

duisport 

magazin

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe

6
DUISPORT RAIL
RECHNET MIT
WACHSTUM

14
NEUER PRODUKTIONS-
STANDORT FÜR DUISPORT
PACKAGING SOLUTIONS

22
100.000 GÜTERZÜGE
ZWISCHEN CHINA &
EUROPA

07/2024
170/170





Inhalt

Hafen

- 6 **duisport rail**
„Wir rechnen mit weiterem Wachstum!“
- 14 **Spatenstich Bernhardswalde**
dps baut weiteren Produktionsstandort
- 18 **Kurz notiert**
Neues aus der duisport-Gruppe

Netzwerk

- 22 **Meilenstein erreicht**
100.000 Güterzüge zwischen
China und Europa

Im Fokus

- 24 **Radikal umdenken**
Circular Economy in der Logistik

Porträt

- 28 **ZINQ statt Rost**
Deutschlands Marktführer
für Korrosionsschutz

KulTour

- 36 **Duisburger Kunstmuseen**
Von wegen Winter-Blues

Service

- 40 Routescanner für ideale Transportrouten
- 41 Impressum
- 42 Der Hafen & seine Kontakte
- 43 Hafenplan

port

of

you



Jeder **achte Arbeitsplatz** in Duisburg ist vom **größten Binnenhafen** abhängig.

Wir sind Teil von euch. So wie Dirk, der seit acht Jahren als Steuermann bei uns tätig ist. Komm auch du ins Team und bewirb dich über [duisport.de](https://www.duisport.de)

duisport 

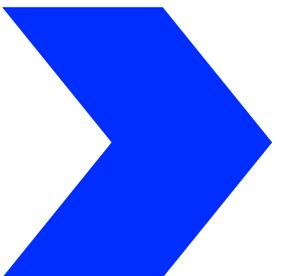
 Duisburger
Lokservice

„Wir rechnen mit weiterem Wachstum!“

Ein Zug rollt über das Gelände der duisport rail. Der Lokführer hebt die Hand zum Gruß. Hans-Georg Christiansen und Michael Albers, die beiden Geschäftsführer der duisport-Tochter, winken zurück. Man kennt sich, man schätzt sich. Trotz der rasanten Entwicklung des Unternehmens geht es hier immer noch familiär zu.

HANS-GEORG CHRISTIANSEN (links) kam im Sommer 2011 zur duisport rail GmbH, zunächst als Eisenbahnbetriebsleiter und Prokurist. Seit April 2016 führt er die Geschäfte des Unternehmens.

MICHAEL ALBERS (rechts) ist ein anerkannter Fachmann aus der Bahnindustrie. Vor seinem Amtsantritt als Geschäftsführer bei der duisport rail GmbH am 1. Dezember 2021 arbeitete er beim Land NRW und bei verschiedenen Playern des Schienengüterverkehrs.



Herr Christiansen, als Sie vor rund 13 Jahren bei duisport rail angefangen haben, gehörten sieben Lokomotiven und 40 Mitarbeiter zum Unternehmen. Heute sind es 32 Loks und mehr als 110 Angestellte. Wie bewerten Sie diese Entwicklung?

CHRISTIANSEN: In den vergangenen Jahren haben wir immer versucht, die Impulse des Marktes wahrzunehmen, die Interessen der Kunden zu spüren und uns den Herausforderungen zu stellen, mit denen unsere Branche konfrontiert ist. Und da ist es uns anscheinend recht gut gelungen, dem Markt immer einen Schritt voraus zu sein.

Alle reden über die Verkehrswende. Gütertransporte sollen runter von der Straße – und rauf auf die Schiene. Was muss passieren, um diesen Verkehrsträger „auf der Fläche“ voranzubringen?

ALBERS: Da sind verschiedene Ansatzpunkte von Bedeutung. Denken wir einmal an das Thema Infrastruktur. Nicht nur Straßen und Autobahnbrücken sind marode. Auch beim Schienenverkehr gibt es einen enormen Investitionsbedarf. Zudem braucht es seitens der Politik mehr als wohlgemeinte Absichtserklärungen – es braucht den Willen, Versprechen für Investitionen in die Schieneninfrastruktur auch einzulösen, damit die Schiene in die Position gebracht wird, die sie leisten kann, und die sie auch verdient.

Ihr Unternehmen verfügt über eine Gleisinfrastruktur von 200 Kilometern Länge – und die ist in exzellentem Zustand. Insgesamt gibt es in Deutschland rund 40.000 Schienen-Kilometer. Was bringt Exzellenz auf der „letzten Meile“, wenn der Weg davor voller Schlaglöcher ist?

CHRISTIANSEN: Tatsächlich bringt das Herausforderungen mit sich, die uns jeden Tag ereilen. Gleichwohl haben wir uns so aufgestellt, dass wir auf diese Schlaglöcher, die unsere Partner auf dem Weg nach Duisburg haben, mit zuverlässiger Leistung, mit Effizienz und Flexibilität reagieren können. Kommen Züge beispielsweise verspätet an, können wir vieles kompensieren und mehrere Stunden Verspätung wieder reinholen.



© dws Werbeagentur GmbH

32

Loks

110

Angestellte



Der Duisburger Hafen ist dank duisport rail in der Lage, auch im regionalen Umfeld mit eigens operierten Zugsystemen zu arbeiten, ein Beispiel ist hier der „Ostwestfalen-Express“. Er verkehrt mehrmals pro Woche zwischen Duisburg und Bönen. Inwiefern erwächst daraus ein Mehrwert?

ALBERS: Mit diesem Shuttle-Verkehr bieten wir unseren Kunden ein Plus an Planungssicherheit. Sie bekommen ein Gesamtangebot aus einer Hand. Da wir nicht nur das Equipment, sondern auch das Personal stellen, können wir auf Unwägbarkeiten sehr gut reagieren. Das bringt auch einen großen Mehrwert, zum Beispiel für die Organisation der sich anschließenden Verteilungsverkehre in die Fläche.

Sie haben gerade das Thema Personal angesprochen. Der Fachkräftemangel ist in allen Branchen ein Riesenthema. Wie sieht das bei Ihnen aus?

CHRISTIANSEN: Die Auszubildenden von heute sind unsere Fachkräfte von morgen – und als zertifizierter Ausbildungsbetrieb sind wir stolz auf unsere sehr hohe Übernahmequote. Die Kollegen, die bei uns die „Eisenbahner im Betriebsdienst“-Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, sind bisher alle bei uns geblieben. Lokomotiven kann man kaufen, sein Personal aber muss man fit machen für die Zukunft. Dies tun wir äußerst praxisnah und mit einer großen Gewissenhaftigkeit, um dem hohen Sicherheits- und Qualitätsanspruch, den die Schiene fordert, gerecht zu werden.

Stichwort: Qualität. Sie haben nun auch eine eigene Lokwerkstatt?

CHRISTIANSEN: Ja, wir haben zum 1. Oktober 2024 eine Werkstatt übernommen, die sich direkt auf unserem Depotgelände befindet. Sie firmiert nun unter dem Namen „Duisburger Lokservice“. Durch den Zukauf sind wir jetzt in der strategisch wichtigen Situation, unsere eigenen Lokomotiven durch unser eigenes Personal warten und reparieren zu lassen. Dies sorgt für effizientere Abläufe. Künftig wollen wir das Leistungsspektrum unserer neuen Werkstatt noch ausbauen und weiterentwickeln.

Auch bei Ihren Lokomotiven richten Sie den Blick nach vorn. Im September 2023 haben Sie zwei Hybrid-Loks angeschafft, später kam eine weitere hinzu. Was war die Motivation für diesen Schritt?

ALBERS: Durch die Hybrid-Lokomotiven gewinnen wir eine gewisse Flexibilität. Neben dem Umweltschutzaspekt, den wir als sehr wichtig erachten, spielt auch der wirtschaftliche Aspekt eine Rolle. Wir brauchen nur auf der ersten und der letzten Meile den Diesel-Antrieb. Bei unseren Shuttle-Verkehren legen wir rund 100 Kilometer zurück. Und da sind wir dann elektrisch unterwegs.

Bald fährt auch die erste mit Wasserstoff betriebene Lok durch den Duisburger Hafen ...

CHRISTIANSEN: Wir denken, dass 2028 der Probetrieb beginnen kann. Dann werden wir die Lok auf Herz und Nieren prüfen. Zunächst im neuen Duisburg Gateway Terminal und im Rest des Hafens, aber auch auf längeren Strecken. Natur-



„Ja, wir haben zum 1. Oktober 2024 eine Werkstatt übernommen, die sich direkt auf unserem Depotgelände befindet. Sie firmiert nun unter dem Namen „Duisburger Lokservice“.“

Hans-Georg Christiansen

lich setzt das voraus, dass bis dahin die Verfügbarkeit von Wasserstoff hier in der Region soweit vorangebracht ist, dass er auch wirtschaftlich erworben werden kann. Am Ende ist also die Infrastruktur entscheidend – und damit meine ich auch die Betankungsmöglichkeiten. Sie geben vor, ob eine Elektro- oder Wasserstoff-Lok zum Einsatz kommen kann.

Dass die Diesel-Loks künftig ausrangiert werden, ist also keine Option?

ALBERS: Wir befinden uns hier in einem Übergangsprozess. Dabei können wir nicht von heute auf morgen unsere Diesellokomotiven durch modernere und hochwertigere, aber auch hochpreisige Lokomotiven ersetzen. Stattdessen müssen wir verschiedene Ansätze verfolgen. Herkömmlicher Diesel könnte beispielsweise durch Biodieselmotoren ersetzt werden. Wir prüfen solche Optionen, haben dabei aber immer die Standortsicherung im Blick. Es hilft ja nichts, wenn wir unseren ganzen Lok-Fuhrpark erneuern, hochmodern und CO₂-neutral unterwegs sind, aber letztlich alles dadurch so teuer wird, dass wir hier den Standort damit schwächen.

Schauen wir abschließend noch einmal nach vorn: Wie wird sich der Standort denn künftig entwickeln?

CHRISTIANSEN: Nicht zuletzt mit der Eröffnung des Duisburg Gateway Terminals sind im Hafen große Kapazitäten geschaffen worden. Da erleben wir eine sehr dynamische Entwicklung. Für den Standort rechnen wir daher mit weiterem Wachstum – und damit auch mit Wachstum für die duisport rail. Wir glauben an den Verkehrsträger Schiene und tragen gerne unseren Teil dazu bei, dass die Verkehrswende gelingt.

Interview: Tobias Appelt

Fotos: © dws Werbeagentur GmbH





duisport stärkt die Schiene

Für Lars Nennhaus (links) und Markus Bangen (rechts) ist die Übernahme der Lokwerkstatt ein wichtiger Baustein des Wachstumskurses für duisport und duisport rail.

 **Duisburger Lokservice**

Die duisport-Gruppe stärkt den wichtigen Verkehrsträger Schiene und erweitert ihr Dienstleistungs-Portfolio in diesem Segment. Die duisport rail GmbH, 100-prozentige Tochter der Duisburger Hafen AG, hat dazu 19 Lokomotiven von der B & V Leipzig GmbH erworben, die ab sofort deutschlandweit im Einsatz sind.

Darüber hinaus hat duisport die Lokwerkstatt von B & V an der Aakerfährstraße in Duisburg mit sämtlichen Mitarbeitenden übernommen. Diese firmiert künftig als „Duisburger Lokservice GmbH“ und bietet unverändert sämtliche Reparatur- und Wartungs-Dienstleistungen für Lokomotiven an.

Lars Nennhaus, duisport-Vorstand für Technik und Betrieb: „Die Übernahme der Lokwerkstatt und die massive Aufstockung der eigenen Kapazitäten sind für die duisport rail GmbH und die gesamte duisport-Gruppe ein wichtiger Baustein unseres Wachstumskurses. Mit dieser Investition betonen wir die Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene ebenso wie die des Duisburger Hafens als eines der größten und wichtigsten Logistik-Drehkreuze in Europa.“

Lokwerkstatt als neutraler Service-Dienstleister im Duisburger Hafen

„Die Lokwerkstatt tritt auch in Zukunft als neutraler und zuverlässiger Partner für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen auf“, betont Hans-Georg Christiansen, Geschäftsführer der duisport rail GmbH, der zusätzlich Geschäftsführer der Duisburger Lokservice GmbH wird. „Wir haben mit den ehemaligen Inhabern der Lokwerkstatt eine lange und partnerschaftliche Beziehung gepflegt. Daher freue ich mich, dass wir die Werkstatt-Kapazitäten am Standort halten und diese für alle Kunden verfügbar bleiben. Dies ist in Kombination mit der Übernahme der 19 Lokomotiven, von denen die meisten bereits langfristig vermietet sind, ein wichtiger Meilenstein, um die duisport rail GmbH zukunftsfähig aufzustellen.“

Text: Andreas Bartel

Erster Spatenstich



duisport packaging solutions investiert sechs Millionen Euro in den Standort Bernhardswald, um dort künftig Systemverpackungen aus Holz und Holzwerkstoffen zu produzieren, und schafft dabei 25 neue Arbeitsplätze.



Neben der Produktions-
fläche entstehen

großzügige Lagerflächen,
Büros und Sozialräume.

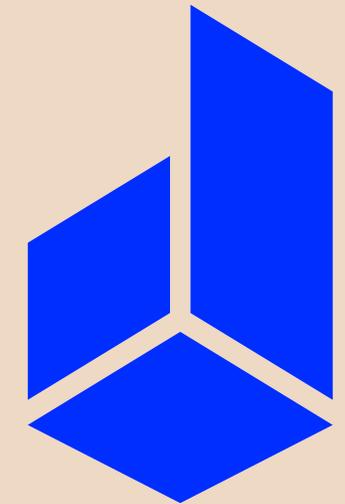
Spatenstich im Gewerbegebiet „Hauzendorf-Süd“ in Bernhardswald: Die duisport packaging solutions Süd GmbH & Co. KG (dps), weltweit agierender Experte für Industriegüterverpackung, hat heute im Beisein von Bürgermeister Florian Obermeier sowie Vertretern der Landes- und Bundespolitik symbolisch den Baubeginn ihres ersten Produktionsstandorts in der Gemeinde zelebriert. Bis zu 25 neue Arbeitsplätze sollen bis Anfang 2026 an diesem Standort entstehen. Die Baukosten belaufen sich auf rund sechs Millionen Euro.

Noch ist nicht viel zu erkennen von der Halle, die sich über 3.600 Quadratmeter erstrecken wird. dps-Geschäftsführer Christian Staudner hat allerdings ein klares Bild von dem, was in Wurfweite zur B 16 entstehen wird: „In unserer neuen Fertigung mit fortschrittlichem Maschinenpark werden wir die besonders nachhaltigen Clipkisten und weitere Systemverpackungen aus Holz und Holzwerkstoffen produzieren. Durch einen starken Fokus auf Digitalisierung und Automatisierung entstehen moderne Arbeitsplätze und eine zukunftsfähige Produktion, mit der wir unsere Kunden schnell und flexibel beliefern können.“

Neben der Produktionsfläche entstehen großzügige Lagerflächen, Büros und Sozialräume. Modern, funktional – und nachhaltig: Die Dachflächen sind mit Photovoltaikanlagen ausgestattet, beheizt wird die Immobilie mit einer eigenen Hackschnitzelanlage. „Gleichzeitig werden modernste Elektrostapler eingesetzt. Und es stehen natürlich auch Lademöglichkeiten für E-Autos zur Verfügung“, macht dps-Geschäftsführer Gökan Mut deutlich.

Lars Nennhaus, duisport-Vorstand für Technik und Betrieb, freut sich über das Engagement der dps in Süddeutschland: „Wir wollen allen Kunden unserer Verpackungsgruppe verlässlich kurze Wege und schnelle Lösungen anbieten. Daher freuen wir uns sehr, dass wir künftig hier in der Region noch stärker aufgestellt sind.“ Die dps hat rund um Regensburg bereits in Sinzing und Velburg Produktionsstandorte.

Text: Wolfgang Koschny



Fotos: © Marco Linke





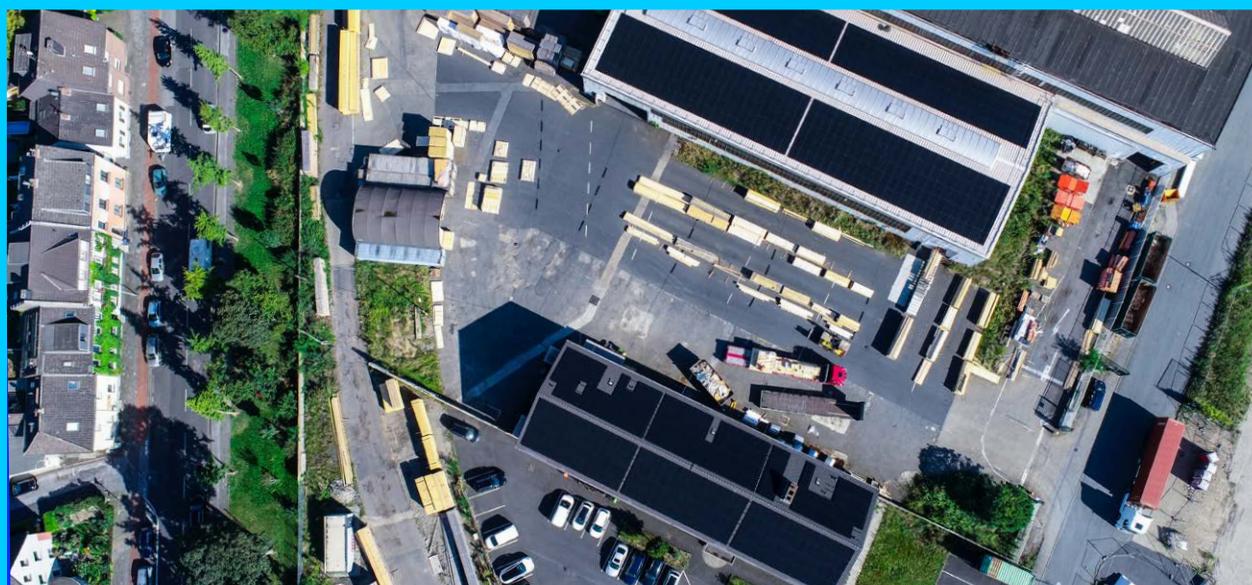
**SUPPLY CHAIN
KNOW-HOW GESUCHT?**

IHR PARTNER FÜR
ZUKUNFTSORIENTIERTE UND INNOVATIVE
KONTRAKTLOGISTIKLÖSUNGEN

Simon Hegele Gesellschaft für Logistik und Service mbH
Bliersheimer Str. 22-28 | 47229 Duisburg

Kurz notiert

NEUES AUS DER DUISPORT- GRUPPE



ENERGIEWENDE IM DUISBURGER HAFEN

duisport und die Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVV) treiben den Ausbau der regenerativen Energieerzeugung im Duisburger Hafen konsequent voran. Dank einer Partnerschaft aus 2023 wird der Hafenstandort ein Vorreiter für nachhaltige Energieversorgung. Denn: An gleich drei Standorten werden in Kooperation mit der Stadtwerke Duisburg AG der Stadt Duisburg Photovoltaikanlagen (PV) installiert, um eine weitgehende Eigenversorgung zu gewährleisten: an der Lissaboner Straße für die duisport industrial solutions West GmbH, Am Unkelstein für den Bauhof von duisport und an der Aackerfährstraße, dem Hafenbahnhof von duisport. Die nächsten Schritte sind bereits geplant: Der Ausbau an weiteren Hafenstandorten steht im Fokus – auch dort, wo kein Eigenverbrauch möglich ist. Die DVV-Partnerschaft ermöglicht eine effiziente Vermarktung der Energie und erschließt das enorme Potenzial von über 100.000 Quadratmetern für grünen Strom.



KAMPAGNE PRO BINNENSCHIFFFAHRT GESTARTET

Mit dem Ziel, die ökonomische und ökologische Bedeutung der Güter- und Fahrgastschifffahrt herauszustellen, und um Arbeitskräfte in einem zukunftssicheren Arbeitsumfeld zu werben, ist die Kommunikationskampagne PRO Binnenschifffahrt gestartet. Zentrale Anlaufstelle ist die Plattform www.pro-binnenschifffahrt.de.

Initiiert hat die Kampagne der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), Duisburg. „Die Binnenschifffahrt spielt eine gewichtige Rolle für die Logistik und den Tourismus in Deutschland. Dabei findet sie in der öffentlichen Wahrnehmung viel zu wenig statt. Die Binnenschifffahrt hat mehr Aufmerksamkeit verdient. Deshalb haben wir die Kampagne PRO Binnenschifffahrt ins Leben gerufen“, erklärt Martin Staats, Präsident des BDB, die Beweggründe für die Kampagne.

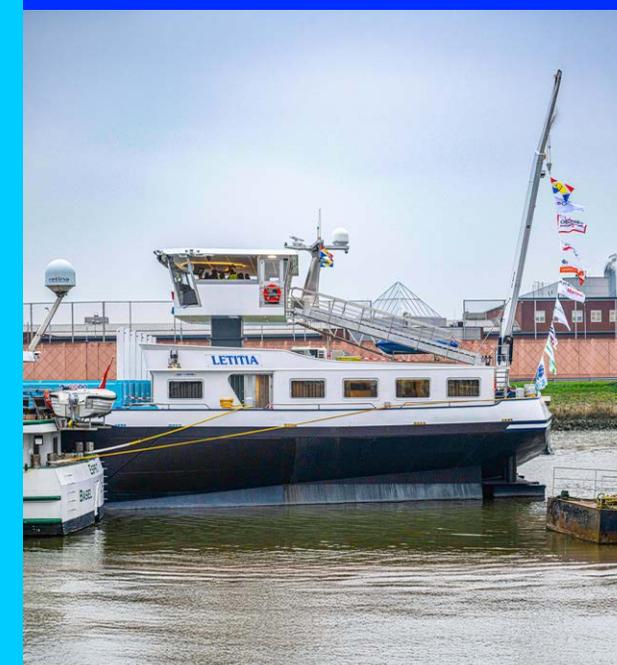
Zum Hintergrund: Die Kampagne versammelt Unternehmen und Institutionen unter einem kommunikativen Dach, um so für die Binnenschifffahrt insgesamt mehr Aufmerksamkeit zu schaffen und um Arbeitskräfte für die Branche zu gewinnen. duisport unterstützt die Kampagne.

„LETITIA“: EIN MEILENSTEIN FÜR DIE GRÜNE BINNENSCHIFFFAHRT

„Letitia“ heißt das erste komplett emissionsfreie Containerbinnenschiff auf dem Rhein! Mit einer Länge von 135 Metern, einer Breite von 17,1 Metern und einer Kapazität von über 550 Containern gehört die Letitia zu den größten Containerschiffen auf dem Rhein.

Aber es ist nicht nur ihre Größe, die beeindruckt: 1,2 MW feste Batterien und Wasserstoffbetrieb mit 1,2-MW-Brennstoffzellen ermöglichen CO₂-neutralen Transport zwischen Rotterdam, Duisburg und Antwerpen. Die Letitia kann mit Batterien und Wasserstoff betrieben werden und bietet Platz für acht Container mit Wasserstoff.

duisport-CEO Markus Bangen: „Die Letitia wird einen wichtigen Beitrag zum Aufbau eines grünen Transportkorridors zwischen den Westhäfen und Duisburg leisten. Sie steht für die Zukunft der nachhaltigen Mobilität und zeigt, wie innovative Technologie die Schifffahrt emissionsfrei und effizient gestalten kann.“



MEHR MEHRWERT

duisport ist bei der dritten Demo Night der garage DU, organisiert von der Duisburg Business Innovation (DBI), als Sieger nach Hause gefahren. Denn erstmal gewann ein Start-up an unserer Seite einen Award in der Kategorie „Impact Local“, weil es den größten Mehrwert für Duisburg mit sich bringt: r3leaf aus Leipzig, die mit ihrer Software Nachhaltigkeitsanforderungen an Bestandsgebäude automatisieren.



© DBI/Bernd Thissen

KRÄFTE BÜNDELN

Gemeinsam mit den Häfen Administração do Porto de Sines und Port of Rotterdam sowie Madoqua Renewables hat duisport im Beisein der Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie sowie stellvertretende Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen Mona Neubaur eine Absichtserklärung unterzeichnet, um den Aufbau eines „Grünen Korridors“ von Portugal über die Niederlande bis ins Herz von Nordrhein-Westfalen voranzutreiben. Ziel ist es, eine stabile Lieferkette für Wasserstoff-Derivate und CO₂-Nebenprodukte aufzubauen, die von Portugal über die Niederlande bis in das Industriezentrum NRW reicht.

duisport-CEO Markus Bangen: „Wir sind der größte Binnenhafen der Welt und bedienen den größten Industrie- und Energiestandort Deutschlands. NRW ist eine der wichtigsten Regionen für die Stromerzeugung und den Energieverbrauch in Europa. Dieser grüne Energiekorridor zwischen Portugal und Deutschland ist ein entscheidendes Bindeglied für die Energiesicherheit in NRW, wobei dusoport als zentrales Logistik-Drehkreuz für alternative Brennstoffe eine Vorreiterrolle spielt.“



Schon gewusst?

...., dass dusoport als großer Industrieflächenanbieter in der Rhein-Ruhr-Region maßgeschneiderte Logistikflächen bietet? Entdecken Sie hier unsere Industrie- und Gewerbegrundstücke sowie Logistikimmobilien für Ihre Logistikaktivitäten und profitieren Sie von der einmaligen Integration der Drehscheibe dusoport in das weltweite Logistiknetzwerk per Schiff, Bahn und Lkw.



100.000

Güterzüge zwischen China und Europa

Der 100.000 Güterzug, der China und Europa verbindet, ist inzwischen am Duisburg Intermodal Terminal (DIT) auf logport I in Duisburg-Rheinhausen angekommen.



Seit der ersten Fahrt eines Güterzugs von Chongqing nach Duisburg im März 2011 hat sich diese direkte Zugverbindung zu einem unverzichtbaren Bestandteil globaler Lieferketten entwickelt. In den vergangenen 13 Jahren wurden mehr als 11 Millionen Standard-Container (TEU) mit über 50.000 Gütern per Schiene befördert. Mittlerweile verbindet die Strecke 125 Städte allein in China sowie weitere in 11 asiatischen Ländern mit rund 230 Städten in 25 europäischen Ländern. Markus Bangen, CEO von duisport: „Die Ankunft des 100.000. China-Europa-Zugs unterstreicht die Bedeutung stabiler Verbindungen für die Wettbewerbs- und Widerstandsfähigkeit der deutschen und europäischen Wirtschaft. Der Duisburger Hafen – als zentrale Logistik-Drehscheibe Europas – spielt dabei eine Schlüsselrolle in der Vernetzung der Kontinente und zeigt, welche Bedeutung eine nachhaltige und effiziente Logistik für die Herausforderungen unserer Zeit hat.“

RADIKAL umdenken



Stefan Opitz über Circular Economy in der Logistik und fünf Gründe, warum sich durch Kreislaufführung neue Marktmöglichkeiten öffnen. Ein Gastbeitrag.

Die lineare Wirtschaft stößt immer mehr an ihre Grenzen. Die Circular Economy (CE) eröffnet Unternehmen die Möglichkeit, ihr Wachstum nachhaltig vom Ressourcenverbrauch zu lösen, indem Produkte und Materialien weiter- und wiederverwendet werden. Dabei spielt die Logistik eine Schlüsselrolle in der erfolgreichen Transformation. Die CE bietet der Branche vielfältige Chancen. Fünf Gründe sprechen dafür, als Logistiker jetzt in zirkuläre Prozesse und Geschäftsmodelle zu investieren und sich so Wettbewerbsvorteile zu sichern.

Im März 2021 offenbarte die Havarie der Ever Given im Suezkanal eine der größten Schwachstellen globaler Wertschöpfungsnetzwerke: ihre Abhängigkeit von fragilen Lieferketten. Der Suezkanal, durch den rund 12 Prozent des Welthandels abgewickelt werden, wurde für fast eine Woche blockiert. Dies hatte massive Auswirkungen auf den weltweiten Warenverkehr und führte zu Verzögerun-

gen und wirtschaftlichen Verlusten in Milliardenhöhe. Das Ereignis verdeutlichte, wie verwundbar die globalisierte Schifffahrtsindustrie und ihre Lieferketten sind – insbesondere in einer Zeit, in der die COVID-19-Pandemie bereits die Weltwirtschaft belastete.¹

So wichtig globale Handelsketten sind, so anfällig und fragil sind sie auch in Bezug auf die Rohstoffversorgung. Die Lösung? Ein radikales Umdenken hin zu robusteren, regionaleren und nachhaltigeren Wertschöpfungssystemen. Genau hier kommt die Logistik bei Circular Economy ins Spiel.

Die Logistikbranche spielt eine entscheidende Rolle in der Transformation zu einer zirkulären Wirtschaft. Indem sie Ressourcen effizienter nutzt und Kreisläufe schließt, kann die Logistik ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern und gleichzeitig nachhaltige Lösungen anbieten.

Nachfolgend werden fünf Gründe erläutert, warum insbesondere Logistikdienstleister in diesem Bereich neue Marktmöglichkeiten erschließen und den Wandel vorantreiben sollten – sowie die Unterstützung, die die CIRCO-Methode Unternehmen dabei bieten kann.

1. Ressourcenschonung: Logistik als Rückgrat einer funktionierenden Circular Economy

Die Circular Economy hat das Ziel, Abfall zu reduzieren und Produkte sowie Materialien bestmöglich im Nutzungskreislauf zu halten. In der Logistik bedeutet dies neben der Optimierung von Transportwegen vor allem die Implementierung von Rückführungs- und letztendlich auch Recyclingstrukturen sowie die Wiederverwendung von Produkten und Komponenten. Laut einer Studie des ifeu-Instituts werden in Deutschland erst 12 Prozent der genutzten Rohstoffe als Sekundärrohstoffe verwendet – ein enormes Potenzial für Verbesserungen.²

Der Übergang zur Circular Economy wird die traditionelle lineare Wirtschaft ablösen und einen vernetzten Warenfluss schaffen. Die Logistik wird dadurch zum Dreh- und Angelpunkt künftiger Geschäftsmodelle.³

2. Wirtschaftliche Potenziale in der Rückführlogistik

Die Circular Economy bietet der Logistikbranche zahlreiche wirtschaftliche Chancen. Laut Boston-Consulting-Group können bis 2030 weltweit zusätzliche wirtschaftliche Aktivitäten im Wert von bis zu 4,5 Billionen US-Dollar entstehen.⁴ Neue Geschäftsmodelle, insbesondere im Bereich Rückführung, Reparatur und Wiederaufbereitung von Produkten, gewinnen an Bedeutung. Besonders der Sektor der Rückführlogistik wächst rapide und wird bis 2028 ein Marktvolumen von über 950 Milliarden Euro erreichen.⁵

3. Durch regulatorische Anforderungen zu neuen Geschäftsfeldern

Die Logistik spielt eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung regulatorischer Anforderungen im Kontext der Circular Economy. Gesetzliche Regelungen wie erweiterte Her-



¹ <https://www.marsh.com/de/de/industries/marine/insights/suez-canal-closure.html>

² <https://www.ifeu.de/publikation/sekundaerohstoffe-in-deutschland>

³ https://www.ey.com/en_us/insights/consulting/circular-economy-viable-opportunities-for-logistics

⁴ <https://www.bcg.com/x/product-library/circular-economy-circelligence>

⁵ <https://www.maersk.com/insights/sustainability/2023/03/02/circular-economy-logistics>



Im Rahmen der CIRCO-Workshops der efa entwerfen Teilnehmende zirkuläre Design- und Geschäftskonzepte und erarbeiten konkrete erste Schritte zur Umsetzung im eigenen Unternehmen. © istockphoto/GaudiLab

4. Kundenanforderungen erfüllen

Die Nachfrage nach nachhaltigen Lösungen wächst kontinuierlich – sowohl bei Unternehmen als auch bei Endverbrauchern. Logistikdienstleister können durch umweltfreundliche Angebote wie wiederverwendbare (Um-) Verpackungen, optimierte Retourenprozesse oder erweiterte Services ihre Attraktivität erhöhen und langfristige Kundenbindungen schaffen.⁷ Der Trend hin zu gebrauchten und recycelten Produkten verstärkt den Druck auf Unternehmen, nachhaltige Geschäftsmodelle zu integrieren. Ein Beispiel hierfür ist die Tonies GmbH aus Düsseldorf, die erfolgreich einen Sekundärmarkt für gebrauchte „Preloved“-Tonieboxen etabliert hat – ein Prozess, bei dem die Logistik eine zentrale Rolle spielt.⁸ Hierbei spricht man neben den Kunden, die nachhaltigere Lösungen verlangen, vor allem auch ganz neue Kundensegmente an, die sich das Neuprodukt vorher nicht leisten wollten oder konnten.

5. Innovation durch neue Lieferkettenmodelle

Innovative Ansätze wie das Konzept der zirkulären Lieferketten bieten Lösungen, um Materialien nach der Nutzung effektiv zurückzuführen, aufzubereiten und wiederzuverwenden. Dies eröffnet Logistikunternehmen die Möglichkeit, sich als Partner für nachhaltige Lösungen zu etablieren und neue Märkte zu erschließen. Logistikunternehmen können durch innovative Konzepte wie die „Circular Supply Chains“ sowohl regulatorische Anforderungen erfüllen, wie bspw. Vorgaben für den digitalen Produktpass, als auch wirtschaftliche Vorteile realisieren. Die Einführung von digitalen Lösungen – wie z. B. der dynamischen Routenoptimierung oder IoT-gestützten Tracking-Systemen – ermöglicht es, Prozesse effizienter zu gestalten und gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck zu reduzieren.⁹ In der In- und Outbound-Logistik wird das schon bis ins Detail geplant. Aber wie schaut es mit der „Rebound“-Logistik aus? Auch wenn der ganz große Wurf noch aussteht: Hier passiert gerade sehr viel. Kein Wunder, denn wer lässt schon gerne eine so große Chance ungenutzt liegen, die die Circular Economy aktuell bietet!

Text: Stefan Opitz

⁶ <https://publica.fraunhofer.de/entities/publication/18daf560-fa76-4a51-bb57-acf3e6c4eafe>

⁷ https://www.ey.com/en_us/insights/consulting/circular-economy-viable-opportunities-for-logistics

⁸ <https://tonies.com/de-de/preloved-toniebox/>

⁹ <https://publica.fraunhofer.de/entities/publication/18daf560-fa76-4a51-bb57-acf3e6c4eafe>

Wie CIRCO eine Orientierung geben kann

Wie Unternehmen konkret zirkuläre Design- und Geschäftsmodellstrategien anwenden können, vermittelt die CIRCO-Methode. Diese wurde im Auftrag des niederländischen Umweltministeriums basierend auf den Studien „Products that last“ und „Products that flow“ der TU Delft entwickelt. Als erster CIRCO-Hub in Deutschland bietet die im Auftrag des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums tätige Effizienz-Agentur NRW (efa) diese Methode in kostenfreien Workshops für Betriebe in Nordrhein-Westfalen an. Die Teilnehmenden lernen in vier intensiven Workshops, wie sie – gespiegelt am eigenen Produkt – zirkuläre Produkte und Geschäftsmodelle entwickeln und direkt in ihrem Betrieb umsetzen können. Die Workshopreihe richtet sich besonders an Geschäftsführer, Designer, Produkt- und Verfahrensentwickler sowie Konstrukteure, die in Unternehmen tätig sind oder gemeinsam mit einem Unternehmen teilnehmen möchten.



Weitere Informationen zum CIRCO-Hub finden Sie unter:

www.efa.nrw/circo-hub



Der von Bio-Circle dabei verwendete Reiniger wird vom Unternehmen wiederaufbereitet, was seine Mehrfachnutzung ermöglicht und so Ressourcen schont. © efa

Die Bio-Circle Surface Technology GmbH aus Gütersloh hat mit Hilfe der CIRCO-Methode ein neues Geschäftsmodell namens „Cleaning as a service“ entwickelt. Dabei wird die Reinigung von Wärmetauschern direkt vor Ort bei den Kundinnen und Kunden durchgeführt. © efa



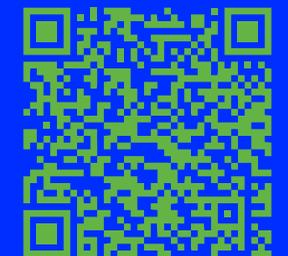
Zum Autor



STEFAN OPITZ, Logistikingenieur und CSR-Manager, leitet seit Oktober 2023 den CIRCO-Hub der efa. Hier werden Unternehmen mithilfe der CIRCO-Methodik bei der Identifikation zirkulärer

Ansätze in Produktdesign und Geschäftsmodellen unterstützt, um nachhaltige Kreislaufwirtschaftspraktiken zu fördern (mehr dazu s. S. 24). Stefan Opitz war zuletzt auch Gast bei der Kooperationsveranstaltung von DIALOGistik mit der Duisburg Business & Innovation GmbH, der Effizienz-Agentur NRW und dem Zentrum für Logistik und Verkehr der Universität Duisburg-Essen mit dem Titel „Kreislaufwirtschaft und Logistik: Effizient und Nachhaltig“.

Weitere Informationen zu DIALOGistik-Veranstaltungen finden Sie unter:





© ZINQ/CarstenPaul

ZINQ statt Rost

„Jeder Stahl hat das Recht, mit ZINQ vor Korrosion geschützt zu werden.“ Mit diesem Satz wirbt Deutschlands Marktführer für Korrosionsschutz auf Stahl durch Zinkoberflächen auf der eigenen Homepage.



ZINQ heißt das Unternehmen, das seit der Gründung 1889 in Gelsenkirchen seinen Stammsitz unterhält. Mit eigenem Forschungs- und Entwicklungszentrum und hohem ökologischem Anspruch wurde aus einer Feuerverzinkerei ein europaweit tätiges Unternehmen mit 2.000 Beschäftigten an über 50 Standorten in Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Polen. Mit 55 Mitarbeitern unterhält ZINQ einen wichtigen Standort im Duisburger Hafen. Lars Baumgürtel, geschäftsführender Gesellschafter von ZINQ, berichtet im Interview über die Bedeutung von Duisport für sein Unternehmen und beschreibt, welche gemeinsamen Ziele die Hafengesellschaft und ZINQ im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung von Industrieprozessen verbinden. Es geht um die Zukunft der Wasserstoffwirtschaft.

ZINQ®



© ZINQ/CarstenPaul

Seit 1889 ist Ihr Unternehmen führend bei der Oberflächenbehandlung von Stahlprodukten. Einer Ihrer über 50 europaweiten Standorte ist Duisburg. Wie lange arbeitet die Niederlassung schon, wie viele Beschäftigte leisten dort welche Arbeiten für welche Kunden?

BAUMGÜRTEL: Der Standort am Duisburger Hafen wurde vor mittlerweile 45 Jahren eröffnet – damals als eine der modernsten Verzinkereien in Europa. Seitdem appliziert ZINQ dort innovative, nachhaltige Oberflächen für zahlreiche Produkte aus Stahl, vor allem für Schlosser und Metallbauer aus der Region. Am Standort in Duisburg sind 55 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Besonders stolz sind wir auf unsere Ausbildung – am Standort sind es derzeit 14 Auszubildende vor allem im gewerblichen Bereich.

Welche Rolle spielt der Duisburger Hafen generell in Ihrer Unternehmens-Strategie?

BAUMGÜRTEL: Für die damalige Entscheidung zur Ansiedlung war ein wichtiger Faktor die Erreichbarkeit, dazu die multimodalen Transportmöglichkeiten. Heute ist der Hafen in Duisburg auch in seiner Rolle als Hotspot für Wasserstoff interessant. Wasserstoff ist nicht nur eine Option für die Herstellung von grünem Stahl, sondern besonders eine Möglichkeit, um die Prozesswärme in Deutschland und



LARS BAUMGÜRTEL
CEO der ZINQ Group
© ZINQ/Bjoernbild

auch in unserer Anwendung in der Oberflächentechnik am Duisburger Hafen zu dekarbonisieren. Die Prozesswärme hat in Deutschland insgesamt mehr Potenzial zur Dekarbonisierung als grüner Stahl.

Wie genau planen Sie die Dekarbonisierung?

BAUMGÜRTEL: Als Pionier der zirkulären Oberflächentechnik treibt ZINQ im Rahmen des zirkulären Geschäftsmodells Planet ZINQ die Dekarbonisierung der industriellen Prozesswärme voran und plant die Umstellung der Produktion auf kohlenstoff-freie Energieträger am Standort Duisburg wie an weiteren Standorten in Deutschland. Bisher wird die benötigte Prozesswärme von 450 °C mit Erdgas erzeugt. Unser Ziel ist eine Hybridlösung auf Basis von Wasserstoff. Dazu wird im Projekt Power2ZINQ u. a. daran gearbeitet, die Anlagentechnik auf den Einsatz von Wasserstoff umzustellen. Aus diesem Grund ist ZINQ an allen Aktivitäten rund um das Thema Wasserstoff im Duisburger Hafen interessiert und möchte mit weiteren Partnern unter anderem die Umsetzung der Wasserstoffinfrastruktur, auch außerhalb der Kernthemen Logistik und Stahl, diskutieren, um deren Umsetzung zu beschleunigen.

ZINQ ist nur wenige Kilometer weiter ebenfalls Hafenanleger. Welche Vorteile bieten diese Standorte?

BAUMGÜRTEL: Das Ruhrgebiet ist als Herzkammer der energieintensiven Industrie unsere Heimat. So sind wir auch in Essen und am sogenannten Klimahafen in Gelsenkirchen mit für uns wichtigen Standorten vertreten. Der Stadthafen von Gelsenkirchen ist geprägt durch zahlreiche energieintensive Industriebetriebe aus dem Mittelstand mit einem hohen Wärmebedarf auf unterschiedlichen Temperaturniveaus, die alle eins gemeinsam haben: Sie gewinnen die Prozesswärme aus Erdgas und möchten die industrielle Prozesswärme dekarbonisieren. Zu diesem Zweck haben wir uns zu einem Wärmecluster zusammengeschlossen und den Klimahafen Gelsenkirchen gegründet. Gemeinsam konnten wir in einer Bottom-Up Studie mit dem Fraunhofer UMSICHT und dem Wuppertal Institut, unterstützt durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU), die Bedeutung von unternehmensindividuellen Transformationspfaden unter Berücksichtigung von grünem Wasserstoff für die Dekarbonisierung der Prozesswärme wissenschaftlich nachweisen. Eine IHK-Studie aus diesem Jahr hat das Interesse des energieintensiven Mittelstands am Einsatz von Wasserstoff bestätigt – mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen wollen Wasserstoff als Energieträger einsetzen.



© ZINQ/Bjoernbild

Wo genau stehen Sie in der praktischen Umsetzung dieser Ziele?

BAUMGÜRTEL: Planet ZINQ basiert auf acht Handlungsfeldern, die sowohl die energetische als auch die stoffliche Transformation gezielt in den Blick nehmen. Die Vermeidung von Treibhausgasemissionen wie CO₂ in Produktionsprozessen ist nur ein Teil der Herausforderung. Der stellen wir uns konkret mit dem Projekt Power2ZINQ und unserem Low Carbon ZINQ Programm. Letzteres führt bereits zu einem deutlich reduzierten CO₂-Fußabdruck unserer Markenprodukte, von dem unsere Kunden direkt profitieren. Unsere neue ökologische Oberfläche ecoZINQ erzielt hier beispielsweise Spitzenwerte. Durch den Einsatz von ausschließlich CO₂-reduziertem Primärzink aus regenerativen Energien konnte der produktbezogene CO₂-Fußabdruck der optimierten Oberfläche nochmals gesenkt werden – um insgesamt 43 Prozent gegenüber einer herkömmlichen Stückverzinkung. In unserem eigenen Forschungs- und Entwicklungszentrum ZINQ Futurium arbeiten wir kontinuierlich an der Effizienz und Effektivität unserer Prozesse und Produkte. Denn Nachhaltigkeit kann nur durch Innovationen erreicht werden und jede Innovation muss auch triple-zero-nachhaltig sein.

Was sind die nächsten Schritte?

BAUMGÜRTEL: Jetzt ist eine Studie zur netzdienlichen Nutzung der Erzeugung von Prozesswärme durch hybride Wärmezufuhr in Arbeit – ebenfalls gefördert von der DBU. Ziel des Vorhabens ist es, die Möglichkeiten, Potenziale und notwendigen Rahmenbedingungen der „monodirektionalen thermischen Batterie“ als Sonderform der ‚Power-to-Heat-Energieträgerkopplung‘ (Smart Power to Heat – SP2H). Diese Neuentwicklung soll untersucht werden als Ergänzung beziehungsweise Alternative für die Optimierung, Stabilisierung und Flexibilisierung des Stromversorgungssystems in Deutschland und damit für eine kostengünstige und erfolgreiche Umsetzung der Energiewende in Deutschland.

Die Technologie Ihres Unternehmens baut auf Feuerverzinkung auf und ist damit höchst energieintensiv. Welche neuen Technologien helfen aktuell, die alte Erfolgsbranche auf Erfolgsspur zu halten, über 25.000 Kunden zufrieden zu stellen und zugleich den Klimaschutz voranzubringen?

BAUMGÜRTEL: ZINQ-Oberflächen schützen Stahl für bis zu hundert Jahre vor Korrosion, aber dafür brauchen wir Energie und die Ressource Zink. Um den industriellen Mittelstand zukunftssicher aufzustellen, muss dessen industrieller Ressourcenverbrauch – sowohl im Bereich der Energie als auch der Rohstoffe – vom Wachstum entkoppelt werden, um Ökonomie mit Ökologie dauerhaft zu versöhnen. Wir brauchen Produkte – auch Oberflächen – in zirkulärer Qualität. Zur Umsetzung einer Transformation zu einer wirklich klimaneutralen und nicht nur CO₂-freien Industrie haben wir mit Planet ZINQ unser Unternehmen komplett auf ein zirkuläres Geschäftsmodell umgestellt. Damit verbinden wir Innovation und Nachhaltigkeit mit dem Ziel, unsere Produkte im Sinne von zero carbon, zero waste, zero pollution weiterzuentwickeln.



PORT LOGISTICS

WIR STEuern IHRE WAREN IN DEN SICHEREN HAFEN.

Unter Full Service versteht unsere Port Logistics, Ihnen ein effizientes, lückenloses Gesamtkonzept für Ihre individuellen Beschaffungs- und Distributionsanforderungen zu bieten. Für eine nahtlose Transportkette können wir sowohl auf eigene Kapazitäten in Häfen und im Binnenland als auch auf eine eigene Infrastruktur mit einem optimal abgestimmten trimodalen Transportnetzwerk zurückgreifen.

RHENUS PORT LOGISTICS RHEIN-RUHR GMBH

- Allround-Logistiker auf 350.000m² Fläche, davon 60.000m² Hallenfläche
- 10 Terminals an unseren Standorten Duisburg, Dortmund, Bottrop, Hamm und Essen
- Trimodale Anbindung aller wasserseitigen Umschlagsbetriebe
- Umschlag, Lagerung und Transport von Massengütern, Stückgütern inkl. Gefahrgut, Containern und Projektladungen
- Abwicklung ganzheitlicher Transportketten sowie Mehrwertdienstleistungen
- Intelligente und kostengünstige Logistik-Lösungen aus einer Hand
- Offene Zoll-Läger
- Zertifiziert nach DIN ISO 9001

Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr GmbH · Moerser Straße 59
47059 Duisburg-Neuenkamp · Deutschland
Telefon: + 49 (0)203 73808-100 · E-Mail: vertrieb.rrr@de.rhenus.com
Internet: www.rhenus.group

Wie weit kommt die derzeitige Entwicklung der Wasserstoff-Wirtschaft Ihren Zielen entgegen, wo fehlt es noch?

BAUMGÜRTEL: Es fehlt an Planbarkeit. Wir müssen heute Investitionsentscheidungen für die kommenden Jahrzehnte treffen, wissen aber nicht, in welchen Mengen und zu welchen Preisen uns Wasserstoff zu welchem Zeitpunkt zur Verfügung stehen wird.

Auch infrastrukturelle Fragen sind noch offen. An unserem Standort in Gelsenkirchen wird im Rahmen von GetH2, einem Projekt des Wasserstoffnetzausbaus, eine Wasserstoffpipeline gebaut – nur wenige Kilometer vom Stadthafen und damit von unserem Werk entfernt. Doch wer die „letzte Meile“ baut, ist völlig unklar. In anderen Ländern funktioniert das: In Belgien wird der Ausbau des Wasserstoffnetzes synchron gedacht, das heißt, das Kernnetz wird ausgebaut und gleichzeitig werden Unternehmen abgeschlossen, die eine entsprechende Nachfrage haben. Belgien ist auch schneller: Unser Werk am Hafen in Antwerpen wird bereits 2027 an das Wasserstoffverteilnetz angeschlossen.

Nicht zuletzt benötigt besonders der energieintensive Mittelstand gerade in der Anlaufphase finanzielle Unterstützung, beispielsweise in Form von Klimaschutzverträgen. Diese sind jedoch in der derzeitigen Ausgestaltung für den Mittelstand nicht zugänglich. Selbst Cluster wie der Klimahafen Gelsenkirchen sind durch nicht nachvollziehbare Spezialanforderungen für förderfähige Unternehmen ausgeschlossen. Hier bedarf es einer Anpassung, um eine angemessene Beteiligung des industriellen Mittelstands abzusichern und die Transformation aller energieintensiven Unternehmen – unabhängig von Branche und Größe – zu unterstützen.

Sie arbeiten zusätzlich mit in der bundesweit einzigartigen Initiative IN4climate.NRW, die interdisziplinär und praxisorientiert nach Wegen zum Klimawandel sucht: Wie weit sind diese Bemühungen gediehen, was darf NRW, was darf auch die Community rund um duisport davon erwarten?

BAUMGÜRTEL: IN4climate.NRW ist eine bundesweite Plattform, auf der Industrie, Wissenschaft und Politik gemeinsam innovative Strategien für eine klimaneutrale Industrie entwickeln. So können Industrie und Mittelstand ihre Perspektiven einbringen, z. B. durch die Erarbeitung von technischem Wissen, Grundsatzpapieren oder Handlungsleitfäden.

Ein Beispiel ist der Markthochlauf von Wasserstoff: Innovationen wie hybridisierte Ofentechnik ermöglichen, Prozesswärmeanlagen flexibel als Entlastungsanlagen für überschüssigen Ökostrom zu nutzen – allerdings nur, wenn sie in der Grundlast mit Wasserstoff betrieben werden.

Auch die Rohstoffsicherung spielt eine zentrale Rolle. Durch die Ökodesignverordnung der EU verändern sich Prozesse und Produkte, die als Rohstofflager dienen sollen. Ziel sind langlebige, materialgesunde und vollständig recycelbare Produkte in Triple-Zero-Qualität, die am Ende ihres Lebenszyklus den gleichen Wert wie Primärrohstoffe haben. Das mindert Rohstoffknappheit und -abhängigkeit und stabilisiert Preise.

Ein Beispiel ist der geschlossene Rohstoffkreislauf für Zink. Solche Projekte erfordern Innovationen, Investitionen und Partner entlang der Wertschöpfungskette – gestützt durch ein starkes Netzwerk wie IN4climate.NRW.

Interview: Peter Lamprecht

HOYER

Voller Service in einer Karte

Bargeldlos tanken an mehr als 5.500 Stationen

- MwSt.-Rückerstattung
- Pannen-/Mobilitätsservice
- Führerscheinkontrolle
- Hoyer Pay in der Hoyer App
- Dieselinспекtor
- InTruck Payment
- Kautionservice
- Maut-Service
- Hoyer Maut-Box
- Lkw-Wäsche
- Lkw-Parkplätze
- Kundenportal

Beantrage jetzt
Deine Hoyer Card!



Wilhelm Hoyer B.V. & Co. KG
Energie-Service Duisburg
Im Freihafen 4
47138 Duisburg
Tel. +49 203 28240

hoyer.de



Von wegen *Winter-Blues*



Die beiden großen Duisburger Kunst-
museen sorgen dafür, dass in Duisburg
im Winter keine Langeweile aufkommt.

Installationsansicht Miquel Barceló: *Vida y Muerte*
© Miquel Barceló / VG Bild-Kunst, Bonn 2024, Foto: Mick Vincenz



Grisaille avec tigre et espadon, 2022, Mixed media auf Leinwand
© Miquel Barceló / VG Bild-Kunst, Bonn 2024, Foto: David Bonet



Henry Moore, Skulpturale Objekte, 1949
© Henry Moore Foundation, Foto: Museum

So feiert das Lehmbruck Museum in diesem Jahr sein 60. Jubiläum und das nun bereits mit einer zweiten großen Ausstellung. Nach „Courage – Lehmbruck und die Avantgarde“, die das Zusammenspiel des Bildhauers Wilhelm Lehmbruck mit Künstlern der Moderne zeigte, folgt nun „Henry Moore – For Duisburg“ (bis 19. Januar 2025). Spätestens als Bundeskanzler Helmut Schmidt im Jahr 1979 eine seiner liegenden Monumentalfiguren „Large Two Forms“ vor dem Bonner Kanzleramt aufstellen ließ, dürfte der weltbekannte englische Künstler Henry Moore (1898–1986) auch in Deutschland zu den bekanntesten Bildhauern der Moderne gehören. Was aber wenige wissen: Moore hat eine ganz besondere Beziehung zu Duisburg und dem Lehmbruck Museum.

Kein Zufall also, dass sein grafisches Werk in der neuen Ausstellung im Vordergrund steht. Denn kurz nach Eröffnung des Museums im Jahr 1964 kam Henry Moore nach Duisburg, um dort das nach den Plänen von Manfred Lehmbruck gebaute erste Museum für moderne Skulptur zu besichtigen. Er war offenbar derart beeindruckt, dass er dem Museum seit dem Jahr 1965 je ein Blatt all seiner künftig erscheinenden Grafiken zusicherte – geschenkt oder zu einem „Freundschaftspreis“. Manche Blätter signierte er dabei sogar mit „For Duisburg“. Daraus entstand schließlich mit 470 Werken eine der weltweit größten Sammlungen seines grafischen Schaffens. Zur Verdeutlichung: Sein grafisches Gesamtwerk umfasst insgesamt knapp 720 Arbeiten. Diese Grafiken sind dabei in der Regel keine Entwürfe für Skulpturen, sondern erkunden als

eigenständige Werke die Möglichkeiten und Erscheinungen von Formen in Raum und Natur. Einige ausgewählte graphische Arbeiten (35 Lithografien, 31 Radierungen, fünf Zeichnungen und zwei Holzschnitte) stehen in der Ausstellung nur zehn Figuren gegenüber – mit einer Ausnahme zumeist kleinere Werke als Leihgaben verschiedener Museen bzw. Sammler. Aus dem Bestand des Lehmbruck Museums ist nur eine kleinere Figur. Doch finden sich zwei große Skulpturen von Moore in der Dauerausstellung im Skulpturenhof.

Moore prägte mit seinen monumentalen Skulpturen die Bildhauerkunst weltweit. Die Arbeiten sind oft Abstraktionen des menschlichen Körpers, typischerweise als „Mutter und Kind“ oder als „liegende Figur“. Themen, die Moore in seinen bildhauerischen Arbeiten bewegen, kommen auch in seinem grafischen Werk zum Ausdruck. Ganz allgemein geht es um die Verbindung von organischen mit geometrischen Formen. Neben menschlichen Figuren in unterschiedlichen Abstraktionen greift Moore auch auf Motive aus der Natur und insbesondere der Tierwelt zurück. Eine besondere Vorliebe hatte er dabei offenbar für Schafe, die in verschiedenen und sogar naturalistischen Darstellungen vorkommen. Einem skelettierten Elefantenschädel gewinnt er ebenfalls ganz neue Perspektiven ab.

Bis zum 30. März 2025 präsentiert indessen das im Innenhofen beheimatete Museum Küppersmühle für Moderne Kunst (MKM) ebenfalls eine Sonderschau: Unter dem Titel „Geronimo“ sind dort 104 Zeichnungen und 18 Gemälde

von Siegfried Anzinger (geb. 1953 in Österreich) im Oberlichtsaal des Neubaus zu sehen. Der Werkzyklus aus den Jahren 2023 und 2024 beschäftigt sich mit der Geschichte des Heiligen Hieronymus (italianisierend „Geronimo“), einem bedeutenden lateinischen Kirchenvater und Bibelübersetzer, der im 4./5. Jahrhundert lebte. Dabei wurde er der Legende nach von einem Löwen begleitet. Anzinger beschreibt dessen Leben aber in einer sehr eigenwilligen Weise und verlegt seine Anekdoten zum Teil in Landschaften aus der eigenen Jugend oder vermischt sie mit eigenen Eindrücken. „Mit seiner leichten und virtuoseren Zeichentechnik, geprägt durch exzessive Schnelligkeit und Leichtigkeit in der Ausführung, interpretiert Anzinger Anekdoten aus der Geschichte des Hieronymus auf humorvolle originelle Weise“, erläutert Museumschef Walter Smerling. Fiktion und Realität, Materialität und Immaterialität durchdringen und überlagern sich dabei in seinen Werken. Unterschiedliche Szenen und Ereignisse werden skizziert, interpretiert und teilweise phantasievoll ergänzt.

Für Anzinger ist Hieronymus eine typische Figur der Malerei und weniger eine der Religion. „Für mich zählt das

Motivische in meiner Zeichnung beziehungsweise meiner Malerei mehr als die Umsetzung. Daher sehe ich mich auch weniger als Maler, sondern mehr als Regisseur, der die jeweiligen Spielszenen anordnet“, erläutert er anlässlich des Presserundgangs. Er arbeitet bevorzugt mit Bleistift aber auch mit Tusche und Buntstift. Seine Gemälde malt er mit Leimfarbe auf Leinwand, die wie die Aquarellfarbe auf Papier nicht korrigierbar ist. Anzinger gehört zur Generation der „Neuen Wilden“, die Anfang der 1980er Jahre europaweit für Aufsehen sorgten. Der Österreicher war Professor an der Kunstakademie Düsseldorf. Heute lebt und arbeitet er in Köln und auch in Wien.

Bis zum 19. Januar zeigt das MKM mit „Vida y Muerte“ die erste Einzelausstellung von Miquel Barceló (geb. 1957, Mallorca) in einem deutschen Museum. Zu sehen sind rund 70 Werke aus allen Schaffensphasen, darunter Gemälde, Keramiken, Skulpturen, Skizzenbücher und Buchillustrationen.

Text: Axel Granzow

EXPERIENCE. INNOVATION. PARTNERSHIP.

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

haegerundschmidt.com

**HAEGER & SCHMIDT
LOGISTICS**



Ideale Transportroute gesucht?

Legen Sie jetzt Ihre perfekte Route
fest und erhalten Sie direkten Zugriff
auf das größte Hinterlandnetzwerk
von/nach Duisburg:

Nutzen Sie unseren dynamischen Route-
scanner – als Planer für den Kombinierten
Verkehr werden automatisch Services für
Zug und Binnenschiff kombiniert.

Finden Sie Ihre ideale Transportroute –
schnell, digital, nachhaltig!



Impressum

59. Jahrgang – Heft 04/2024

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

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

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

Autoren dieser Ausgabe:

Tobias Appelt
Andreas Bartel
Axel Granzow
Wolfgang Koschny
Peter Lamprecht

Presserechtliche Verantwortlichkeit:

Andreas Bartel, Leiter
Unternehmenskommunikation

Visuelles Konzept, Design & Satz:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Titelfoto:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Fotos ohne Copyright-Angaben:

duisport

Druck & Verarbeitung:

Druckerei Rindt GmbH & Co. KG, Fulda

Nachhaltigkeit:

Das duisport magazin wird auf einem
Papier gedruckt, das das Umweltzeichen
„Blauer Engel“ trägt. Dieses steht seit
über 45 Jahren für besonders hohe
Standards zum Schutz unserer Umwelt
und Gesundheit.

Der Hafen & seine Kontakte

Der Duisburger Hafen am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr ist mit einem Umschlag von mehr als 100 Millionen Tonnen und einer Wertschöpfung von rd. 3 Milliarden Euro jährlich der größte Binnenhafen weltweit. Die trimodale (Wasser, Schiene, Straße) Logistikkreuzung 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 knapp 26.800 Arbeitsplätze vom Hafen ab, in der Region sind es über 51.000. Die hafeninduzierten Investitionen der angesiedelten Unternehmen belaufen sich jährlich auf mehr als 250 Millionen 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: +49 203 803-0
mail@duisport.de

logport Logistic-Center Duisburg GmbH

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

logport ruhr GmbH

Logistikimmobilien im Ruhrgebiet
Tel: +49 203 803-4322
info@logport-ruhr.de

duisport industrial solutions West GmbH

Verpackungslogistik und Transportlösungen
für die Investitionsgüterindustrie
Tel: +49 203 8032-2
dis-west@duisport.de

duisport logistics & port services GmbH

Logistische Dienstleistungen
Tel: +49 203 803-0
dlps@duisport.de

duisport consult GmbH

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

duisport rail GmbH

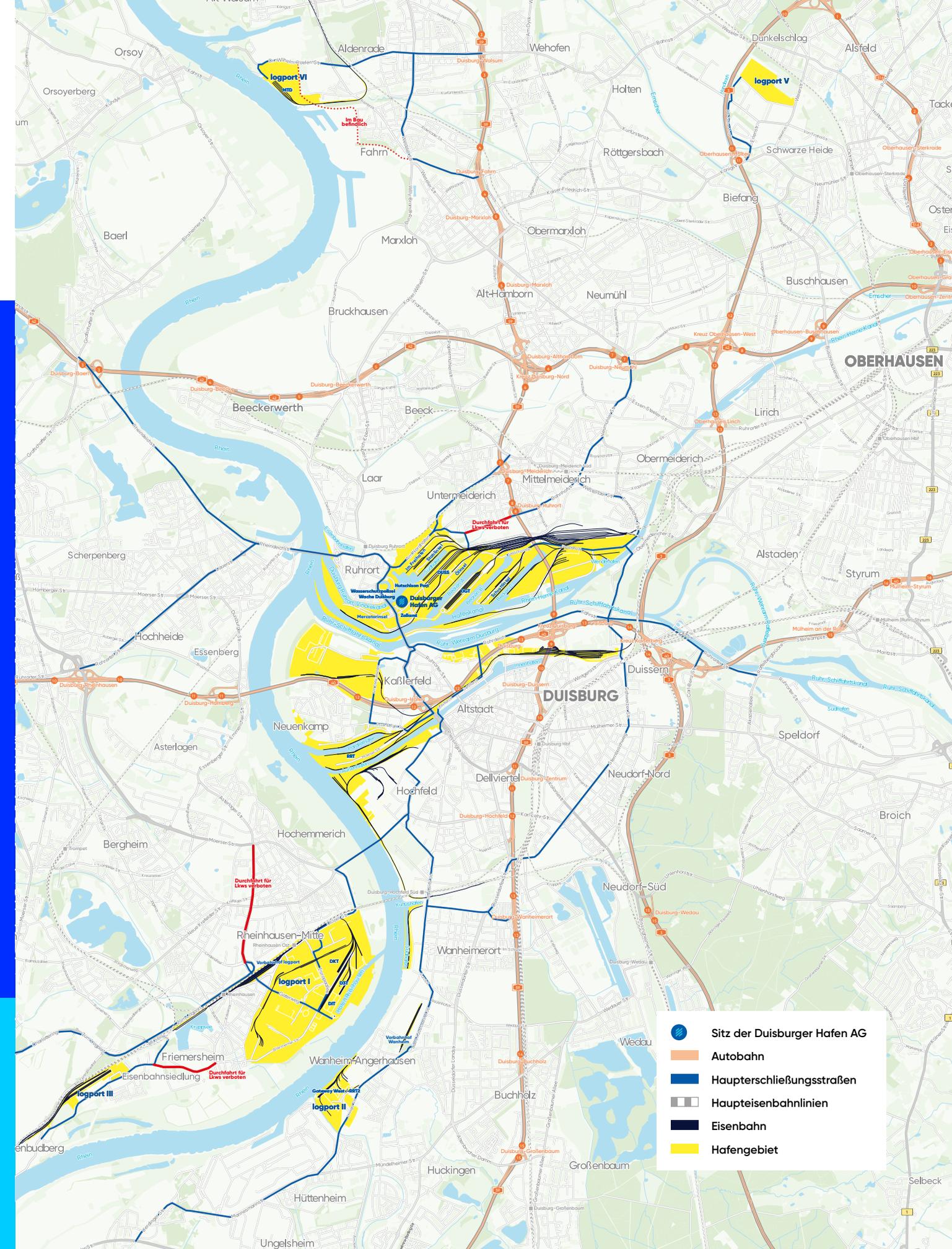
Öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Tel: +49 203 803-4202
dpr@duisport.de

KONTAKT 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

UNTERNEHMENSKOMMUNIKATION

Tel: +49 203 803-4465 | presse@duisport.de





**duisport –
Duisburger Hafen AG**

Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg

Telefon: +49 203 803-0

mail@duisport.de
www.duisport.de

