

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Die Zahl der Container, die im Duisburger Hafen umgeschlagen werden, soll sich in den kommenden Jahren mehr als verdoppeln.

(Bild: duisport, von Kaler)

■ Kombiniertes Verkehr

Duisburg rüstet sich für 2,5 Millionen TEU

Duisburg ist die Mitte Europas – zumindest beim Blick auf das Netzwerk, das der Duisburger Hafen geknüpft hat: Zahlreiche Fäden aus Häfen und Terminals in ganz Europa laufen im Knoten duisport, dem weltgrößten Binnenhafen, zusammen. Für die Zukunft hat duisport ehrgeizige Ziele: Im Jahr 2012 soll die Umschlagkapazität auf 2,5 Millionen TEU gesteigert werden. In den nächsten Jahren will der Hafen, der auch deutsche Seehäfen weit hinter sich gelassen hat, den Containerumschlag damit mehr als verdoppeln.

„Unser multimodales europäisches Netzwerk verleiht uns eine Schlüsselstellung, um unser Ziel für 2012 zu erreichen“, betont Markus Bangen, Vorstandsmitglied der Duisburger Hafen AG, die europaweit geknüpften Kontakte. Die Duisburger Hafen AG arbeitet international mit Häfen wie Rotterdam, Antwerpen oder Le Havre und internationalen Logistikern und Reedereien strategisch zusammen. Jede Industrieregion in Europa lässt sich per Zug oder Binnenschiff erreichen. 330 Zug-Abfahrten allein im Kombinierten Verkehr pro Woche aus Duisburg unterstreichen die Bedeutung des Netzwerks. „2007 haben wir im Containerverkehr per Schiff und Bahn 901.000 TEU umgeschlagen. Das ist neuer Rekord!“ Am Duisburger Hafen werden als logistische Schnittstelle maritime Verkehre aus den Seehäfen mit kontinentalen Verkehren aus der Rhein-Ruhr-Region und dem europäischen Hinterland verknüpft. Außerdem haben rund 250 Transport- und Logistikunternehmen den Hafen als Firmenstandort gewählt, davon mehr als 50 in den letzten acht Jahren.

Rhein-Container toppen alle

Vier von fünf Containern, die auf Schiffen über die deutschen Binnenwasserstraßen schippern, tun dies auf dem Rhein.

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

Flächenknappheit am Hafen

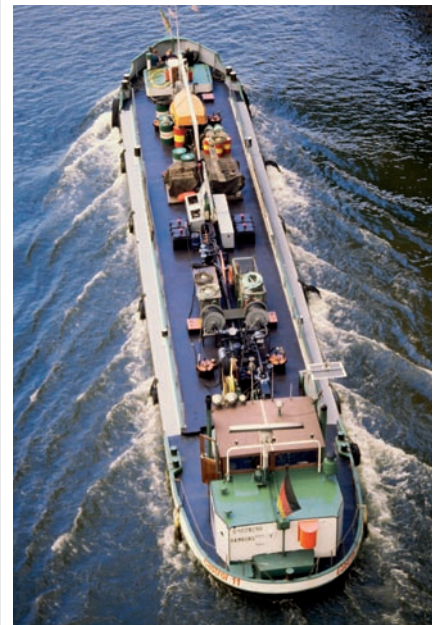
Doch trotz begonnener Ausbauaktivitäten werden einige deutsche Seehäfen aufgrund des steigenden Güterumschlags an ihre Grenzen stoßen und sich zu engen Flaschenhälsen in der Binnenschifffahrt entwickeln. Durch knappe Flächen in den Terminals werden Engpässe bei der Zwischenlagerung großer Containermengen und der Verteilung ins Hinterland auftreten. Dass in Zukunft die logistische Verteilung der Fracht ins Hinterland verbessert werden muss, betont auch Bangen: „Eine effiziente Hinterlandverbindung ist essentiell wichtig.“ Bei den Transporten ins Hinterland spielt der Kombinierte Verkehr eine wichtige Rolle. Eine intelligente Verknüpfung der Straßen-, Schienen- und Wasserwege gilt aufgrund des stetig steigenden Verkehrs auf der Straße und den daraus resultierenden Staus als Mobilitätslösung der Zukunft. Wer diese Verknüpfung bewerkstelligen soll? Der Hafen – und mit ihm die dort angesiedelten Logistikunternehmen.

Mehrere Maßnahmen haben die duisport-Manager initiiert, um den Seehafen-Hinterlandverkehr zu stärken. Im Rahmen des Masterplans „Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr“ wird die Bahninfrastruktur im Duisburger Hafengebiet in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn deutlich erweitert. Der Duisburger Hafen will nicht mehr nur weltgrößter Binnenhafen sein, er soll zur bedeutendsten Schienenverkehrsdreh Scheibe Europas ausgebaut werden. Die aus den Seehäfen einströmenden Gütermengen werden im Hafengebiet zwischengelagert und dann per Eisenbahn in Ganzzug-Verkehren an ihre Zielorte in ganz Europa weitergeleitet. Bis 2011 soll die Bahn-Dreh Scheibe für den Kombinierten Verkehr realisiert werden. Zudem wird der Rangierbahnhof in Duisburg-Ruhrort ausgebaut und die gesamten Gleisanlagen modernisiert. Gleichzeitig werden neue Logistikflächen geschaffen.

Erstes Reederterminal im Hinterland

Das Duisburg Trimodal Terminal (D3T) ist ein weiterer Schritt, die logistische Kompetenz des duisport zu stärken. Das D3T ist das erste Reeder-Containerterminal im europäischen Hinterland. Die Reedereien CMA CGM aus Frankreich und NYK aus Japan verstärken damit den internationalen Containerumschlag in Duisburg. „Da es sich dabei überwiegend um bisher nicht über Duisburg umgeschlagene Güter handelt, profitiert das gesamte Hafengebiet von D3T“, erläutert Bangen. Auf der Fläche wurden vier Gleisanlagen und ein Kran für Wasser- und Bahnumschlag errichtet. Der Umschlagbereich wird von duisport betrieben.

In den Jahren 2000 bis 2010 investiert die duisport-Gruppe mehr als 500 Millionen Euro in den Standort, insbesondere in die Terminal- und Bahninfrastruktur. „Wir haben uns erfolgreich als Verkehrs- und Logistikdreh Scheibe positioniert“, beschreibt Markus Bangen den Status des Rheinhafens. „Mit den Ausbaumaßnahmen sind wir exzellent für die Zukunft gerüstet.“



Volle Kraft voraus! Die duisport-Gruppe investiert mehr als 500 Millionen Euro in die Infrastruktur, um den Seehafen-Hinterlandverkehr zu stärken.

(Bild: duisport, Felden)