



Einer von drei möglichen Wegen führt über die A 40.

Der morbide Charme der denkmalgeschützten „Bliersheimer Villensiedlung“ dokumentiert den Zeitenwandel. Direkt hinter der Einfahrt zum Logport, dem Prestigeprojekt der Duisburger Hafen AG, stehen die alten Gemäuer als stumme Zeugen der industriellen Entwicklung des gesamten Ruhrgebietes. Die alte Montan- und Stahlindustrie wurde abgelöst von einer, sagen wir lieber fast funktionierenden, modernen Dienstleistungs- und Logistikgesellschaft.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die „Friedrich-Alfred-Hütte“, benannt nach Alfred Krupp, das größte Hüttenwerk Europas. Am 14. August 1993 wurde sie unter Protest ge-

Der Duisburger Hafen hat den Strukturwandel erfolgreich mitgemacht

schlossen. Jetzt parken hier Lkw oft recht wild vor den heruntergekommen Häusern.

Das hat einen praktischen Grund. Direkt gegenüber steht die Imbissbude von Pierre Knapp. Pommes Pierre ist für die Fahrer mehr als nur die einzige Versorgungsmöglichkeit im Logport. Solange das geplante zentrale Empfangsge-



Meistens herrscht auf den Zufahrtsstraßen freie Fahrt.

bäude noch nicht existiert, fungieren der freundliche Pierre und seine flinke Mitarbeiterin Melanie auch als inoffizielle Auskunft. Sehr zur Freude der ortsfremden Fahrer. „Die Straßen im Logport sind zwar gut beschildert“, sagt Mirek Reinfuss, „allerdings sind die Hausnummern der ansässigen Fir-

men etwas dürftig angeschlagen. Zur Not aber weiß Pierre wirklich alles und hilft weiter.“

Das interne Straßennetz ist bereits fertig, bis Ende 2007 sollen zwei neue Zufahrtsstraßen im Logport durch Rheinhausen die Wege zu den Autobahnen A 57 und A 59 verkürzen. Schon 70 Prozent der Fläche im Logport

Fakten und Historie



Früher stand das Krupp-Hüttenwerk auf dem Gelände.

Schon am 16. September 1716 eröffnete Duisburg im Rhein-Ruhr-Mündungsgebiet das erste Hafenbecken. Heute ist der Duisburger Hafen der größte öffentliche Binnenhafen Europas. Unter dem Markennamen Duisport schlägt er jährlich rund 42 Millionen Tonnen Fracht um. Die trimodale Logistikdrehscheibe fungiert als Hinterland-Knotenpunkt für die Seehäfen und als Tor für den Güterverkehr nach Zentraleuropa. Mehr als 200 logistikorientierte Unternehmen sind heute im Duisburger Hafen ansässig. Eigentümer ist die Duisburger Hafen AG. Die eigene Duisport-Hafengruppe ist für die Infrastruktur und die Ansiedlung neuer Unternehmen verantwortlich.

1998 erwarb die Duisburger Hafen AG die 265 Hektar große Fläche des stillgelegten Krupp-Hüttenwerkes in Rheinhausen für das Logport-Projekt. Einen Teil der Fläche übernahm die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) Nordrhein-Westfalen. Die EU und das Land haben für dieses gewaltige Vorhaben Fördermittel in beachtlicher Höhe bereitgestellt. Im Rahmen der Realisierung des Projektes werden die Duisburger Hafen AG und die Logport-Kunden über 500 Millionen Euro in die Infra- und Suprastruktur investieren.

Früher drehte sich hier alles um die Kohle. Vor stummen Zeugen ist der Logport in Duisburg heute eine Prestigesache. Bis zu 1200 Lkw steuern ihn täglich an.

Von Jan Bergrath (Text) und Claudia Rempe (Fotos)



Dr. Martin Neese, 35, Geschäftsführer DIT

„Wir haben hier viele selbstfahrende Unternehmer. Die meisten sind zuverlässig, haben gutes Material und kommunizieren prima mit der Disposition.“



Ein Nummernleitsystem führt zu den 25 Unternehmen.

Große Ladestellen im Visier

SERIE

Im Zeichen der Kohle



Bernd Banse, 53, Container-einweiser DIT

„Wir haben hier viele Stammkunden und versuchen, das Arbeitsklima möglichst locker zu halten. Störenfriede haben allerdings schlechte Karten.“



haben die Betreiber bisher verkauft oder vermietet, mehr als 200 000 Quadratmeter hochmoderne Warehouseflächen sind in Betrieb. Über 25 Logistikdienstleister siedelten sich im Logport an und errichteten Distributionslager für namhafte Produzenten aus dem Konsumgüter- und Investitionsbereich.

Dazu gehören Global Player der Logistikbranche wie Kühne

Im Terminal warten Container auf Bahn, Schiff und Lkw.

SERIE

Große Ladestellen im Visier



Die Imbissbude Pommes Pierre an der Hamburger Straße hat von sechs bis 15 Uhr geöffnet.



Pierre Knapp und seine Mitarbeiterin Melanie versorgen seit 2002 die Lkw-Fahrer.



und Nagel, Rhenus, die britische Wincanton Trans European oder die niederländische Vos Logistics. Bis 2007 soll das gesamte Logport-Gelände er-

schlossen und vermarktet sein. Auch die Greiwing-Gruppe aus Greven baut derzeit einen neuen Standort, um in Zukunft die Vorteile des trimodalen Hafens

auszunutzen. Trimodal heißt: direkte Verbindungen über Wasser, Schiene und Straße. Schon heute gilt Duisburg neben den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg als einer der großen europäischen Logistikplätze. Das ist beachtlich, denn der Duisburger Hafen war in seiner Entstehung ausschließlich auf die



burg Intermodal Terminals wichtige Voraussetzungen für die erfolgreiche Vermarktung der Flächen. „Heute ist das seit 2002 bestehende Containerterminal das Herzstück des Areals“, sagt Geschäftsführer Dr. Martin Neese. „Es schafft ideale Voraussetzungen dafür, Güterströme in nennenswertem Umfang über Wasser, Schiene und Straße abzuwickeln. Die Endkapazität soll 400 000 TEU erreichen.“

Pro Woche gibt es fünf Schiffsabfahrten nach Rotterdam und drei nach Antwerpen. Im Vergleich zu den computer-gesteuerten Riesenterminals an der Nordsee geht es im DIT mit seinen derzeit rund 400 Lkw am Tag fast gemütlich zu. Die Abfertigung öffnet morgens um sechs Uhr – dann drängt es sich etwas am Abfertigungsschalter – und schließt um 18 Uhr. Der Schalter im Hauptgebäude ist unterteilt: zum einen für die Lkw der rund 30 Unter-

Nach Hamburg und Bremen ist Duisburg Deutschlands drittgrößter Containerhafen

Belange der Montanindustrie ausgerichtet. Dessen zahlreiche Krisen brachten auch für den Hafen eine Zäsur: Die umgeschlagenen Mengen heimischer Kohle sanken stetig. Der Erzumschlag ist mittlerweile völlig aus den öffentlichen Häfen verschwunden.

Seit Mitte der achtziger Jahre nimmt dagegen die Bedeutung der Containerverkehre und der Rhein-See-Schifffahrt kontinuierlich zu. Mittlerweile ist der Duisport nach Hamburg und Bremerhaven Deutschlands drittgrößter Containerhafen. So waren der Ausbau des alten Krupp-Werkehafens und die Errichtung des DIT Duis-

Service-Infos

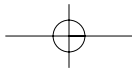
- ▶ **Anschrift**
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH
im Logport Duisburg
Gaterweg 201
47229 Duisburg
Tel.: 0 20 65/4 99-0
www.logport.de
www.duisport.de
- ▶ **Autobahnabfahrt**
A 40: Ausfahrt 10, Duisburg-Rheinhausen, über Moerser Straße und Friedrich-Ebert-Straße, dann der Beschilderung Logport folgen; A 59: Ausfahrt 13, Duisburg-Wanheimerort, über Brücke der Solidarität bis Friedrich-Ebert-Straße in Rheinhausen; A 57: Abfahrt Krefeld-Gartenstadt, über Friedenstraße und Krefelder Straße bis Friedrich-Ebert-Straße
- ▶ **Frachtschlag pro Jahr**
200.000 TEU
- ▶ **Lkw pro Tag**
Logport: 1.200 Lkw (400 im DIT)
- ▶ **Lkw-Einfahrt**
Friedrich-Ebert-Straße in den Logport, Gaterweg ins DIT
- ▶ **Abfertigung**
6-18 Uhr
- ▶ **Ladezeiten**
6-18 Uhr (kurze Verzögerung zum Schichtwechsel um 13 Uhr)
- ▶ **Stoßzeiten**
6 Uhr und Di, Do, Fr 13-18 Uhr
- ▶ **Ladestellen im DIT**
13 Lkw-Boxen für Straddle Carrier, 44 Plätze für Kranbeladung
- ▶ **Ein- und Ausfahrtkontrolle**
Ja, insbesondere bei Gefahrgut
- ▶ **Waage**
Öffentliche Waage im Logport
- ▶ **Fahrer-Info**
Zentrales Empfangsgebäude für Logport geplant
- ▶ **Ladungssicherung**
Twist Locks für die Container
- ▶ **Ladepersonal**
Beladung durch Straddle Carrier oder Kran
- ▶ **Parkmöglichkeiten**
Diverse Parkplätze im Logport, 10 Parkplätze bei Pommes Pierre
- ▶ **Sanitäre Einrichtungen**
Nur bei den einzelnen Firmen
- ▶ **Verpflegung**
Pommes Pierre, Mo-Fr von 6-15 Uhr, Pott Kaffee 1 Euro, Currywurst mit Pommes 2,60 Euro, Schnitzel 4,50 Euro



Zwei Zufahrtstraßen zum Logport werden bis 2007 ausgebaut.

Die schriftlichen Anweisungen sind knapp, aber bestimmt.





Wildes Parken bei den alten Managervillen im Logport Rheinhausen.

Gefahrgut-Container kontrolliert Bernd Banse sehr genau.

sungen, bis der Arzt kommt“, um solche Zwischenfälle auch wirklich zu vermeiden.

Der lockere Ton des Chefs zeigt: Im DIT arbeiten die Menschen gerne zusammen. Einen großen Anteil am guten Arbeitsklima hat auch Einweiser Bernd Banse. Man merkt ihm an, dass er 15 Jahre selber Lkw gefahren ist. Er betrachtet die meisten Fahrer immer noch als Kollegen, wenn sie mit der schriftlichen Terminal-Order in seiner Bude ankommen. Trotzdem achtet er auf das Tragen der vorgeschriebenen Warnweste und die StVO. Permanente Störenfriede haben bei ihm schlechte Karten.

Die meisten Fahrer mögen allerdings seine direkte Art und akzeptieren, dass er manchmal die eigenen Lkw vorzieht, damit sie ihre vielen Touren im Nahverkehr schaffen. Denn das Zusammenspiel läuft im Großen und Ganzen glatt. ■

nehmer, die im Auftrag des DIT überwiegend den Radius bis 50 Kilometer abdecken, zum anderen für Fremdfahrzeuge. Auch ihr Radius geht selten über 150 Kilometer hinaus.

Die Twist Locks sollten schon vor der Einfahrt ins Terminal entriegelt werden, damit nicht, wie Dr. Neese befürchtet, „der Lkw noch dranhängt, wenn der Container vom Chassis abgehoben wird“. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, aber nicht umsonst schreibt Dr. Neese, wie er betont, „Anwei-



Eigene und fremde Fahrer werden getrennt abgefertigt.



Die Fahrer sollen die Twist Locks schon auf dem Parkplatz lösen.



Ralf Gottschalk, 44, aus Wuppertal

„In Stoßzeiten hat man im DIT vielleicht mal eine Stunde Wartezeit. Das Personal ist freundlich. Eins ist sehr wichtig: Ohne Warnwesten geht da nichts.“



Mirek Reinfuss, 41, aus Wuppertal

„Die Organisation in der Disposition beim DIT klappt gut und schnell. Es gibt hier sehr nette Leute, mit denen man sich sogar richtig gut unterhalten kann.“

