

Parallelhafen wird zur Stahlzentrale

Binnenhäfen In Duisburg hat die Firma CTS ihr Logistikzentrum komplettiert

Von Jan Peter Naumann

Als Stahlspediteur mit einer Bürokraft hat Rainer Cremerius 1992 in Duisburg angefangen. Inzwischen hat das Unternehmen CTS Cremerius Transport Service zwei Niederlassungen und 62 Mitarbeiter. Ganzer Stolz ist jedoch das 2007 eröffnete Logistikzentrum im Duisburger Parallelhafen und die in diesem Sommer fertiggestellte Erweiterung mit Freilagerfläche und trimodalem Anschluss.

Schon die von weitem in gelber Farbe leuchtenden Stützkonstruktionen der Kranbahnen im Freilager heben die CTS-Anlage von anderen Gebäuden mit ähnlicher Nutzung im Duisburger Hafen ab. Auf dem 6500 m² großen Freilager kann mittels dreier 40-t-Kranbrücken witterungsunempfindliches Langmaterial umgeschlagen und gelagert werden. „26 000 bis 30 000 t Brammen oder Rohre bringen wir unter und verladen sie je nach Wunsch des Auftraggebers mit Bahn, Schiff oder Lkw“, beschreibt Prokurist Thomas Heymann im Gespräch mit der DVZ die Nutzungsmöglichkeiten.

Andere Preise. Die Außenanlage wurde übrigens von einer Tochtergesellschaft der Duisburger Hafen AG (duisport) errichtet. „Das war für uns Neuland, dem Besitzer der Infrastruktur auch die Verantwortung für Planung und Bauausführung unseres



Fünf Hallen und ein Freilager bilden den Kern der CTS-Anlage.

Freilagers zu übertragen“, erinnert sich Rainer Cremerius. Im Nachhinein ist er mit der Entscheidung sehr zufrieden. „Als Großabnehmer kann duisport ganz andere Preise erzielen, als wenn wir das über einen Bauträger gemacht hätten.“

Für den geschäftsführenden Gesellschafter von CTS ist das Freilager der krönende Abschluss einer Entwicklung, die 2006 begann. Mit Kontrakten großer Stahlhandelshäuser, Stahlproduzenten und der weiterverarbeitenden Stahlindustrie im Rücken konnte Cremerius sich den Wunsch erfüllen,

neben dem Speditionsgebäude auch noch ein Lager hinzustellen. Für ihn gehört das unbedingt zusammen.

In fünf Hallen mit zusammen 12 500 m² gedeckter Lagerfläche können bis zu 180 000 t Stahl pro Jahr umgeschlagen werden. Weil auch der Wasserweg für Anlieferung und Abtransport genutzt wird, findet das Laden und Löschen von Schiffen bis 3000 t Tragfähigkeit auf der Wasserseite überdacht statt.

Die für die Logistik eingesetzte Technik ist umfangreich. Zwei Hallen sind klimatisiert und mit Schleu-

sen abgedichtet. Das heißt, eine Temperatursteuerung sorgt dafür, dass das eingelagerte Material nicht zu schwitzen beginnt und Korrosion an den empfindlichen Stahlprodukten entsteht. Die in unterschiedlichen Formen angelieferte Ware kann mit Deckenkranen an ihre Lagerplätze gebracht werden. Auch schienengebundene Quertransportfahrzeuge (bis 60 t Tragkraft) sind im Einsatz. Genauso lassen sich Bleche, Edelstahlblöcke oder Coils auch in Container stauen und über den Wasseranschluss oder die Containerterminals in Duisburg zu den Seehäfen bringen.

Aus einer Hand. Von CTS werden auch Kommissionieraufgaben oder das Zuschneiden von Stählen und die Bearbeitung des Materials übernommen. Abnehmer sind beispielsweise Baumaschinenhersteller.

Firmenchef Cremerius sagt, es sei nicht ohne Risiko gewesen, 2007 mit dem Logistikzentrum in den Markt einzusteigen. „Als der volle Betrieb lief, begann die Finanz- und Wirtschaftskrise. Zum Glück sind unsere Mitarbeiter so flexibel einsetzbar, dass keine Entlassungen notwendig wurden. Lediglich von einigen Lkw der Subunternehmer haben wir uns getrennt.“

Inzwischen sind die Anzeichen für einen Aufschwung unverkennbar, und Cremerius ist davon überzeugt, dass die Entscheidung für den Parallelhafen die richtige war.

DVZ 2.12.2010
www.ctsduffo.de