ankunft zwei Tage später
 D = Ankunft drei Tage später
 E = Ankunft vier Tage später
 F = Ankunft fünf Tage später

VERBINDUNGEN IM KOMBINIERTEN VERKEHR

Status: Dezember 2018

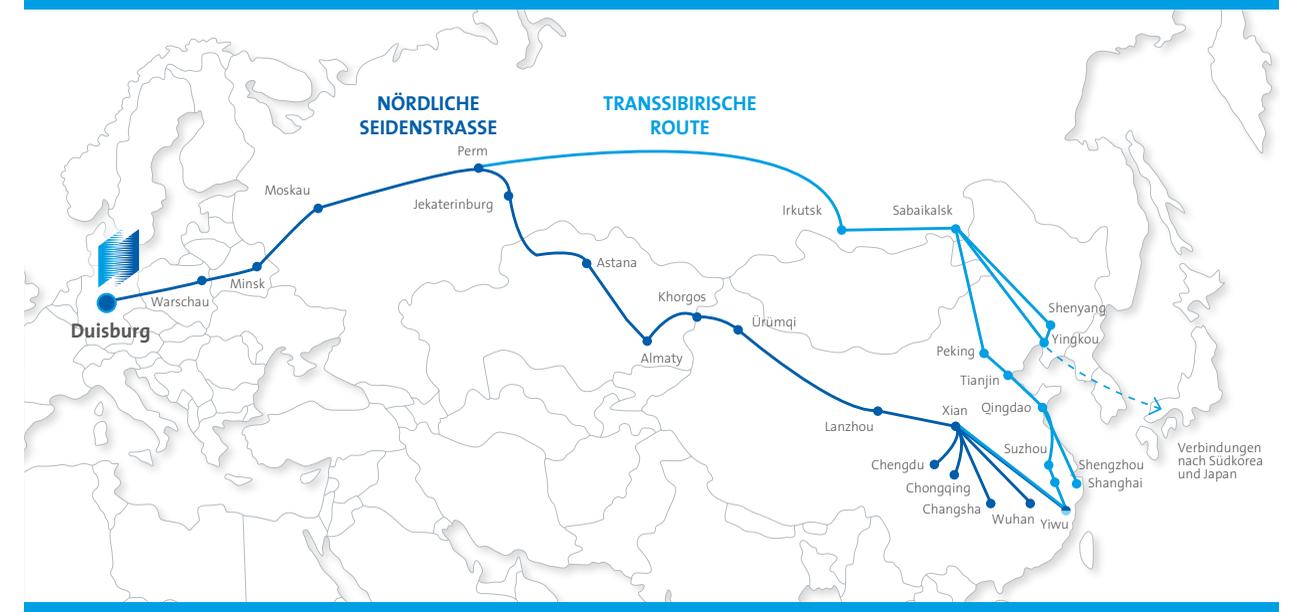
National	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
Bönen	1-6	A	1-6	A	12	GWW
Bremen/Bremerhaven/WHV	2,4	B	1,3	B	12	GWW
Buna	-	-	6	C	5	DUSS
Buna	1-6	B	2-5	B	5	DUSS
Dortmund	2,4,6	B	2,4,6	B	23	DeCeTe
Hamburg-Billwerder	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Hamburg-Billwerder	-	-	7	B	8	DUSS
Hamburg-Billwerder	1,3,5	B	2,4	B	8	DUSS
Leipzig-Wahren	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Ludwigshafen (Rhein)	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
Ludwigshafen (Rhein)	6	C	6	C	8	DUSS
Lübeck Skandinavienkai	1-5	B	1,7	B	8	DUSS
Lübeck Skandinavienkai	6	B	2-5	B	8	DUSS
Marl	1-5	A	1-5	A	2	DIT
Marl	2,4	B	2,4	B	2	DeCeTe
Marl	1-5	A	1-5	A	12	RRT
Rheda-Wiedenbrück	1-5	B	1-5	B	12	GWW
München-Riem	1-4	B	1-5	B	8	DUSS
München-Riem	5	B	1-4	C	8	DUSS
Rostock	1,3	B	2,4	B	8	DUSS
Rostock	6	A	7	B	8	DUSS
Rostock	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Schwarzheide	5	D	6	C	5	DUSS
Schwarzheide	1-4	B	2-5	B	5	DUSS
Singen (Htw)	1-5	B	1-5	B	5	logport III
Stuttgart	1,3,5	B	-	-	12	GWW

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
A-Österreich						
Hall in Tirol	1-4	C	1,2	D	8	DUSS
Hall in Tirol	1,2,5	E	3,5	F	8	DUSS
Hall in Tirol	-	-	4	E	8	DUSS
Wels	1-5	B	2-4	B	8	DUSS
Wels	6	D	5	D	8	DUSS
Wels	-	-	6	C	8	DUSS
Wien-Süd	2,4	B	2,4	B	8	DUSS
Wien-Süd	1-5	A	1-5	A	8	DUSS
Wien-Süd	1-5	B	1-5	B	8	DUSS
WienCont	1,2,5,7	C	2-5	B	5	DIT
B-Belgien						
Antwerpen	2,3,5	B	1,2,4	B	2	DIT
Antwerpen	2,4,6	B	1,3,5	B	8	DUSS
Antwerpen	6	-	-	-	8	DUSS
BUL-Bulgarien						
Stara Zagora	2	I	1	I	5	DIT
CZ-Tschechien						
Brno via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Brno via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Lovosice	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Lovosice	5	C	6	C	8	DUSS
Ostrava Paskov via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Ostrava Paskov via Lovosice	5	D	1,2,6	D	8	DUSS
Prerov via Lovosice	1-4	C	1-3	C	8	DUSS
Prerov via Lovosice	5	E	1,2,6	D	8	DUSS
Prag	2,4,6	B	1,3,5	B	9	DIT
DK-Dänemark						
Taulov via Hamburg	1-4	B	1-4	B	8	DUSS
Taulov via Hamburg	1,3	B	5	D	8	DUSS
Taulov via Hamburg	5	D	-	-	8	DUSS
Hoje Taastrup via Hamburg	2,3	C	1,2	D	8	DUSS
Hoje Taastrup via Hamburg	4	C	3	E	8	DUSS
Hoje Taastrup via Hamburg	5	E	4	F	8	DUSS
E-Spanien						
Tarragona (Constant) via Ludwigshafen	1-4	F	1-4	F	8	DUSS
Barcelona via Ludwigshafen	1-3	D	2,4	C	8	DUSS
Barcelona via Ludwigshafen	4	E	-	-	8	DUSS
Barcelona via Ludwigshafen	5	F	6	E	8	DUSS
Irun via Ludwigshafen	4,5	F	4,5	F	8	DUSS
Irun via Ludwigshafen	1,2,3,4	D	1,2,3,4	D	8	DUSS
F-Frankreich						
Bayonne via Ludwigshafen	2	D	3	D	8	DUSS
Bayonne via Ludwigshafen	3	E	4	D	8	DUSS
Bayonne via Ludwigshafen	4	F	5	E	8	DUSS
Lyon	1-4	B	1-5	B	8	DUSS
Lyon	6	C	-	-	8	DUSS

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
H-Ungarn						
Budapest	1-4,6	C	1,6	C	5	DIT
Budapest	-	-	3-5	B	5	DIT
Budapest via Wels	2	C	1	D	8	DUSS
Budapest via Wels	5	D	4	E	8	DUSS
I-Italien						
Busto-Gallarte	1-6	B	1-4	B	5	DKT
Busto/Gallarte	1-6	B	6	C	5	DKT
Busto Arsizio	1-5	B	1-5	B	30	logport III
Pomezia	1-5	B	1-5	B	7	DIT
Triest (via Ludwigshafen)	1,3,5	C	1,3	C	8	DUSS
Triest (via Ludwigshafen)	-	-	-	-	8	DUSS
Triest	1,3,4,6	B	1,3,4,6	B	13	logport III
N-Norwegen						
Alnabru (Oslo) via Lübeck	2,4,5,6	D	2,4,5,6	C	8	DUSS
NL-Niederlande						
Rotterdam (APM2, Cobelfret, ECT, Euromax, RSC)	1-6	B	1-6	B	1	DIT
Rotterdam RSC	1-5	A	1-5	B	8	DUSS
Rotterdam, Botlek	1,3	B	2,4	B	5	DIT
Rotterdam RTB (ECT, APM 1, Euromax)	2,4,5	B	1,3,4	B	31	DeCeTe
Rotterdam RTB (RWG)	7	B	-	-	31	DeCeTe
PL-Polen						
Brzeg Dolny via Poznan	1,3,5,6	F	1,3,5,6	F	10	DIT
Kutno via Poznan	1,3,5,6	G	-	-	10	DIT
Gadki (Poznan)	1,3,5	B	3,5,7	B	5	DUSS
Poznan	1,3,5,6	B	1,3,5,6	-	10	DIT
Warschau-Pruszków	1,3,5	D	2,4,6	D	5	DUSS
RO-Rumänien						
Curtici	1-6	C	1-6	C	27	DKT
Curtici via Budapest	1-4,6	D	2,5	F	5	DIT
Ploiesti via Budapest	1-4,6	G	2,5	D	5	DIT
Oradea	5	C	7	C	5	DIT
RUS-Russland						
Moskau	3	H	3	H	14	DIT
S-Schweden						
Almhult	1-4	B	1-5	B	13	logport III
Almhult	5	D	-	-	13	logport III
Göteborg	1-5	B	1-5	B	13	logport III
Göteborg	6	D	6	D	13	logport III
Helsingborg	1-5	-	1-5	-	13	logport III
Helsingborg	6	-	6	-	13	logport III
Katrineholm	1-5	B	1-5	B	13	logport III
Katrineholm	6	C	6	C	13	logport III
Malmö	1-5	B	1-5	B	13	logport III
Malmö	6	C	6	C	13	logport III
Nässjo	1-4	B	1-5	B	13	logport III
Nässjo	5	D	-	-	13	logport III

International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
SK-Slowakei						
Bratislava (via Lovosice)	1-4	C	4	E	8	DUSS
Cierna nad Tisou (via Lovosice)	1-4	C	-	-	8	DUSS
SLO-Slowenien						
Ljubljana (via München)	1,3	C	1,3	C	8	DUSS
Ljubljana (via München)	4,5	D	1,5	E	8	DUSS
Ljubljana	1-4	C	2-5	C	11	DKT
TR-Türkei						
Ambarli via München	1,3	G	2	H	8	DUSS
Ambarli via München	4,5	-	5,7	G	8	DUSS
Istanbul (Pendik) via Triest	1,3,4,6	H	1,3,4,6	H	13	logport III
Istanbul (Pendik) via München	1,3	F	4,6	G	8	DUSS
Istanbul (Pendik) via München	5	-	2	H	8	DUSS
Cesme via München	1,3	G	3,5	H	8	DUSS
Cesme via München	5	H	7	J	8	DUSS
TR Mersin Port via München	1,5	F	3	H	8	DUSS
TR Mersin Port via München	-	-	6	G	8	DUSS
Istanbul	6	F	3	F	28	GWV

TRANSKONTINENTALE VERBINDUNGEN



International	von Duisburg		nach Duisburg		Operateur	Terminal
	At	Et	At	Et		
CHN-China						
Beijing	6	-	-	-	17	DIT
Changchun	6	-	3,6	-	17	DIT
Changsha	-	-	-	-	17	DIT
Chengdu	-	-	-	-	26	DIT
Chongqing	2,3,4,5,6	-	-	-	17	DIT
Chongqing	2,3,6	-	2,3,6	-	19	DIT
Chongqing	1-5	-	-	-	26	DIT
Chongqing	-	-	-	-	11	DIT
Chongqing	5	-	6	-	29	DIT
Dalian	6	-	-	-	17	DIT
Hefei	-	-	3,5	-	26	DIT
Qingdao	6	-	-	-	17	DIT
Shenyang	-	-	-	-	17	DIT
Shilong	6	-	-	-	17	DIT
Suzhou	-	-	7	-	17	DIT
Tianjin	6	-	-	-	17	DIT
Wuhan	2,4	-	2,4	-	29	DIT
Xiamen	-	-	6	-	29	DIT
Xian	1,4	-	1,4	-	26	DIT
Xian	2,5	-	2,5,8	-	29	DIT
Yingkou	6	-	-	-	17	DIT
Yiwu	4	-	-	-	19	DIT
Yiwu	5	-	5	-	19	DIT
JPN-Japan						
Tokio	6	-	3,6	-	17	DIT
KOR-Südkorea						
Incheon	6	C	2,6	-	17	DIT

VIELVERSPRECHEND

DIE HTAG-GRUPPE: IHR KOMPETENTER PARTNER FÜR MASSEN- UND STÜCKGUTLOGISTIK

HÄFEN UND TRANSPORT AG

BERLIN | DUISBURG | GINSHEIM-GUSTAVSBURG | KARLSRUHE | MANNHEIM | METZ | ROTTERDAM | [WWW.HTAG-DUISBURG.DE](http://www.htag-duisburg.de)

OPERATEURE

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
1 DistriRail B.V.	+31 10 20 10716	+31 10 2010795	info@distrail.nl
2 duisport agency	+49 203 8034418	+49 203 8034232	dispo_dpa@duisport.de
3 Ewals Intermodal NV	+49 2065 8930	+49 2065 893199	joerg.wille@ewalsintermodal.com
4 Lineas	+49 32 486481364		sophie.delanney@lineas.nl
5 Hupac	+41 90 6952920	+41 90 6952801	avalenti@hupac.ch
6 Interferryboats	+32 32 702700	+32 32 709774	sales@interferryboats.be
7 Mercitalia	+39 2668950		lbortiletti@mercitaliaintermodal.it
8 Kombiverkehr	+49 69 795050	+49 69 79505119	Info@kombiverkehr.de
9 Metrans	+42 267 293136		hornik@metrans.cz
10 PCC	+48 585858210		sales.intermodal@pcc.eu
11 Rail Cargo Austria	+43 5 7750	+43 5 77 50700	info@railcargo.at
12 Rhein-Ruhr-Terminal Gesellschaft	+49 203 318560	+49 203 3185622	info@rrt.container-terminal.de
13 Samskip	+31 38 3852623	+31 38 3852668	alieke.van.zuthem@samskip.com
14 Trans Eurasia Logistics GmbH	+49 30 29754800		guchmazova@trans-eurasia-logistics.com
15 BALO	+90 232 4790999	+90 232 4794888	info@balo.tc
16 CFL	+352 519 8101	+352 519 810611	christian.nowag@cfl-mm.lu
17 Far East Land Bridge	+49 1516 7012299		jshan@fareastlandbridge.com
18 Shuttlewise	+31 104286700		sales@shuttlewise.nl
19 InterRail Europe GmbH	+ 49 30 42261512	+49 30 42261540	ireu@interrail.ag
20 ERS Railways B.V.	+31 10 4285200	+31 10 4285210	info-nl@ersrail.com
21 Ruhrtalbahn Cargo GmbH	+49 241 53807350		dispo@rtb-cargo.de
22 Contargo AG	+41 61 6393636		
23 CTD Container Terminal Dortmund	+49 231 998910		info@ctd-dortmund.de
24 Polzug	+49 40 74114538		guido_bartel@polzug.de
25 Swissterminal AG	+41 61 9064545		info@swissterminal.com
26 RTSB Group	+49 61 7259080		info@rtsb.de
27 Crossrail	+32 95 602127		tom.deravet@crossrail.be
28 Marslogistics	+90 2124114444	+90 2124114445	erdinerengul@marslogistics.com
29 DBO Bahnoperator GmbH	+49 203 9331170		marcel@deutschebahnoperator.com
30 TX Logistik AG	+49 2241 14920		planning-intermodal@txlogistik.eu
31 DeCeTe Hutchinson Ports	+49 203 809060	+49 203 80906250	order@decete.de

TERMINALS

Name	Telefon	Telefax	E-Mail
DeCeTe Hutchison Ports	+49 203 809060	+49 203 80906250	order@decete.de
D3T	+49 2065 678380	+49 2065 6783820	rail.operations@d3t-duisburg.de
DIT	+49 2065 4990	+49 2065 499290	info@dit-duisburg.de
DKT	+49 2065 893500	+49 2065 8 935020	contact@dkt-duisburg.de
DUSS	+49 203 809050	+49 203 8090555	duss-duisburg-terminalleitung@deutschebahn.de
GWW	+49 203 318560	+49 203 3185622	gateway@rrt.container-terminal.de
logport III	+49 203 8034427		dpa-bahn@duisport.de

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

Impressum

45. Jahrgang – Heft 4/2018

Erscheinungsweise:

viermal im Jahr,
ca. zum Quartalsende

Herausgeber:

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

Redaktion und Anzeigen:

Linda Wosnitza (lw)
Tel: +49 203 803-4455
Fax: +49 203 803-4409
linda.wosnitza@duisport.de

Rückfragen oder Anfragen für
redaktionelle Beiträge gerne an
linda.wosnitza@duisport.de

Autoren dieser Ausgabe:

Hans-Wilhelm Dünner (dü), Axel
Granzow (gran), Wilhelm Klümper (klü),
Stefan Laurin (laurin), Jan-Christoph Maaß
(jcm), Ricarda Timm (rt)

Titelfoto:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Visuelles Konzept, Design & Satz:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Druck:

druckpartner
Druck- und Medienhaus GmbH, Essen

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

Der Hafen & seine Ansprechpartner

Der Duisburger Hafen am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr ist mit einem Umschlag von über 131 Mio. t und einer Wertschöpfung von rd. 3 Mrd. Euro jährlich der größte Binnenhafen weltweit. Die trimodale (Wasser, Schiene, Straße) Logistikdrehscheibe duisport fungiert als Hinterland-Knotenpunkt für die Seehäfen und als Tor für Güterverkehre nach Zentraleuropa. Neben dem Warenumschlag (u. a. Handelsware in Containern, Importkohle, Eisen/Stahl, Mineralöl/Chemie) bietet der Logistikstandort duisport zahlreiche logistische Dienstleistungen.

duisport – die Unternehmen

Rund 300 logistikorientierte Unternehmen sind im Duisburger Hafen ansässig. Insgesamt hängen in Duisburg 22.000 Arbeitsplätze vom Hafen ab, in der Region sind es über 45.000. Die hafeninduzierten Investitionen der angesiedelten Unternehmen belaufen sich jährlich auf mehr als 250 Mio. Euro.

duisport – die Hafengruppe

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



Duisburger Hafen AG

Immobilienentwicklung und -vermarktung, Gebäudemanagement, Instandhaltung
Tel: +49 203 803-1
mail@duisport.de



duisport agency GmbH

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



Logport Logistic-Center Duisburg GmbH

Ansiedlungsmanagement
Tel: +49 203 803-4180
info@logport.de



dfl duisport facility logistics GmbH

Port Logistics
Tel: +49 203 803-4233
dfl@duisport.de



logport ruhr GmbH

Logistikimmobilien im Ruhrgebiet
Tel: +49 203 803-4230
info@logport-ruhr.de



duisport consult GmbH

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



duisport rail GmbH

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



duisport packing logistics GmbH

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

Ansprechpartner für die Schifffahrt

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

Schiffsmeldestelle

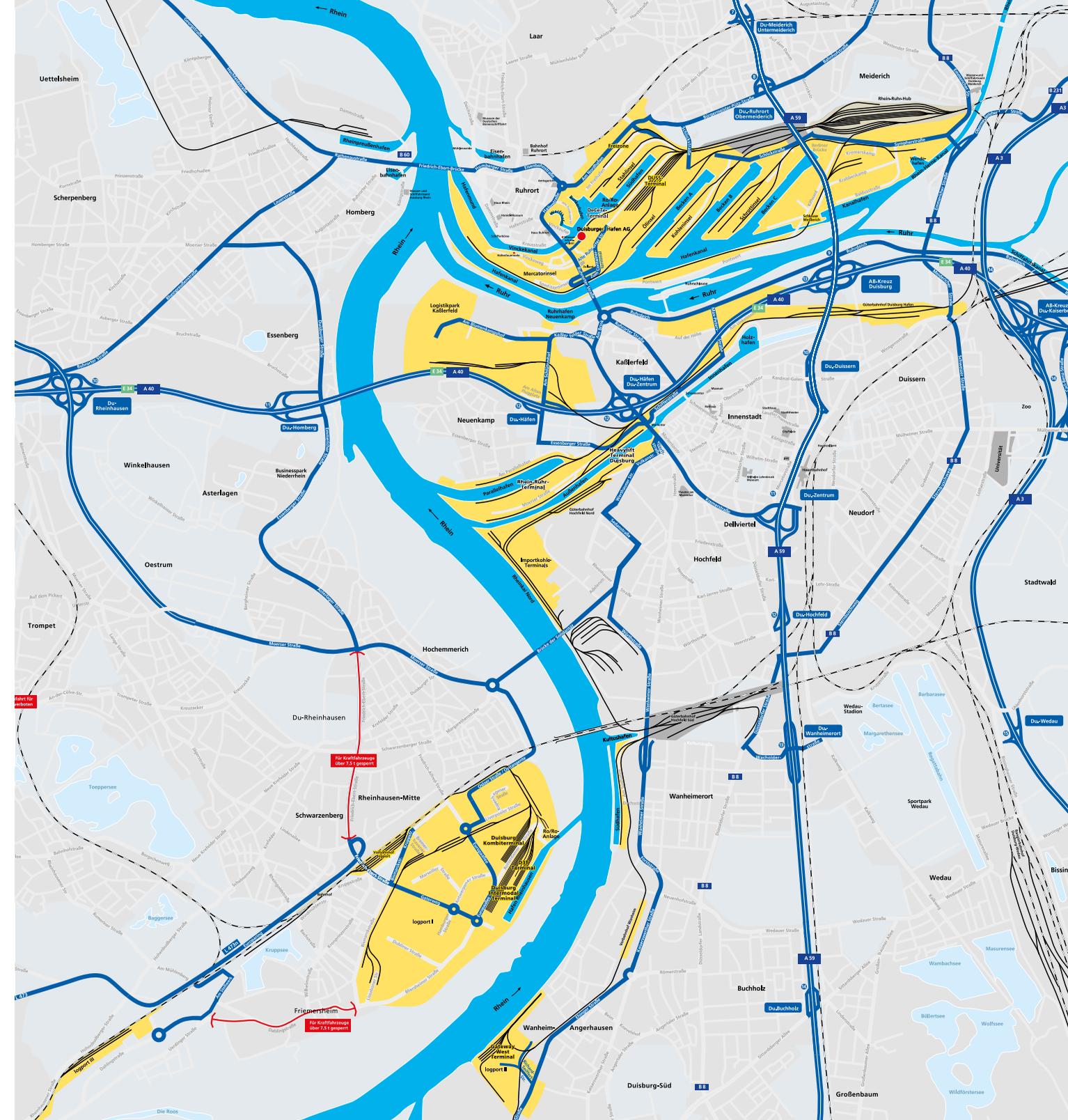
Tel: +49 203 479 76 36 | UKW-Kanal 14
anmeldung@duisport.de | mail@duisport.de

Webportal des Hafens

www.duisport.de

Unternehmenskommunikation

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



Autobahn



Eisenbahn



Geplante Straße



Haupterschließungsstraßen



Wasserfläche



Sitz der Duisburger Hafen AG



Haupteisenbahnlinien



Hafengebiet duisport



duisport – Duisburger Hafen AG

Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg

Telefon: +49 203 803-0
Telefax: +49 203 803-4232

mail@duisport.de
www.duisport.de