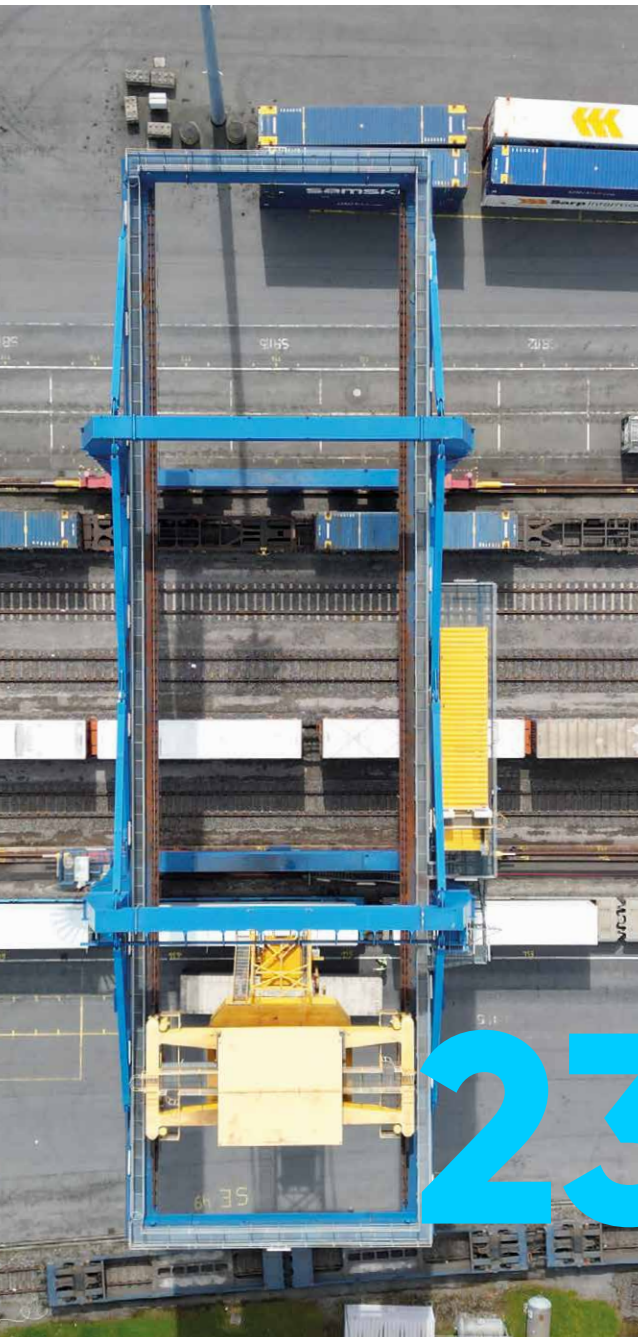




23

Inhalt



HAFEN

- duisport vereint logistische Dienstleistungen in neuer Einheit **4**
- Platz für über 90 Lkw **6**
- Sicher ist sicher **8**
- Kurz notiert **10**
- Der Kran steht **12**
- Ein guter Grund **14**

NETZWERK

- DistriRail stellt sich neu auf **16**
- startport GmbH: Innovative Partnerschaften **18**

DIGITAL

- Neue Ausbildung mit Zukunftsgeist **22**

IM FOKUS

- Impulse für die weltweiten Lieferketten **23**
- Binnenschifffahrt trotz Niedrigwasser **30**

PORTRÄT

- Maersk: Mehr als eine Halle **36**

KULTOUR

- Haniel auf eigenem Weg **40**

SERVICE

- duisport-Eventkalender **46**
- duisport-Routescanner für Ihre ideale Transportroute **49**
- Impressum **49**
- Der Hafen und seine Ansprechpartner **50**
- Hafenplan **51**



36



duisport vereint logistische Dienstleistungen in neuer Einheit

Aus duisport agency, duisport facility logistics und Bohnen Logistik wird künftig die duisport logistics & port services.

Die duisport-Gruppe fasst sämtliche logistischen Dienstleistungen in einer neuen Einheit zusammen: Ob weltweite intermodale Transportkonzepte, Containerstauaktivitäten, Kontraktlogistik, Straßengüterverkehr oder Terminal Services – duisport bietet das gesamte Portfolio künftig aus einer Hand an.

„Der Aufbau der neuen Einheit ist für duisport ein Meilenstein: Wir versetzen das Unternehmen damit in die Lage, das gesamte operative Geschäft zusammenzuführen und unseren Kunden maßgeschneiderte, zielgerichtete Lösungen anzubieten“, sagt Lars Nennhaus, COO & CTO von duisport.

Geschäftsführer der logistischen Einheit sind (von links): Volker Grzybowski, Julian Schneider und Peter van Ling.



Dazu verschmelzen die Gesellschaften duisport agency, duisport facility logistics und Bohnen Logistik zur duisport logistics & port services (dlps). Dieser Prozess soll bis Ende August dieses Jahres abgeschlossen sein und gilt rückwirkend zum 1. Januar 2024.

duisport-CEO Markus Bangen: „Mit der Bündelung der logistischen Dienstleistungen senden wir ein klares Signal: Als kompetenter und zuverlässiger Partner für Logistik ist duisport die erste Wahl in der Region. Wir schaffen eine transparente Struktur, etablieren effiziente Abläufe und schärfen unseren Kundenfokus.“

Klarer Fokus auf das operative Geschäft

Die neue Einheit wird von einem Trio geleitet: Geschäftsführer sind Volker Grzybowski, Julian Schneider und Peter van Ling,

die direkt an Lars Nennhaus berichten. Innerhalb der duisport logistics & port services werden zwei operative Geschäftsbereiche geschaffen, die das Leistungsportfolio der neuen Einheit klar abgrenzen und einen eindeutigen Fokus auf das operative Geschäft legen: „transport“ und „logistics and port services“. Zusätzlich wird mit „shared services“ ein Bereich verankert, der die Geschäftsbereiche gezielt in ihrer operativen Tätigkeit unterstützt und die strategische Entwicklung der neuen Einheit vorantreibt. ■

Text: Andreas Bartel

Platz für über 90 Lkw

Die Baustelle des neuen Lkw-Parkplatzes im Duisburger Hafen nimmt weiter Fahrt auf!

Am Ende von Hafenbecken C in Duisburg-Meiderich stehen die Bagger bereit für die letzte Bauphase: Hier, in der inzwischen komplett abgerissenen Triton-Schiffswerft, baut der Duisburger Hafen auf einer Fläche von rund 21.300 Quadratmetern bis Mitte des Jahres einen modernen Parkplatz. Über 90 Lkw können hier abgestellt werden. Raus aus den Wohngebieten, rauf

auf den Parkplatz: Das ist eines der wichtigsten Ziele des Neubaus. „Um noch mehr Stellplätze anbieten zu können, haben wir sogar ein Stück des Hafenbeckens aufgefüllt“, so der bei duisport zuständige Bauexperte Thomas Mistereck. Darüber wird künftig das – durch eine unterirdische „SediPipe-Anlage“ gereinigte – Oberflächenwasser ins Hafenbecken fließen.



Am Ende von Hafenbecken C in Duisburg-Meiderich entsteht der neue Parkplatz und wir stets seitens der Bauabteilung von duisport begleitet.



Mit dem Start des Zukunftsterminals auf der ehemaligen Kohleninsel, dem Duisburg Gateway Terminal, soll der Parkplatz an der Schlickstraße Ecke Sympherstraße fix und fertig sein.

Dann wird die Fläche nicht nur hell erleuchtet sein, sondern es steht auch ein neues, 140 Quadratmeter großes Gebäude an der Einfahrt zum Parkplatz. Hier können sich Truckerinnen und Trucker rund um die Uhr anmelden, duschen und die WCs benutzen.

Bewirtschaftet werden soll der Parkplatz fernab des Wohngebiets von den Wirtschaftsbetrieben der Stadt. ■

Text: Wolfgang Koschny

Was ist eine SediPipe-Anlage?

Die SediPipe-Anlage ist ein spezielles System zur Behandlung von Regenwasser. Es handelt sich um eine Art Filteranlage, die in Regenwasserkanälen oder -abflüssen installiert wird, um Schmutzpartikel, Sedimente und Schadstoffe aus dem abfließenden Regenwasser zu entfernen. Diese Anlage trägt dazu bei, die Wasserqualität zu verbessern und die Belastung der Umwelt durch Schadstoffe zu verringern.



Aktuell findet der Einbau der SediPipe-Anlage statt.

Sicher ist sicher

Jörg Heyer und Frank Matthiesen sind das neue Duo bei der Hafensicherheit. Ob Falschparker, Wildcamper oder umgefahrene Schilder: Ihnen entgeht nichts!



Das Team der Hafensicherheit (von links): Frank Matthiesen und Jörg Heyer.

„Schon wieder ...“ Jörg Heyer schüttelt genervt den Kopf, während er vorsichtig seinen weißen Audi vor dem Führerhaus eines Lasters parkt. „Gestern stand der Lkw da vorne, jetzt hier – und wieder komplett auf dem Gehweg. Hier kommt keiner mehr vorbei.“

Jörg Heyer ist seit Oktober für die „Hafensicherheit“ bei duisport zuständig. Und Lkw, die sich quer stellen, hat er bei seinen täglichen Schichten besonders im Blick. Genauso wie Frank Matthiesen, der im Januar dieses Jahres mit in ins Sicherheitsteam kam.

Hafenflächen im Blick

Diesmal sind die beiden auf logport I fündig geworden. Gleich hinter der engen Kurve beim Stellwerk. „Da muss doch einer am Steuer sitzen, der überhaupt nicht fahren kann“, schimpft der gelernte Eisenbahner leise vor sich hin. Ob das so ist, kann er diesmal nicht klären: Der Fahrer ist weg, die Tür verriegelt. Schnell ein Foto, dann geht es auch schon weiter. Viel Zeit bleibt nicht. Immerhin muss er alle Hafenflächen zwischen Rheinhausen und Walsum im Blick behalten. Von logport I bis logport VI: „Unser Job ist es, frühzeitig Gefahren

und Verstöße zu entdecken. Im besten Fall können wir das Problem dann sogar schon vor Ort lösen“, erklärt Heyer, der zusammen mit seinem Kollegen weite Wege zurücklegen muss, um alle Ecken des Hafens in Duisburg zu erreichen. Heyer: „An einem Tag bin ich bei meiner Runde fast 200 Kilometer gefahren.“ Für die Hafenromantik hat er dabei keine Zeit. „Tunnelblick“, sagt er selbst und meint damit: gleichzeitig auf den Verkehr achten und gleichzeitig alles im Blick haben, was den Hafen unsicher machen könnte.

Matthiesen genießt seine Arbeit trotz alledem. „Der Hafen ist so groß und hat so viele unterschiedliche Dinge zu bieten. Das wird nie langweilig“, so der ehemalige Betriebsleiter und Qualitätsprüfer der duisport rail.

Abgestellte Paletten, volle Müllsäcke, verwaiste Einkaufswagen: Den Männern von der Hafensicherheit entgeht nichts. Erst recht nicht das umgefahrene Schild am Parkstreifen, an dem sie nicht vorbeifahren, ohne eine Notiz und ein Foto zu machen. „Das Schild hatte ich schon ein paar Mal. Das sehen die Laster beim Rückwärtsfahren einfach nicht. Das melde ich dann der Hafenbehörde und die geben das weiter an die Stadt“, so Heyer. Auch bei falsch abgestellten Lastwagen oder Verstößen gegen die Verkehrsordnung bleibt der Hafensicherheit nichts weiter übrig, als mahnend den Finger zu heben. „Wir sind ja keine Hilfspolizei“, macht Heyer deutlich. Aber er weiß auch: Allein die Präsenz, die direkte Ansprache des Duos sorgt für mehr Ruhe und Ordnung auf dem logport-Gelände.

Für duisport-Vorstand Lars Nennhaus ist dies besonders wichtig: „Die Sicherheit der Terminals und Anlagen, aber auch im gesamten Gebiet des Duisburger Hafens ist Grundvoraussetzung dafür, dass alles reibungslos läuft und wir vertrauensvoll mit unseren Pächtern zusammenarbeiten können.“

Die Hafensicherheit gehört organisatorisch zur Hafenbehörde. Daher freut sich besonders Jan Brand, der die Behörde leitet, über die Verstärkung: „Schon nach wenigen Wochen haben wir gemerkt, wie wichtig die Präsenz vor Ort ist.“ Denn es geht nicht allein um Müll und parkende Laster. Auch auf Wildcamper oder Angler, die verbotenerweise im Hafen auf den großen Fang warten, treffen Jörg Heyer und Frank Matthiesen immer wieder einmal. „Ein ruhiger Ton und eine klare Ansage machen – das reicht oft schon, um ein Problem zu lösen“, so Matthiesen.

Ein defekter Zaun, eine beschädigte Beleuchtung – all das landet auf dem Zettel. Auch die ISPS-Anlagen, an denen besondere Sicherheitsmaßnahmen ergriffen wurden, haben Heyer und Matthiesen bei ihren Terminal-Touren im Blick. Der ISPS-Code wurde vor allem eingeführt, um Lieferketten vor Terroranschlägen und Manipulationen zu schützen. „Wenn hier was nicht stimmt, müssen wir schnell reagieren“, so Heyer. „Sicher ist sicher!“ ■

Text: Wolfgang Koschny





PREMIERE IM DUISBURGER HAFEN: PLUG POWER PRODUZIERT WASSERSTOFF!

Das US-Unternehmen für Brennstoffzellentechnologie Plug Power produziert ab April dank des nötigen Elektrolyseurs täglich rund 420 Kilo Wasserstoff. „Das ist nicht viel, es soll aber auch erstmal nur für uns reichen“, so Standortleiter Robert Zalinski (im Bild am neuen Kompressor). Zum Vergleich: Die geplante Direktreduktionsanlage von thyssenkrupp steel wird jeden Tag fast 400 Tonnen Wasserstoff für die Stahlherstellung brauchen.

Der Wasserstoff, der hier entsteht soll gespeichert, abgefüllt und direkt für den Betrieb der Plug Power-Halle verwendet werden.

Die Firma hat auf dem duisport-Gelände vor knapp zwei Jahren ihr europäisches Service- und Logistikzentrum eröffnet. Dazu gehören ein Überwachungs-, Diagnose- und technisches Supportzentrum, ein „grüner“ Wasserstoffgenerator mit einer Elektrolyseur-Infrastruktur vor Ort, ein Versand-, Innovations- und Logistikzentrum sowie ein Schulungsraum.

FERTIGSTELLUNG: WICHTIGSTE WEICHE AUF LOGPORT I ERNEUERT

„Wir haben auf logport I die Weiche auf ‚Zukunft‘ gestellt“, freut sich duisport-Vorstand Lars Nennhaus. An vier Wochenenden hatten die Eisenbahner im #teamduisport die wichtigste Weiche auf logport I, die die DKW 409, samt Gleisbett erneuert. „Das ist eine Investition, mit der wir die Belastbarkeit und Zukunftssicherheit des Standorts deutlich erhöhen“, so der Technik-Vorstand.

„Unser Bahnteam hat tolle Arbeit geleistet!“ Die „Doppelkreuzungsweiche“ (DKW) schickt seit zwei Jahrzehnten ausnahmslos alle Züge aufs richtige logport-Gleis. Über 100 Züge sind das jeden Tag. In 20 Jahren waren das rund 730.000 Fahrten – à 80 Achsen, à 15 Tonnen sind das 880 Millionen Tonnen die alte DKW passiert hatten! „Kein Wunder, dass durch die hohe Belastung die Schienenköpfe an der Verschleißgrenze, die mechanisch-beweglichen Weichenteile verschlissen und die Holzschwellen biologisch verfallen waren“, so Jörg Küppers, Abteilungsleiter „Infrastruktur Bahn (IB)“ bei duisport.



Die wichtigste Weiche auf logport I, die die DKW 409, wurde samt Gleisbett erneuert.



CHRISTINA RUBACH IST HEAD OF ESG BEI DUISPORT

Christina Rubach arbeitet seit vier Jahren für duisport an Nachhaltigkeits-Themen. Sie hat den ESG (Environmental, Social and Governance)-Bereich mit aufgebaut und sich „intensiv damit beschäftigt, welche Antworten wir als Hafen auf Fragen zur Klimakrise geben können.“

Als Leiterin des neuen Bereichs kann sie diese Aspekte noch gezielter in die langfristige Unternehmensstrategie einbringen und die Kompetenzen für duisport bündeln. Sie ist außerdem für die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards bei duisport verantwortlich.



Von links: Christan Basler (EVO), Florian Dennewitz, Susanne Raedeker (AGR), Gorge Deerberg (UMSICHT)
© UMSICHT-Förderverein/Fraunhofer UMSICHT

MASTERARBEIT ÜBER DAS DUISBURG GATEWAY TERMINAL: STUDENT WIRD AUSGEZEICHNET

Wie kann ein Terminal klimaneutral funktionieren? Mit dieser Frage hat sich Florian Dennewitz, Student der Technischen Hochschule Köln, in seiner Masterarbeit auseinandergesetzt und wurde dafür vom Fraunhofer-Institut UMSICHT ausgezeichnet.

Mit Hilfe von Daten aus dem Duisburger Hafen baute er verschiedene Terminals digital nach. Dadurch konnte er dann das Duisburg Gateway Terminal mit einem konventionellen Terminal vergleichen.

„Für den klimaneutralen Betrieb eines Terminals ist es vor allem wichtig, dass die Krane mit grünem Strom laufen. Der CO₂-Ausstoß von Terminalgebäuden, Reachstackern oder Landstrom-Ladesäulen etc. fällt im Vergleich viel weniger ins Gewicht“, fasst Dennewitz zusammen.

Insgesamt kommt der Student zu dem Ergebnis: „... dass in allen Szenarien der Optimierung die Klimaschutzziele durch das DGT erreicht werden können. Damit ist das DGT als Vorzeigeprojekt für die Einsparung an CO₂-Emissionen einzuordnen.“

LOGISTIKIDS 2023 AUSGEZEICHNET

„Wie kommen die Fischstäbchen in die Pfanne? Und wie kommt das Fahrrad ins Geschäft?“ Auch 2023 konnten Kinder die Logistik spielerisch und kreativ beim Wettbewerb „LogistiKids“ kennenlernen.

Ende Januar wurden nun die Sieger des Wettbewerbs durch die Schirmherrin NRW-Wirtschaftsministerin Mona Neubaur gekürt. Eine tolle Initiative, die auch duisport gerne regelmäßig unterstützt!



Potenzielle Nachwuchskräfte von morgen: Je drei Grundschulklassen und Kindergartengruppen wurden ausgezeichnet.
© Busch/IHK Nord Westfalen

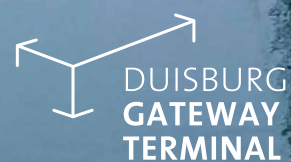
AUSGEZEICHNETER AUSBILDUNGSBETRIEB

Erfolgreiche Zertifizierung: duisport ist zum achten Mal in Folge „Ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb“.

Auch 2023 beantworteten die Auszubildenden des Unternehmens in einer anonymen Befragung rund 100 detaillierte Fragen zur Qualität ihrer Ausbildung. Wichtige Kriterien für die Qualitätsüberprüfung sind unter anderem die konkreten Ausbildungsinhalte, der Umgang mit den Auszubildenden im Betrieb oder auch Zukunfts- und Aufstiegschancen für die Bewerber.



Der Kran steht



Auf dem Gelände des Duisburg Gateway Terminal (DGT) in Ruhrort ragen inzwischen schon drei Krane in den Himmel. Der neue Kran ragt nicht ganz so weit aufs Terminalgelände wie die anderen beiden Terminalkrane. Was aber gleich ist: Auf einer Spurbreite von fast 60 Metern fahren die Krane und sollen bald Container mit einem Gewicht von bis zu 43 Tonnen übers trimodale Terminal bewegen.



Ein guter Grund

Die Vermesser des Duisburger Hafens waren wieder auf Tour: Mit Echolot und Satellitentechnik hat das duisport-Team die Tiefe der Hafenbecken gecheckt – und nebenbei im Wasser nach Steinen, Schrott und tiefen Löchern gesucht.



21 Hafenbecken hat die Vermessung im Blick. Das ist eine Gewässerfläche von etwa 155 Hektar, was in etwa 217 Fußballfeldern entspricht. Dafür wurde die duisport 1, das Arbeitsschiff des Hafens, wieder einmal für kurze Zeit zum Messboot mit Hightech-Ausstattung. Herzstück des Ganzen: die Unterwassereinheit mit Schwingerkopf, Bewegungssensor und Schallgeschwindigkeitssensor, die am Bug des Schiffes ins Wasser gelassen wurde. Von außen betrachtet passierte hier nicht viel: Nur in Schrittgeschwindigkeit schlich die duisport 1 durchs Hafenbecken. Das Wunder geschah im Steuerhaus: Hier setzte sich auf dem Monitor Pixel für Pixel, Punkt für Punkt ein kunterbuntes Bild zusammen – die Topografie der Hafensohle. Wie tief ist es hier? Gibt es Auskolkungen, Verschlammungen oder gar Fremdgegenstände? „In Summe bilden diese Informationen wichtige Grundlagen für eine sichere Schifffahrt, den Betrieb der Hafenanlagen und der Instandhaltung der Infrastruktur“, erklärt Vermessungsingenieur Erik Giesen.

Was nicht in die Unterwasserwelt gehört, wird anschließend ausgebaggert oder herausgehoben.

NACHGEFRAGT BEI ...



ERIK GIESEN
Vermessungsingenieur
bei duisport

Erstaunlich: Auf den ersten Blick sieht man der duisport 1, dem Arbeitsschiff von duisport, gar nicht an, dass ihr gerade dabei seid, die Hafensohle zu vermessen ...

ERIK GIESEN: Wer technikaffin ist, kann das höchstens an der zusätzlichen GPS-Antenne und dem GPS-Kompass erkennen.

Der Rest passiert drinnen?

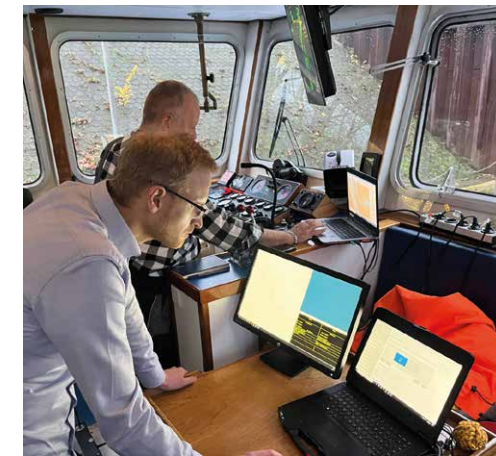
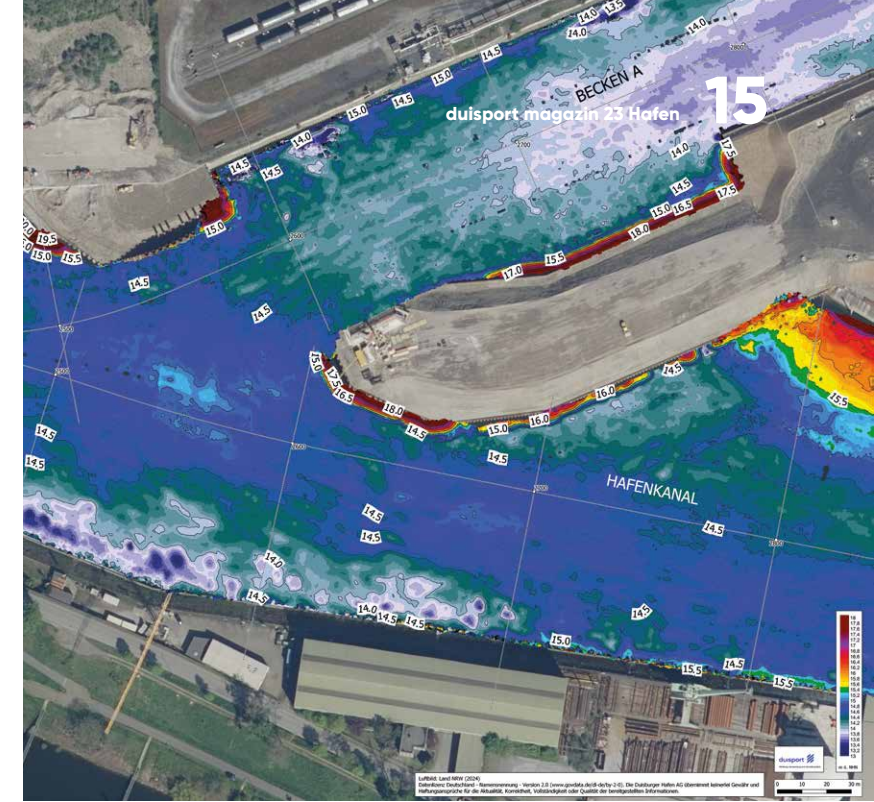
ERIK GIESEN: Ja, über einen leistungsstarken Rechner im Steuerhaus werden die technischen Komponenten überwacht und gesteuert. Durch den Empfang von korrigierten GPS-Signalen kann die Position des Schiffes in Echtzeit bis auf wenige Zentimeter genau bestimmt werden. Simultan zur Positionsbestimmung werden dann die Bewegungen des Schiffes und die Tiefenmessungen zum Grund zum jeweiligen Zeitpunkt aufgezeichnet.

Wie kann man sich das vorstellen?

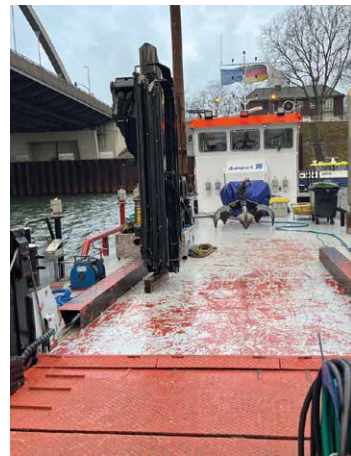
ERIK GIESEN: Wir messen immer Stück für Stück, immer fächerförmig, quer zur Fahrtrichtung. Bei einer Fahrt erfassen wir so einen Streifen mit einer Breite von rund 50 Metern. Im Anschluss werden nach Auswertung aller Messdaten 3D-Koordinaten bestimmt und digitale Karten angefertigt.

Geht es nur um die Tiefe?

ERIK GIESEN: Neben der reinen Tiefenmessung werden auch Sidescan-Daten gewonnen, die uns Hinweise auf Fremdgegenstände im Gewässer geben können. Primär geht es darum, eine sichere Schifffahrt und ausreichend Tiefe in den Fahrrinnen und Hafenbecken zu gewährleisten. Aber ebenso wichtig ist es, unsere Uferanlagen im Blick zu haben: Gibt es zum Beispiel Verschlammungen im Bereich von Löschwasserpumpen? Aber auch sogenannte Auskolkungen, also Löcher in der Hafensohle, schauen wir uns genau an. Diese werden häufig durch die Strömung



Das Vermessen der Hafensohle...



... findet auf der duisport 1, dem Arbeitsschiff von duisport, statt.

der Schiffsschrauben der großen Schiffe an den Anlegestellen gebildet. Wenn man hier nicht rechtzeitig die Hafensohle mit einer Verfüllung sichert, kann dies zu Schäden an den Spundwänden führen, da diese nur eine begrenzte Einbindetiefe haben. ■

Text: Wolfgang Koschny

DistriRail stellt sich neu auf

... und stärkt seine Position entlang der Rheinschiene zur effizienten Steuerung der Warenströme aus Rotterdam.



Halten jeweils ein Drittel der Gesellschaft: duisport, Contargo und Van Donge & de Roo B.V.

Der niederländische Bahnoperator DistriRail stellt sich neu auf, um seine Position entlang der Rheinschiene auszubauen und zu stärken. Dazu wird Contargo, eines der führenden Container-Hinterlandlogistik-Netzwerke Europas, zum 1. Januar 2024 neuer Mitgesellschafter der DistriRail B.V. duisport, Contargo und Van Donge & de Roo B.V. halten dann jeweils ein Drittel an der Gesellschaft. Die Neuaufstellung erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden.

DistriRail wird künftig von allen drei Partnern gleichberechtigt geführt und erhält eine unabhängige Geschäftsführung. duisport hatte bereits 2015 50 Prozent der Anteile an DistriRail von Van Donge & de Roo B.V. erworben, um die Schienenanbindung der Rotterdamer Hafenterminals an die Drehscheibe Duisburg weiterzuentwickeln.

„Wir freuen uns, durch die Beteiligung an DistriRail den Bereich Schienenverkehr bei Contargo weiter zu stärken. Schon seit vielen Jahren sind wir sowohl Kunde von als auch Dienstleister für DistriRail. Eine Kooperation auf gesellschaftlicher

Ebene war dementsprechend ein logischer nächster Schritt, von dem insbesondere unsere Kunden profitieren werden“, sagt Thomas Löffler, Geschäftsführer der Contargo GmbH & Co. KG. „Gemeinsam mit unseren Mitgesellschaftern planen wir in den kommenden Jahren einen deutlichen Ausbau der Rundlaufanzahl auf der Relation Rotterdam-Duisburg.“

„Mit Contargo haben wir einen weiteren starken Partner für DistriRail gewinnen können. Gemeinsam können wir die Warenströme aus Rotterdam über den zentralen Logistikhub Duisburg und die Rheinschiene noch effizienter steuern und dabei auf individuelle Kundenbedürfnisse eingehen. Gleichzeitig stärken wir den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene und verbessern den Modal Split“, sagt duisport-CEO Markus Bangen. ■

Text: Andreas Bartel

HAFEN TRIFFT FESTLAND

Duisburg
07.05.2024

Alternative Wege in der Logistik: Welche Chancen bieten die niedersächsischen Seehäfen mit Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen Wilhelmshaven den Unternehmen und Logistikdienstleistern der Wirtschaftsregion Duisburg?

In der Gebläsehalle im Landschaftspark Duisburg
Save the date

LET'S TALK

WIR DISKUTIEREN FÜR SIE UND MIT IHNEN. Möchten Sie dabei sein? Sprechen Sie uns an!

Eine Veranstaltung von:

SEAPORTS niedersachsen | JADEWESERPORT WILHELMSHAVEN | EUROGATE

In Kooperation mit:

CONTARGO® trimodal network | DS CARD+DRIVE Partner im tankpool24 | duisport | EUROGATE Intermodal | Hapag-Lloyd | ROLAND | TFG TRANSFRACHT

Container Terminal Wilhelmshaven
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Susanne Thomas
Telefon +49 (0) 4421 409 80 35
s.thomas@jadeweserport.de
www.jadeweserport.de

startport GmbH: Innovative Partnerschaften

Wie funktioniert die Plattform für Innovationen in Logistik und Supply Chain?

Das Erfolgsrezept der startport GmbH liegt darin, Innovationen zu fördern und starke Partnerschaften in der Logistikszene aufzubauen. Mit unterschiedlichen Partnerschaftsmodellen haben Unternehmen die Möglichkeit, spannende Innovationen zu entdecken und bei exklusiven Events dabei zu sein.

Im Rahmen dieser Partnerschaft liegt der Schwerpunkt der Unternehmen nicht ausschließlich auf dem Austausch von Wissen und Innovationen. Darüber hinaus bietet die Lage von startport im Duisburger Innenhafen Räumlichkeiten, die mit Büroarbeitsplätzen und Workshop-Räumen ausgestattet sind. Diese dienen sowohl den Partnerunternehmen als auch anderen Logistikfirmen als ein Zentrum für Innovationen und logistische Entwicklungen.



STARTPORT

Das internationale Netzwerk von startport ermöglicht eine frühzeitige Erfassung von Startups und Trends in der Logistik. Davon profitieren die Partner:

> 120 Startups aus der Logistik-Community von startport

7 erfolgreiche Batches

> 3.000 Startups p. a. im Scouting



© krischerfotografie

Durch eigene Messen wie die Future Logistics zeigt startport wegweisende Lösungen zur Revolutionierung der Branche auf.

Unterschiedliche Eventformate

Doch wie arbeitet startport konkret mit den Logistikunternehmen zusammen? In diversen Workshops werden Innovationsthemen und aktuelle Herausforderungen analysiert, um die Bedürfnisse der Partnerunternehmen zu erfassen. Ziel des Startup-Speed-Datings ist es, in einem möglichst effizienten Format den Partnern Startups vorzustellen, die Lösungen für ihre spezifischen Fragestellungen bieten können. Dabei beschränkt sich der Fokus nicht nur auf logistische Herausforderungen, sondern es werden auch Themen wie Personalmanagement, IT und weitere relevante Bereiche diskutiert. Dies erlaubt es

startport, ein auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittenes Startup-Speed-Dating-Event zu organisieren.

Das anschließende Startup-Speed-Dating ermöglicht gezielte Einzelgespräche zwischen Startups und den Logistikpartnern. Ziel ist es, den Grundstein für fruchtbare Kooperationen und innovative Projekte zu legen. In diesem ersten Kennenlernen wird eruiert, ob die Basis für weiterführende Gespräche und potenzielle Zusammenarbeit besteht. Dieses exklusive Format, eigens für die Partner von startport konzipiert, bietet verschiedenen Startups die Chance, ihre innovativen Konzepte den

Startups und Unternehmen werden direkt zusammengebracht.



© Fabian Klase/Haeger & Schmidt Logistics GmbH

Partnerunternehmen in kurzen Präsentationen von etwa 10 Minuten vorzustellen.

Die Partner bekommen zusätzlich Zugang zu sogenannten Deep Dive Sessions, die sich auf Kernthemen und aktuelle Herausforderungen der Logistikbranche fokussieren. Beispielsweise geht es um Elektromobilität, Dekarbonisierung oder Innovationen in der Intra-logistik. Auch lernen die Partner so andere Logistikbereiche hautnah kennen.

Förderung von Startups: Chancen im Inkubatorprogramm und in der exklusiven Community

Die startport GmbH engagiert sich nicht nur für etablierte Unternehmen, sondern fördert auch aktiv die Entwicklung von Startups in der Logistikbranche.

Für frühphasige Logistik-Startups besteht die Möglichkeit, sich für einen Platz im Inkubatorprogramm zu bewerben. Die Experten-Jury von startport wählt aus den Bewerbungen die vielversprechendsten Startups aus, die in diesem Programm gefördert werden sollen.

Für bereits etablierte Startups (sogenannte Scale-ups) bietet startport eine exklusive kostenlose Community. Als sichtbares Mitglied dieser Community – mit über 150 Unternehmen – erhalten die Unternehmen Zugang zu exklusiven Veranstaltungen wie dem Investor Day und dem Event FUTURE LOGISTICS. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit zur Buchung von Arbeitsplätzen und Besprechungsräumen im Coworking Space zu vergünstigten Konditionen. Mitglieder der Community profitieren von kostenlosen Teilnahmen an Workshops von Partnern wie EY oder PKF und erhalten Sonderkonditionen für Messestände und Tickets bei startport-Veranstaltungen. Die Tür steht offen für Startups, die nicht nur nach einer Arbeitsumgebung suchen, sondern auch nach einer unterstützenden Gemeinschaft und zahlreichen Entwicklungsmöglichkeiten in der Logistikwelt. ■

Text: Jessica Friedrich



NEUER STARTPORT-GESCHÄFTSFÜHRER

Alessandro Benassi bildet gemeinsam mit Johannes Franke die neue Spitze von startport. Schon seit Jahren ist Benassi als Prokurist und Innovations-/Corporate Manager bei startport tätig. „Unser Herz schlägt für Innovationen! Denn: sie können schnell einen Geschäftswert generieren. Deshalb wünsche ich mir das aktive Treiben von Innovationen in Unternehmen – auch in schwierigen Zeiten. Ein verstärkter Austausch über zukünftige Herausforderungen fördert nicht nur Innovationen, sondern stärkt auch die gesamte Branche“, so Benassi.



FUTURE LOGISTICS

Innovation Exhibition
by startport

V

14. Mai 2024

Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg

Jetzt Ticket buchen!



Spannende Vorträge zu Trends aus Logistik & Supply Chain

Präsentation von Logistik-Innovationen durch Startups

Networking und Austausch auf dem Food-Market

Neue Ausbildung mit Zukunftsgeist

Innovation im Fokus. Seit Beginn des Jahres 2024 bietet die duisport-Gruppe einen neuen, zukunftsweisenden IHK-Ausbildungsgang an: „Kaufmann/-frau für Digitalisierungsmanagement“.

Diese Initiative ist ein weiterer, wichtiger Schritt, das gesamte Unternehmen zukunftssicher und digital auszurichten. Gleichzeitig wirkt duisport mit der Ausbildung im eigenen Haus seit Jahren dem Fachkräftemangel entgegen.

Durch die Investition in talentierte und engagierte Auszubildende bekommen junge Menschen sowie Quereinsteigende die Möglichkeit, in einem der bedeutendsten europäischen Logistikunternehmen tätig zu werden. Auch die Möglichkeit auf eine langfristige Übernahme nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung ist ein wichtiger Mehrwert für beide Seiten.

„Die Ausbildung zum 'Kaufmann/-frau für Digitalisierungsmanagement' ist nicht nur für uns neu, sondern auch bei der IHK noch recht frisch und innovativ. Wir sind stolz darauf, Teil dieser spannenden Entwicklung zu sein“, sagt Stephanie Starke, Project Manager – Data & Analytics bei duisport.

Haupttätigkeitsfeld dieser Ausbildung sind die Abteilungen Unternehmensentwicklung und Prozesse, in denen ein umfassendes

Verständnis für die Bereiche IT, Digitalisierung, Data & Analytics sowie Prozessoptimierung entwickelt werden soll.

Alle aktuellen Ausbildungsangebote sowie Stellenausschreibungen finden Sie im Karrierebereich der duisport-Homepage: www.duisport.de/karriere/ ■

Text: Julia Wollenberg

„Die Ausbildung motivierter Talente im Bereich Digitalisierungsmanagement ist für mich eine Herzensangelegenheit. Ich freue mich darauf, unser Wissen und unsere Leidenschaft für innovative Technologien weiterzugeben und gemeinsam die digitale Zukunft zu gestalten.“



STEPHANIE STARKE
Ausbilderin für die Ausbildung „Kaufmann/-frau für Digitalisierungsmanagement“

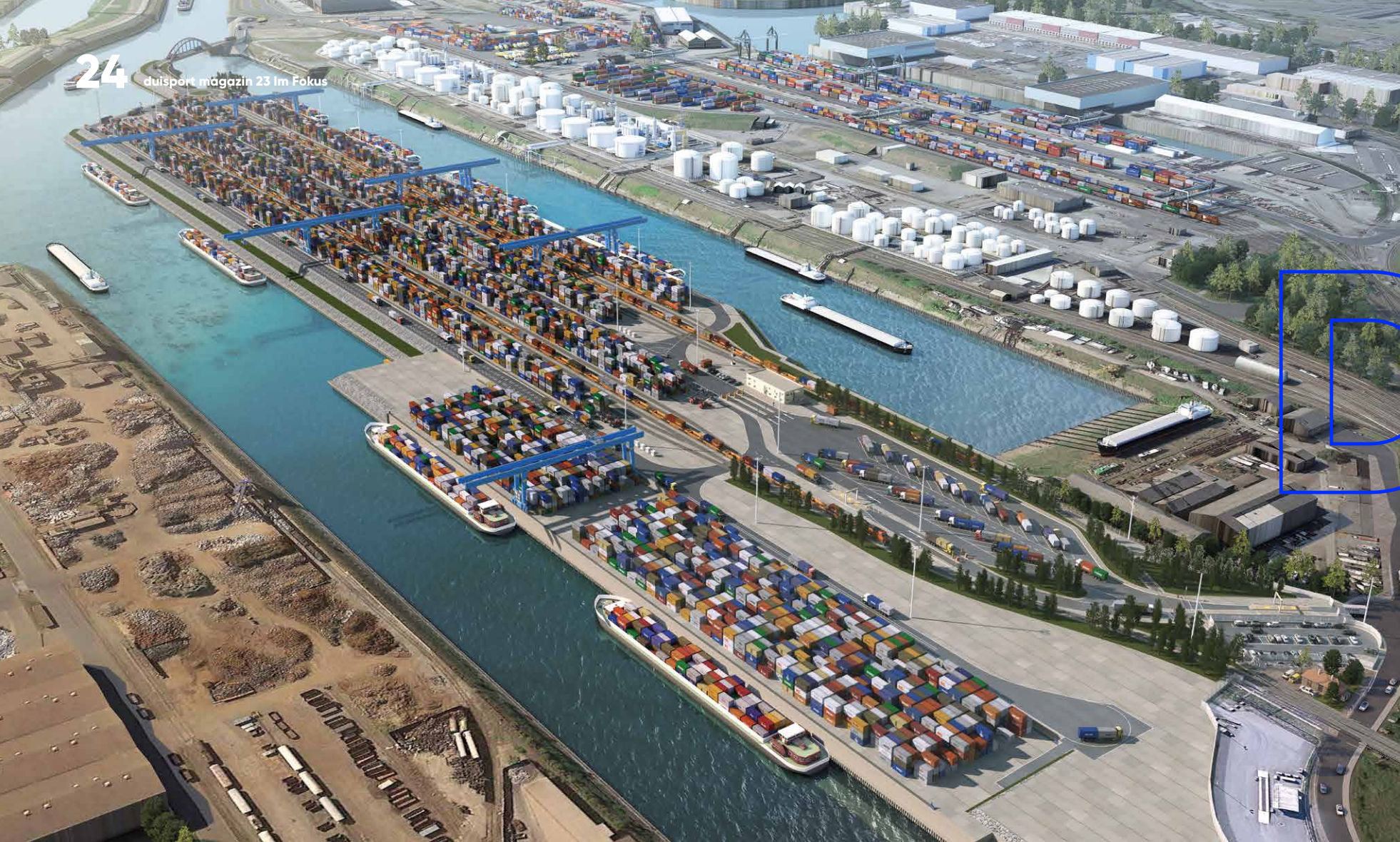
Impulse für die weltweiten Lieferketten

KEVIN GRÜNDER, bisher Geschäftsführer der duisport agency (dpa), hat bei der Hafengesellschaft als Head of Terminal and Intermodal Strategy direkt dem Vorstand unterstellt die Verantwortung für die strategischen Terminalbeteiligungen und den weiteren Ausbau der Intermodalverbindungen übernommen – ein filigranes grenzüberschreitendes Netzwerk ohne Beispiel in Europas Hafenlogistik.

Krieg in der Ukraine, Störfeuer auf Schiffs-transporte im Roten Meer – die Aufrechterhaltung weltweiter Lieferketten fordert immer neue Kreativität von Industrie und Logistik. Dies umso mehr, je öfter marode Straßen, Schienenwege und Brücken zusätzlich den Inlandsverkehr behindern. duisport arbeitet daher seit Jahren führend an der strategischen Entwicklung internationaler Verkehrsnetzwerke zur Optimierung der Lieferketten.

Dieser Fokus wurde zum Jahreswechsel nochmals verstärkt. Der duisport-Vorstand berief Kevin Gründer zum Strategiebeauftragten für die Terminalbeteiligungen und den Ausbau der Intermodalverbindungen. Für die operative Entwicklung dieser Bereiche war Gründer bislang schon





DGT

Europas größtes und modernstes Hinterland-Terminal mit 100 Millionen Euro Baukosten und 267.000 Quadratmeter Fläche.

Das DGT soll 2024 bereits eröffnet werden.

als Geschäftsführer der duisport agency (dpa) unterwegs. „Mein ganzes bisheriges Berufsleben habe ich auf Containerterminals verbracht“, bilanziert der Logistikmanager. Nun reicht sein Aktionsradius vom gerade entstehenden Duisburg Gateway Terminal (DGT) über einen trimodalen Logistik-Knotenpunkt bei Triest bis zum Partnerschaftsprojekt Railport, das derzeit in Kartepe bei Istanbul finalisiert wird.

Diese drei neuen Säulen tragen mit Hilfe hochflexibler Digitalisierung zur Sicherung von Lieferketten bei, die im asiatischen Raum beginnen und über den Knotenpunkt Duisburg in alle Winkel Europas führen. Dabei nimmt der Anteil der intermodalen Containertransporte deutlich zu. Der Anteil

der Schiene und der Binnenschifffahrt wächst dabei wunschgemäß. Im Endausbau soll das DGT einen Modal Split von je 40 Prozent Schienen- und Wasserverkehr und nur noch 20 Prozent Lkw ermöglichen.

DGT als Quantensprung

Europas größtes und modernstes Hinterland-Terminal (100 Millionen Euro Baukosten, 267.000 Quadratmeter Fläche) schickt seinen ersten Bauabschnitt auf die Reise: Das Terminal geht noch vor Sommeranfang in den Probebetrieb und soll voraussichtlich im dritten Quartal offiziell eröffnet werden. Mit Stufe zwei startet 2025 dann auch der Betrieb der ersten lokalen Wasserstoffproduktion samt Lagerung und Umschlag von Wasserstoffderivaten im Hafengebiet.

In der Betreibergesellschaft des DGT arbeiten vier Marktführer zusammen, um einen logistischen Quantensprung zu ermöglichen. Neben dem weltgrößten Binnenhafen Duisburg sind das die Schweizer Hupac SA als Marktführer im Kombinierten Verkehr Europas, die niederländische HTS Group als führendes Binnenschiff-Unternehmen und der Global Player PSA International, Betreiberin des Hafens Singapur und zahlreicher Hafenterminals weltweit. PSA engagiert sich damit erstmals überhaupt in einem Binnenhafen. „Diese Netzwerkerweiterung stärkt sowohl die Wettbewerbsvielfalt als auch die weitere Diversifizierung des Duisburger Hafens. Das Thema Lieferkettenoptimierung hat

dabei eine zunehmend wichtige Bedeutung“, kommentierte duisport-CEO Markus Bangen die Entwicklung.

Singapur und Antwerpen/Zeebrügge gelten als Flaggschiffe in der illustren PSA-Kollektion. Antwerpen wiederum ist nach Houston (Texas) zweitgrößter Chemie-Hub auf der Erde. „Ich bin sicher, dass gerade unsere enge Kooperation mit wichtigen deutschen Chemieparcs durch die Zusammenarbeit mit PSA weitere Impulse erhält“, sagt Kevin Gründer.

Solche Impulse werden natürlich auch erwartet beim bevorstehenden Ausbau der Lagerkapazitäten für Wasserstoffderivaten am Rande des DGT-Geländes. Außerdem erwartet Gründer weiteren Aufschwung durch die Erfahrung, die PSA bei der Automatisierung von Hafen-Prozessen einbringt. Diese sei bei Seehäfen bisher weiter gediehen als in den meisten Binnenhäfen.

Kartepe & Triest

Noch im vierten Quartal 2024 soll zusätzlich das Gemeinschaftsprojekt Railport bei Kartepe nahe Istanbul an den Start gehen. Das Joint Venture des türkischen Logistikunternehmens Arkas und duisport wird zum Knotenpunkt für intermodale Lieferverkehre aus Asien und der Türkei in Richtung Süd-, Mittel- und Nordeuropa per Bahn, Schiff und Lkw. „Hier können wir künftig mehr Kombinierte Verkehre koordinieren – und diese Angebote haben Zukunft, weil sie die Transportwege zwischen Asien, Afrika und Europa verkürzen. Feste Linienverkehre beispielsweise zwischen dem litauischen Ostseehafen Kaunas, duisport und Cervignano bei Triest sind bereits eingerichtet, mehr ist in Vorbereitung“, berichtet Logistiker Gründer.

Nächster Knotenpunkt nach Kartepe ist ein Terminal mit duisport-Beteiligung in Cervignano/Friaul nahe beim größten italienischen Adriahafen Triest. Vor dort aus geht die Reise in Richtung Duisburg, wo die Lieferungen sternförmig auf weitere Ziele verteilt werden.

Dabei ist das Duisburg Gateway Terminal darauf ausgerichtet, außer Containern auch nicht kranbare Lkw-Trailer auf spezielle Bahnwaggons zu verladen oder

von dort auf die Straße zu bringen. Durch solche zukunftsweisende Ausstattung hilft das DGT, die bisherige Verteilung der Verkehrslasten erstmals umzukehren: Nur noch 20 Prozent der Lieferungen rollen über Straßen und Autobahnen, je 40 Prozent sollen künftig per Bahn oder Schiff transportiert werden. Schon heute ersetzen Intermodal-Lösungen in Duisburg weit über 100.000 Lkw-Touren pro Jahr.

Genau diese Perspektive hat auch das Weltunternehmen PSA International veranlasst, sich in Duisburg zu engagieren. Tan Chong Meng, CEO der Terminalgruppe aus Südostasien, sagt: „Als Teil von Europas größtem und nachhaltigstem Binnenhafen wird das DGT ein wichtiges Tor für die Bereitstellung umweltfreundlicher Logistikdienstleistungen für das dichte industrielle Hinterland Deutschlands sein. Durch die Nutzung des globalen Hafen- und Lieferkettennetzes von PSA sowie seiner starken Präsenz in Kontinentaleuropa will PSA die Partnerschaft mit dem DGT stärken und die grüne Energiewende in Deutschland im Einklang mit unserer strategischen Ausrichtung auf einen reibungsloseren, widerstandsfähigeren und nachhaltigen Handel unterstützen.“

INTERMODAL IN DIE ZUKUNFT: EINZELMASSNAHMEN IM ÜBERBLICK

Routenscanner im Angebot

duisport-Kunden nehmen die Unterstützung der Hafen-Experten gern in Anspruch. Zusätzlich wird dort ein Do-it-yourself-Programm angeboten. Mit dem digitalen Routen-Scanner des Hafens können sich die Logistiker der Kundenfirmen selbst die optimale Transportstrecke und die günstigste Transportform zusammenstellen.

Auch dieser Service hilft im Kampf gegen den Klimawandel.

Gateway-Tarif

Mit einem neu eingeführten „Gateway-Tarif“ bietet duisport seit dem 1. Januar 2024 eine Möglichkeit, mithilfe intermodaler Verkehrslösungen zugleich bares Geld zu

sparen. Für Container, die bis zu 96 Stunden vor dem Weitertransport in Duisburgs Hafen zur Verladung verbleiben, wird nach dem neuen Tarif nur die Hälfte der ansonsten geltenden Infrastrukturabgabe erhoben. Dies soll die Funktion Duisburgs als europäischer Logistik-Knotenpunkt weiter spürbar stärken. Aktuell habe duisport mit der Verknüpfung internationaler Knotenpunkte, dem Ausbau der Möglichkeiten für Kombinierten Verkehr auf Schienen, Straßen und Wasserwegen und der engen Zusammenarbeit führender Player bereits ein Alleinstellungsmerkmal in der Logistik geschaffen, ist Kevin Gründer überzeugt.

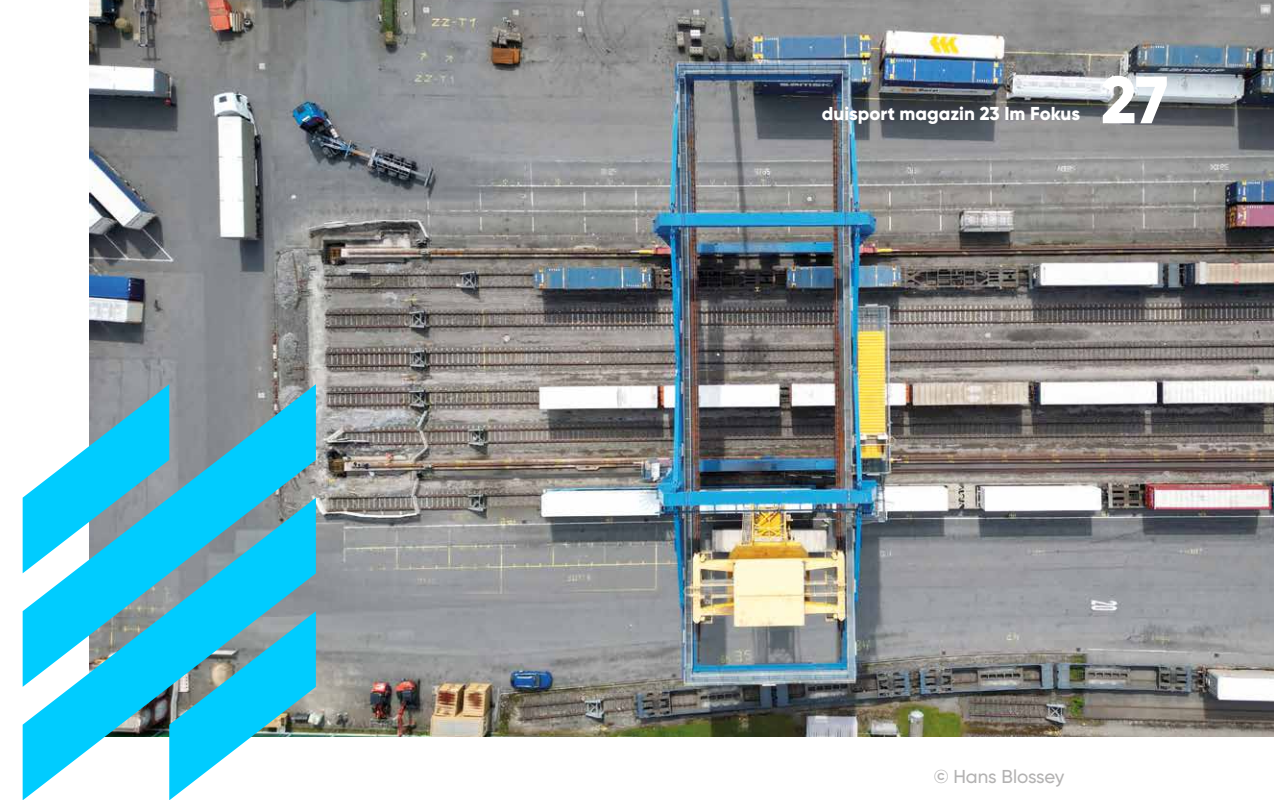
Rotterdam rückt näher

Neben der Ausweitung der klimaschonenden Intermodalverkehre gehört die Neupositionierung des Hafens als führender Produktions-, Lager- und Lieferplatz für die Zukunftsenergie Wasserstoff zu den wichtigsten Zielen von duisport. Zentrale Partner dabei sind der Seehafen Rotterdam, die Player der dortigen Wasserstoff-Wirtschaft und die Unternehmen, die zwischen den Häfen verkehren. DistriRail, ein führender Anbieter auf der Schiene, wurde

zu diesem Zweck kürzlich verstärkt. Dazu fungiert nun das bedeutende Bahnunternehmen Contargo als dritter Partner neben den bisherigen Eigentümern duisport und Van Donge & de Roo. Die Taktung der Zugfolgen zwischen Rotterdam und Duisburg wird damit enger, zusätzlich rückt Europas Süden dank des neuen Partners deutlich näher.

Beispiel Marl

„Hier umgehen wir täglich die Endlos-Staus auf der A2“, berichtet Kevin Gründer. Dabei hilft das Umschlag-Terminal Marl (UTM), das duisport und der Chemiekonzern Evonik zu je 50 Prozent betreiben: In Marl werden Leercontainer in duisport-eigenen Halbzügen angeliefert, in enger Abstimmung mit den Ladestellen vor Ort werden die Container mit Chemieprodukten beladen, durch Zugmaschinen von duisport Rail auf Schienen in den Hafen transportiert und dort auf Binnenschiffe oder Züge hauptsächlich in Richtung der Westhäfen verteilt. Auf diese Weise erfolgt der Transport komplett ohne Nutzung öffentlicher Straßen. „Halbzüge nutzen wir wegen der Kürze des Terminals“, erläutert dpa-Chef



Gründer. „Die andere Zughälfte kommt dann vom zentralen Metro-Lager, das in Marl gleich nebenan liegt.“

Die Ergebnisse solcher Zusammenarbeit nützen nicht nur den Kundeninteressen. Die Konsequenzen helfen zugleich dem Klima. „Mit unserem regelmäßigen Shuttlebetrieb zwischen Duisburg und Marl umfahren wir die A2. Allein auf dieser Strecke entlasten wir den Straßenverkehr täglich um 80 Lkw-Transporte“, berichtet Kevin Gründer.

Beispiel A45

Die Wirtschaft in NRW hat diese Erfolge registriert – und eine ähnliche Neuauflage auf den Weg gebracht. LOG4NRW heißt das Projekt unter Schirmherrschaft des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer. Die Häfen Duisburg und Wesel/Voerde, die Bahngesellschaften duisport Rail und Dortmunder Bahn und dazu der Kreis Siegen-Wittgenstein sind entschlossen, gemeinsam die langen Lkw-Staus im Sauerland zu entzerren. Seit dem Abriss der A45-Autobahnbrücke bei Lüdenscheid drängen sich Lastverkehr und Pkw-Schlangen durch

enge Stadt- und Landstraßen, die Logistik und ihre Auftraggeber verlieren viele Stunden und Millionen. Seit dem 11. November verkehren nun zwei Bahnshuttles pro Woche, um Lasten zwischen Südwestfalen und den Häfen Dortmund, Duisburg und Wesel zum Weitertransport zu befördern und damit die Sauerland-Staus zu minimieren.

Kevin Gründer erläutert die Strategie, die hinter all diesen Einzelmaßnahmen steht: „Duisburg ist als europäischer Handelsknotenpunkt längst komplett ausgelastet mit Lkw-Verkehren. Deshalb ist unser Ziel nach dem Start unseres Duisburg Gateway Terminals nicht mehr zuerst, weitere Start- oder Zielprodukte für Duisburg zu gewinnen. Wir richten uns noch einmal stärker darauf aus, als zentrale Drehscheibe für die Warenverkehre in Mitteleuropa zu wirken. Mit dem DGT zünden wir eine neue Stufe dieser Entwicklung – und das erstmals in Europa klimaneutral in einem Binnenhafen.“ ■

Text: Peter Lamprecht

Wussten Sie schon?

..., dass duisport **tägliche Abfahrten von Duisburg nach Polen** anbietet? So ist der weltweit größte Binnenhafen mit den wichtigsten Wirtschaftszentren Polens verbunden.

Wenn Sie auf der Suche nach einer alternativen Bahnverbindung von und nach Polen sind, bieten wir Ihnen die perfekte Lösung.

Kontaktieren Sie gerne unser Tradelines Team:

duisport agency GmbH · Piotr Tutak · Head of Tradelines
piotr.tutak@duisport.de

M. Preymesser GmbH & Co. KG Spedition



Ihr Partner für professionelle Logistikdienstleistungen

Moerser Straße 60 – 64 · 47059 Duisburg
Fon (02 03) 3 18 34 – 0 · Fax (02 03) 3 18 34 – 29
www.preymesser.de

Binnenschifffahrt trotzt Niedrigwasser



An diese Meldung wird man sich wohl gewöhnen müssen: Die Schifffahrt auf der wichtigsten Wasserstraße Deutschlands, dem Rhein, ist aufgrund niedriger Pegelstände (oder auch wegen Hochwassers) erheblich eingeschränkt.

Der Klimawandel lässt grüßen – der Binnenschifffahrt drohen wegen der Wetterkapriolen zunehmend Ausfälle. Versorgungsengpässe sind die Folge und die Transportkosten steigen. Betroffen sind vor allem Massenguttransporte, die eigentliche Domäne der Branche. Leidtragende sind vor allem die Bau- und Chemieindustrie aber auch Kohle und Stahl, deren Rohstoffversorgung dadurch zum Teil erheblich erschwert wird.

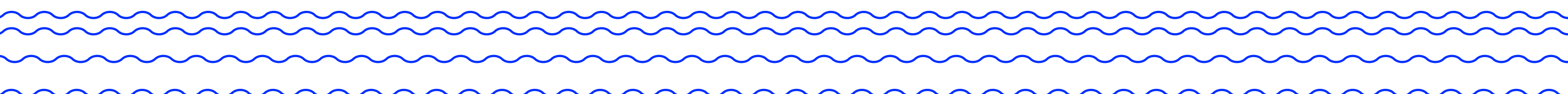
Doch damit nicht genug: Marode Verkehrsinfrastruktur, Fachkräftemangel und die Energiewende weg von Kohle und Öl hin zu erneuerbaren Energien, wie etwa Wasserstoff, haben den Strukturwandel in der Branche längst eingeläutet. Während die Branchen-Lobby nicht müde wird, die Vertiefung des Rheins zu fordern, setzen viele Unternehmen aus Industrie und Logistik inzwischen auf Innovationen und neue Schiffe für niedrige Pegel. Denn der Ausbau bzw. die Vertiefung des Rheins dürfte noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern

und scheint auch politisch wegen vieler zu erwartender Widerstände nur schwer umsetzbar. Mit einer raschen Abhilfe durch mehr Güterverkehr auf der Schiene rechnet wohl auch niemand so wirklich.

Modal Split

Zur Erinnerung: Da das Binnenschiff deutlich umweltfreundlicher als der Lkw ist, will die Bundesregierung für die Erreichung der Klimaziele bis 2030 dessen Anteil am Modal Split auf zwölf Prozent erhöhen – fast doppelt so hoch wie aktuell. So jedenfalls

steht es im „Masterplan Binnenschifffahrt“. Papier ist allerdings bekanntlich geduldig. Während das Netz sowohl bei der Schiene als auch bei der Straße hochbelastet sei, gebe es bei der Binnenschifffahrt noch freie Kapazitäten, wiederholen Politiker, wie Oliver Luksic (FDP), parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, gerne das Mantra der Branche. Binnenschiffe könnten mit einer Tragfähigkeit von 3.000 Tonnen bis zu 150 Lkw ersetzen.





© HGK Shipping GmbH

Mit der „GAS 95“ ist seit 8. Februar ein neues und innovatives Flottenhighlight für die HGK Gas Shipping auf dem Rhein unterwegs.

So schön, so gut: Doch selbst Branchenlobbyisten melden inzwischen Zweifel an. „Diese Aufteilung des Modal Split sei kurzfristig wohl kaum zu erreichen“, meint Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen. Kein Wunder: Denn zuletzt waren die Marktanteile sogar rückläufig. Angesichts der Energiewende und des Klimawandels ist wohl auch keine große Umkehr des Trends zu erwarten.

Die marode Verkehrsinfrastruktur muss da oft als Entschuldigung herhalten. Ähnlich wie das deutsche Schienennetz sind auch die Wasserstraßen in Deutschland vielerorts in einem desolaten Zustand. Doch selbst mit mehr Geld für die Wasserstraße und beschleunigten Planungs- und Bauverfahren wären die Probleme nicht gelöst. Denn auch wenn die Binnenschifffahrt im

Kampf gegen den Klimawandel ihren Beitrag leisten soll, ist sie von diesem offenbar stärker betroffen als Schiene und Straße.

Investitionsbereitschaft

Die Branche muss die Probleme daher wohl eher selber in die Hand nehmen – und das tut sie auch. Gefragt ist vor allem ihre Innovations- und Investitionsbereitschaft – und das ist auch kurzfristig möglich. Technische Lösungen stehen seit Jahren zur Verfügung, werden auch erprobt und umgesetzt: Schiffe in Leichtbauweise, die breiter sind und sogar mehr Güter transportieren können als herkömmliche Rheinschiffe. „Dies sei aber mit hohen Kosten verbunden“, bestätigt Rupert Henn, Geschäftsführer des DST Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg. Gleiches gilt wohl auch für eine Umrüstung der Motoren vom Dieselantrieb

auf alternative Treibstoffe oder Antriebe, wie Elektromotoren. Dafür gibt es zahlreiche öffentliche Fördertöpfe.

Zur Wahrheit gehört auch: Ein Schiff neu oder umzubauen muss sich auch für die Betreiber rechnen. Die zum Teil sehr alte Flotte hat für Niedrigwasser zudem einen Vorteil, da ältere Schiffe kleiner, weniger breit und tief sind. Sie können unter den Bedingungen zum Teil noch fahren, wenn auch eingeschränkt. Viele moderne Schiffe können wegen ihrer Größe indessen dann nicht mehr rentabel betrieben werden. Außerdem gibt es einen Kleinwasserzuschlag, um die reduzierte Tragfähigkeit auszugleichen bzw. laufende Kosten zu decken. Für den Partikulier rechnet sich die

Umrüstung in der Regel trotz öffentlicher Förderung dennoch nicht, aber offenbar für Reeder und ihre Großkunden. Konzentration ist daher wohl eine Folge.

Nachdem das Niedrigwasser im Spätsommer 2018 beim Ludwigshafener Unternehmen BASF für hohe Verluste gesorgt hatte, entschied sich der Chemiekonzern gemeinsam mit der HGK Shipping für den Bau einer Flotte von Schiffen für niedrige Pegelstände. Die Gas 94, welche entsprechend Gas transportiert, fährt bereits seit 2022. Der dieselelektrische Antrieb reduziert zudem den CO₂-Ausstoß des Gastankerschiffs im Vergleich zu den Benchmarks der Binnenschifffahrt nochmals um bis zu 30 Prozent je Tonnenkilometer. Ebenso wird

Der dieselelektrische Antrieb der „Gas 94“ reduziert den CO₂-Ausstoß des Gastankerschiffs im Vergleich zu den Benchmarks der Binnenschifffahrt nochmals um bis zu 30 Prozent je Tonnenkilometer.

der Ausstoß von Feinstaub und sonstigen Schadstoffen signifikant reduziert. Gerade wurde auch die Gas 95 auf den Rhein geschickt. Sie gilt als das erste Gastankerschiff, das in den Standarddimensionen von 110 Metern Länge und 11,45 Metern Breite durch eine extreme Tiefgangoptimierung überzeugt und dennoch kanal-tauglich ist. Mit einer maximalen Ladekapazität von mehr als 2.300 Kubikmetern kann das Schiff auch bei einem Tiefgang von 1,30 Meter mehr als 300 Tonnen befördern und somit Engpässe wie Kaub oder Oestrich am Rhein auch bei sehr kritischen Pegeln passieren. Für die Gas 96 hat HGK Shipping kürzlich mit dem Chemiekonzern LyondellBasell einen langfristigen Chartervertrag unterzeichnet. Die Gas 96 befindet sich derzeit im Bau und soll Ende 2025 den Betrieb aufnehmen. Weitere Gastanker sind in der Planung. HGK Shipping hat ihren Hauptsitz in Duisburg und gehört heute der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Das bereits um 1800 in Ruhrort gegründete Unternehmen ging aus der Haniel Reederei hervor. Heute zählt die Flotte rund 350 eigene und gecharterte Schiffe.

Auch andere Unternehmen springen auf: Gerade erst wurde von der BASF die „Stolt Ludwigshafen“ präsentiert. Das durch seine hohe Transportkapazität bestehende Spezialschiff ist das Ergebnis einer Partnerschaft zwischen BASF, der Reederei Stolt Tankers, der Mercurius Shipping Group sowie einem Konsortium aus DST, der Technolog Services GmbH und Agnos Consulting. Den Pegel Kaub, ein Nadelöhr

der Binnenschifffahrt, könne das Schiff bei einem Pegelstand von 30 Zentimetern (entspricht einer Wassertiefe von 1,60 Metern) noch mit einer Ladung von 800 Tonnen passieren, heißt es bei BASF. Insgesamt beträgt die maximale Traglast 5.100 Tonnen. Auch HGK fährt bereits weitere „niedrigwasseroptimierte“ Schiffe wie die „Courage“ und „Curiosity“ im Auftrag des Werkstoffherstellers Covestro, die selbst bei extremen Niedrigwasser noch auf dem Rhein fahren können.

Und nun nimmt auch in der Trockenschifffahrt die Flottenumstellung Fahrt auf: So setzt die Rhenus-Gruppe bereits zwei Koppelverbände ein. Die Einheiten bestehen aus einem Motorschiff und bis zu drei Schubleichtern. Die Containerschiffe sind ab einem Tiefgang von 1,20 Meter einsatzbereit. Im Bau sind gerade mit der „Rhenus Mannheim“ und der „Rhenus Wörth“ sowie der „Rhenus Ludwigshafen“ drei neue Koppelverbände. Sie sollen Mitte bzw. Ende des Jahres sowie 2025 den Betrieb aufnehmen. Rhenus bereedert die Schiffe, das Schwesterunternehmen Contargo ist der Charterer.

Auch die HGK Shipping gehört in der Trockenschifffahrt zu den Vorreitern. Gerade wurde ein Chartervertrag mit dem Nahrungsmittel- und Agrarkonzern ADM zum Bau eines Schiffs unterzeichnet.

Text: Axel Granzow



Wasserstraße und Binnenschifffahrt müssen gestärkt werden

Der Verkehrsträger Wasserstraße spielt beim Gesetz zur „Planungsbeschleunigung“ wieder einmal keine Rolle.

Der Duisburger Hafen kritisiert: „Ohne den Rhein als funktionierende Wasserstraße wird die Energiewende nicht gelingen. Er ist Europas wichtigste Wasserstraße und bundes- wie europaweit von signifikanter Relevanz für die Wirtschaft“, so Joachim Holstein, Konzernbeauftragter Binnenschifffahrt bei duisport.

Mit dem Gesetz zur „Planungsbeschleunigung“ will Deutschland im Verkehrsbereich den Turbo zünden. „Bürokratie abzubauen und damit die Realisierung von Infrastrukturprojekten in Deutschland zu beschleunigen, ist grundsätzlich zu begrüßen“, so Holstein. Gleichzeitig unterstreicht er: „Die Politik muss aber gleichzeitig auch endlich die Wasserstraße in ihrer Bedeutung mit der Schiene und den Fernstraßen gleichsetzen.“

duisport ist mit seiner Kritik nicht allein. In einem gemeinsamen Positionspapier mit der HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG, der HGK Shipping GmbH, der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, der Euregio Rhein-Waal, der Logistikregion Rheinland und der Metropolregion Rheinland fordert der Duisburger Hafen: Wasserstraße und Binnenschifffahrt müssen gestärkt und politisch höher priorisiert werden.

„Ohne den Rhein als funktionierende Wasserstraße wird die Energiewende nicht gelingen.“



JOACHIM HOLSTEIN
Konzernbeauftragter Binnenschifffahrt bei duisport

Text: Wolfgang Koschny

Mehr als eine Halle

Das neue Logistikzentrum von Maersk auf logport VI in Walsum toppt alles. Ob Automatisierung, Nachhaltigkeit oder Sicherheit: Was hier geplant wurde, ist die Blaupause für andere Maersk-Hallen in Europa. Was heißt das genau? Das duisport-Magazin hat sich vor Ort ein Bild gemacht.

Max Mustermann wohnt in Walsum. Auf logport VI. Jedenfalls war das Ende des letzten Jahres noch so: Gleich viermal stand der „Mustermann“-Name auf dem Klingelschild zum neuen Domizil des Logistik-Riesen Maersk auf dem Hafena-real. „Ja, das stimmt, die Schilder müssen ausgetauscht werden“, sagte Marcus Reibetanz schmunzelnd, während er für den Besuch des duisport-Magazins beschwingt die Eingangstür ins frisch gebaute Warehouse-Reich des Logistik-Riesen Maersk öffnete.

Das Klingelschild an der schicken Fassade war nicht die letzte Baustelle, um die sich der Projektleiter von Maersk zu der Zeit am Walsumer Standort kümmern musste. Denn auch wenn das riesige Gebäude, das sich mit seinen drei Hallen und zig

Umschlagelplätzen auf insgesamt über 40.000 Quadratmeter erstreckt, schon fix und fertig aussah – noch roch es an vielen Stellen ein bisschen nach frischer Farbe, schallte hier und dort das Surren von Akku-Schraubern durch die weitläufigen Hallen, war recht wenig Betrieb auf den Gängen. Die modernen Monitore in den Schulungsräumen, die Küchenecke in der Mensa – viel benutzt worden war all das nicht. Auch die meisten der blau-weißen Spinde warteten auf die ersten Jacken, die die Mitarbeiter zu Schichtbeginn hier hinein hängen werden.

XXL-Warehouse arbeitet noch auf Sparflamme

Auch wenn der Umschlag inzwischen spürbar mehr geworden ist: Marcus Reibetanz (Regional Project & Implemen-



Marcus Reibetanz ist Regional Project & Implementation Manager NEC SWE NDC bei A.P. Moller-Maersk.



Standortleiter in Walsum ist André Bücking.

tation Manager NEC SWE NDC bei A.P. Moller-Maersk) und Standortleiter André Bücking müssen sich weiter gedulden, bis das XXL-Warehouse komplett an den Start gehen kann: Erst wenn der zweite Abschnitt der Querspanne in Walsum fertig ist, darf es auf logport VI richtig rundgehen. Bis zu 200 Laster dürfen dann erst täglich rein- oder rausfahren. So ist es geplant, wenn die Umgehungsstraße das Gewerbegebiet optimal an die Autobahnen rund um den Duisburger Norden anbindet – und den Lkw-Verkehr an den Wohngebieten vorbeileitet. „Obwohl wir an einigen Stellen noch mit angezogener Handbremse agieren müssen, sind wir voll einsatzfä-

hig.“ Eindrucksvoll deutlich wird das in Halle 1, in der ein Hochregallager wie ein Spinnennetz bis unter die Decke reicht. 10.000 Palettenplätze können Kunden hier buchen. Keine Frage: Das Warehouse beeindruckt nicht nur hier, sondern auch drumherum – mit seinen 84 Überladebrücken, einem Cross-Dock-Bereich und einer Außenfläche von fast 50.000 Quadratmetern!

Erste Kunden sind schon da

Drei große Hallen gehören zum Maersk-Standort in Duisburg. Auf den jeweils 10.000 Quadratmetern werden einmal bis zu 300 Menschen arbeiten. Ein ers-



Erst im November 2022 erfolgte der erste Spatenstich auf dem Gelände der ehemaligen Papierfabrik in Walsum. Drei Hallen sind inzwischen fertig.

ter Kunde ist schon da. Und ein weiterer hat die Verträge unterschrieben und wird Anfang 2024 erste Ware anliefern lassen. „Damit wären wir schon bei einer Auslastung von 60 Prozent von dem, was wir uns für die erste Ausbaustufe vorgenommen haben. Das war alles so geplant. Wir sind voll im Soll“, so Reibetanz, der manchmal selbst erstaunt zu sein scheint, was alles seit dem ersten Spatenstich im November 2022 passiert ist. „Das ging alles wirklich sehr schnell und wir sind voll im Zeitplan geblieben“, so Reibetanz, der vor gut zwei Jahren das Projekt auf dem Gelände der ehemaligen Papierfabrik in Walsum übernommen hat. Er schätzt dabei nicht nur die gute Lage am Rhein und das trimodale Angebot auf logport VI. Auch der Arbeitsmarkt in Duisburg passt.

Trimodal angebunden

Ob übers Wasser, auf der Schiene oder mit dem Lkw, die Waren der Kunden erreichen das insgesamt 40 Hektar große Areal im Norden Duisburgs auf vielen Wegen. Die allermeisten Güter kommen in Containern per Schiff aus Rotterdam. Über den Rhein erreichen sie das MTD-Terminal in Walsum. Hier werden sie entladen, bevor sie dann im Warehouse neu sortiert, gelagert und von da aus per Laster wieder auf Reisen gehen. „Diese kurzen Wege im Sinne der

Nachhaltigkeit bieten einen unverzichtbaren Vorteil“, so Büchting.

Warehouse mit Vorbildcharakter

Das, was hier in Walsum entsteht, hat Vorbildcharakter, ist eine Blaupause für künftige Projekte von Maersk. „In Walsum ist das europaweit erste Lager von Maersk gebaut worden, das wir maßgeschneidert für uns selber bauen. Ansonsten haben wir solche Warehouses in der Regel nur angemietet“, erklärt Reibetanz. Einige Logistikzentren dieser Art sind in Europa noch geplant bzw. befinden sich gerade im Bau – beispielsweise in den Niederlanden, Dänemark und Spanien. Zwei Logistikzentren werden gerade in Deutschland gebaut, eins in Hannover und eins in Bremerhaven, das aus zwei Hallen besteht – und alle orientieren sich am Bau im Duisburger Hafen.

Entsprechend hoch sind die Ansprüche, vor allem was das Thema „Nachhaltigkeit“ angeht. Immerhin will Maersk mit Hauptsitz in Kopenhagen bis 2040 klimaneutral sein. Der Bau entsprechender Hallen mit sehr geringen Treibhausgas-Emissionen ist ein zentraler Baustein dafür. So geht es bei den Zertifikaten, mit denen die Maersk-Hallen künftig ausgezeichnet sein sollen, ins oberste Regal: der „BREEAM excellent“ ist der höchste Nachhaltigkeits-

standard, den es für Hallen dieser Art gibt. Isolierung, Energieeffizienz, Begrünung: Beim Rundgang gab es kaum eine Ecke, in der Marcus Reibetanz nicht auf ein Detail zeigte, das belegt, wie aufwändig hier im Sinne der Nachhaltigkeit gebaut wurde. Beeindruckend: 10.000 Quadratmeter groß ist die Photovoltaikanlage mit Ausbaupotenzial und Wärmepumpen. „So kommen wir am Standort ganz ohne Gas oder Fernwärme aus“, erklärt Reibetanz. Vorbeiging es derweil an einer 400 Meter langen Lärmschutzwand am Rand des Areals. Auffällig: Sie ist komplett begrünt und mit Nisthilfen für Vögel ausgestattet.

Ladestationen für E-Laster

Mit sechs Ladestationen ist der Standort Duisburg bestens für die geplante E-Laster-Flotte von Maersk vorbereitet. Die ersten 25 sind für Deutschland bestellt, 17 Volvo-Trucks sind hierzulande bereits unterwegs. „Einige davon werden auch auf logport VI ankommen“, so der Projektleiter. „Sie fahren deutlich leiser und stoßen kein CO₂ aus.“ Während die Laster laden, können die Fahrer Pause machen, duschen und essen: in einem eigenen Fahrerhaus, das von außen eher an einen dieser modernen Kuben erinnert, in denen ambitionierte Architekten gerne ganze Familie unterbringen.

Sicher ist sicher

Auch beim Thema „Sicherheit“ hat Maersk sich die Latte hoch gelegt. „TAPA certified“ steht auf ihren Hallen. Die TAPA FSR-Norm legt eine Reihe von Standards für einzelne Lagerbereiche fest und greift besonders dort ein, wo hochwertige und somit für Diebstahl anfällige Waren transportiert oder gelagert werden. Damit ist Maersk in der Lage, in Duisburg die Sicherheit der Lieferketten seiner Kunden signifikant zu steigern – und auch hier einen Standard für alle kommenden Maersk-Hallen in Europa zu schaffen. „Sehr viele Kameras haben wir deswegen beispielsweise in den Hallen und auf dem Gelände angebracht“, erklärt Reibetanz. Dabei geht es Maersk nicht allein um die Sicherheit vor Diebstahl.

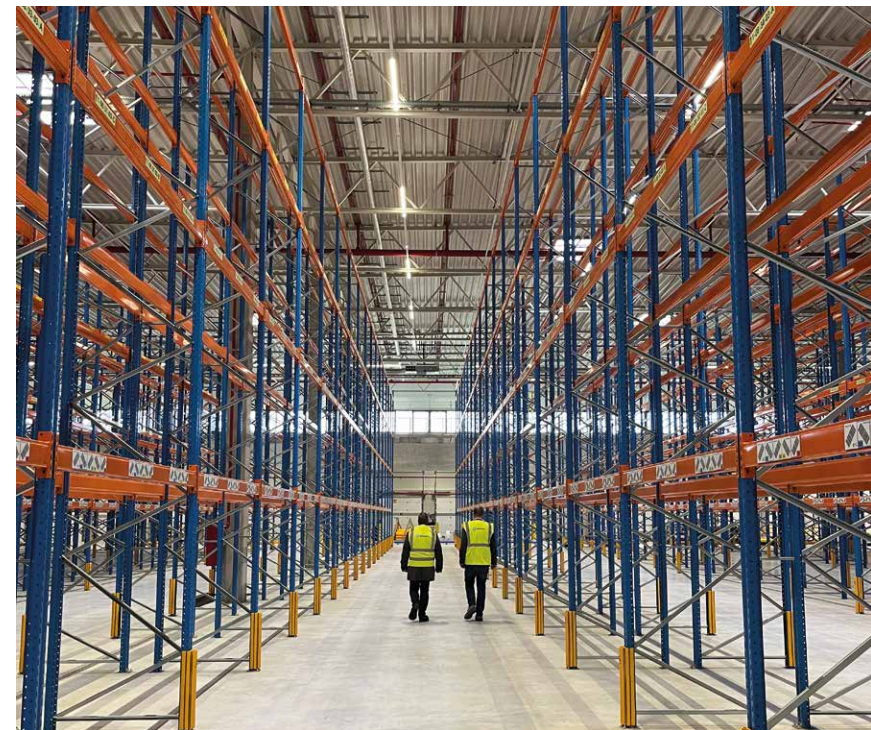
Auch die Sicherheit von Mitarbeitern und Lkw-Fahrern hat in Walsum Priorität. „Die Gates sind komplett automatisiert. Keiner muss extra aus dem Lkw aussteigen und herumlaufen, um beim Entladen Hand anzulegen. Auf dem gesamten Gelände gibt es für mehr Sicherheit eine strikte Trennung von Mensch und Maschine“, so Reibetanz. Niederlassungsleiter Büchting weiß das zu schätzen: „Von Tag 0 an war und ist die Arbeitssicherheit unser höchstes Gut. Das merkt man bei der Umsetzung des Projektes an wirklich allen Punkten.“

„Eine spannende Zeit“

Projektleiter Reibetanz ist extra für das Walsumer Maersk-Projekt von Stuttgart nach Duisburg-Laar gezogen. Dabei ist er heute, wo fast alles fertig ist, kaum noch vor Ort. Andere Projekte stehen jetzt auf seiner Agenda. Umso mehr genießt er das, was auf logport VI entstanden ist. Trotz vieler Widrigkeiten. Corona, Ukraine-Krieg, Lieferprobleme: „Es war eine spannende Zeit. Wir haben alle viel gelernt.“

Text: Wolfgang Koschny

In Walsum hat Maersk europaweit erstmals ein maßgeschneidertes Lager selbst gebaut, statt angemietet.



Haniel auf eigenem Weg

Die neue Ausstellung im MKM Museum Küppersmühle
für Moderne Kunst in Duisburg präsentiert rund 100
Werke der Haniel-Sammlung.

Fred Thieler
Der Insulaner, 1964
Mischtechnik auf Leinwand
Franz Haniel & Cie. GmbH
© VG Bild-Kunst, Bonn
Foto: Heinz Jokisch



Installationsansicht
**„DIE SAMMLUNG HANIEL –
 DER EIGENE WEG“**
 MKM Museum Küppers-
 mühle für Moderne Kunst,
 Duisburg, 2023
 Franz Haniel & Cie. GmbH
 © VG Bild-Kunst, Bonn
 Foto: Mick Vincenz

Unter dem Titel „Die Sammlung Haniel – Der eigene Weg“ präsentiert das MKM Museum Küppersmühle für Moderne Kunst in Duisburg bis Mai rund 100 Werke der Sammlung des in Duisburg-Ruhrort ansässigen Familienunternehmens zum ersten Mal ausführlich in der Öffentlichkeit. Die Sammlung ist von eminenter kunsthistorischer Bedeutung und wird seit 1983 mit großem Engagement aufgebaut.

Georg Baselitz, Ulrich Erben, Imi Knoebel, Blinky Palermo, Norbert Kricke, Otto Piene, Hann Trier, Gerhard Richterm, Gerhard Hoehme, K. O. Götz, Ernst Wilhelm Nay und viele andere sind hier zu sehen. Museumsdirektor Walter Smerling stellte die Sonderausstellung zusammen mit Jutta Stolle und Ivonne Bochert vom kuratorischen Team der Sammlung Haniel vor.

Zwar waren einzelne Bilder der Kunstsammlung bereits in anderen Ausstellungen zu sehen, aber noch nie in diesem Umfang, wie sie nun das Museum Küppersmühle am Innenhafen vorstellt. „Die Bilder hängen bei uns in der Zentrale am Franz-Haniel-Platz in Büros, auf den Fluren oder in Besprechungsräumen“, berichtet Stolle. Dorthin gehen die Bilder nach der Ausstellung auch wieder zurück. Yves Kleins „Planetarische Erde“ beispielsweise hängt normalerweise im Flur der Rechtsabteilung – wo das Werk ein wenig untergeht. Nun leuchtet es blauer denn je von der hohen weißen Museumswand, auch mehr als 60 Jahre nach seiner Entstehung. Stolle und Borchert schwärmen dann auch von der Möglichkeit, die Bilder im Museum Küppersmühle präsentieren zu können. Denn hier entfalten sie an den hohen Wänden und oft auch ausgerahmt eine

ganz andere Wirkung. „Um die kraftvolle Wirkung der Bilder zu einem außergewöhnlichen Erlebnis zu machen, haben wir spannungsvolle Kontraste wie die intensiv leuchtende Farbfeldmalerei von Rupprecht Geiger im Dialog mit dem grellbunten Tondo von Damien Hirst oder Konfrontationen wie die von Wols und Georg Baselitz gewählt“, erläuterte Smerling das Konzept.

„Wir freuen uns sehr darüber, die Sammlung Haniel als ein weiteres kunsthistorisches Dokument für das Informel und sein Umfeld präsentieren zu dürfen“, freute sich dann auch Smerling. Er betonte, dass der künstlerische Fokus der Sammlung sich auch in der Sammlung des MKM Museum Küppersmühle widerspiegele. „Die Werke der Sammlung Haniel stehen somit nicht nur in Beziehung zueinander, sondern können auch in einem weiteren Kontext

mit den Werken der Sammlung des MKM betrachtet werden“, so Smerling. Die Entwicklung beider Sammlungen wie auch der Ursprung des MKM Museum Küppersmühle wäre ohne privates Engagement nicht möglich gewesen, betonte er.

Haniel fasste den Beschluss zum Aufbau der Sammlung Anfang der 80er Jahre nicht nur, um diejenigen, die bei Haniel arbeiten, mit Kunst zu inspirieren; man wollte auch den „Geist“ des Unternehmens, das gerade wieder einmal dabei war, sich neu zu erfinden, nach außen hin repräsentieren. Dabei legte das Unternehmen auf Anraten des Kunstsammlers Christian Graf Dürckheim, der jahrzehntelang im Haniel-Aufsichtsrat saß, den Schwerpunkt auf das „Informel und sein Umfeld“. Also auf abstrakte Nachkriegskunst, vor allem deutsche. In ihrem antifaschistischen, freiheitlichen Geist, in

„Der eigene Weg steht nicht nur für den Charakter unserer Kunstsammlung. Auch mit unserem Unternehmen sind wir immer wieder neue Wege gegangen, wir haben uns verändert und neu erfunden“, sagte Maximilian Schwaiger anlässlich der Eröffnungsveranstaltung.



© Haniel

Der Neue Kunstpalast

Düsseldorf hat einen neuen Leuchtturm: Nach drei Jahren der Sanierung ist der Kunstpalast neu eröffnet. Viele Besucher werden den Kunstpalast hinter der historischen Fassade kaum wiedererkennen: Auf 5.000 Quadratmetern Fläche präsentiert sich die Sammlung des Hauses in nach aktuellsten Standards ausgestatteten Räumen in völlig neuem Licht. Das hat sich die Landeshauptstadt 50 Millionen Euro kosten lassen. Von rund 130.000 Objekten, die der Kunstpalast besitzt und verwahrt, werden hier etwa 800 Werke aus elf Jahrhunderten in 49 Räumen gezeigt. Ob Miniatur oder Monumentalwerk, Alltagsgegenstand oder Schmuckstück, Plastik oder Porzellan, Zeichnung oder interaktive VR-Installation – die Werkauswahl vereint Exponate aller Gattungen. So kommunizieren Marienskulpturen und Buddha-Statuen, VW-Käfer und Christo sowie Boro-Kimono und ein Gemälde von Max Liebermann auf Augenhöhe. „Ein Museumsbesuch soll nicht nur Erkenntnis vermitteln und neue Eindrücke hinterlassen, sondern auch Spaß machen“, meint Felix Krämer, Generaldirektor Kunstpalast. Das ist in Düsseldorf eindrucksvoll gelungen.

Yves Klein
Planetaire „Terre“, 1961
Farbstoff und künstliches
Harz auf Gips, Stoff
und Pappe
80 x 60 cm
Franz Haniel & Cie. GmbH
© VG Bild-Kunst, Bonn
Foto: Heinz Jokisch

ihrer Experimentierfreude wollte sich Haniel wiedererkennen: „Der eigene Weg“, das ist daher der Titel der Ausstellung.

„Der eigene Weg steht nicht nur für den Charakter unserer Kunstsammlung. Auch mit unserem Unternehmen sind wir immer wieder neue Wege gegangen, wir haben uns verändert und neu erfunden“, sagte Maximilian Schwaiger anlässlich der Eröffnungsveranstaltung. Schwaiger ist Mitglied der Familie Haniel und Vorsitzender des Aufsichtsrates des Unternehmens, das seit 1756 in Duisburg-Ruhrort ansässig ist (siehe Kasten). Genau in eine solche Neuausrichtung sei am Anfang der 1980er Jahre die Gründung der Sammlung gefallen. Das Unternehmen habe sich damals auf den Weg gemacht, aus den Wurzeln der tradierten Montanindustrie ein modernes internationales Handels- und Dienstleistungsunternehmen zu entwickeln, um Neues zu wagen – auf dem eigenen Haniel-Weg.

Dass fast nur Malerei zusammengetragen wurde, hat einen durchaus handfesten Grund. Plastik, Installationen oder

Bildhauerei wären zu raumfüllend, um in Büroräume zu passen. Die einzelnen Werke wurden auf Messen, in Galerien oder direkt beim Künstler erworben – die wenigsten von ihnen sind Auftragsarbeiten. Die mittlerweile 300 Werke umfassende Sammlung wächst beständig weiter. Auch um jüngere Kunst wie die Auftragsarbeit „Apotheker-Traum“ des britischen Künstlers Damien Hirst aus vier Glasvitrinen mit Präparaten aus der Firmenhistorie: neben YtongXella oder der Reederei Haniel auch zum Beispiel die Gutehoffnungshütte (GHH) sowie die Zechen Zollverein und Rheinpreußen (Kohle, Chemie, Tankstellen). Die drei „Abstrakten Bilder“ von Gerhard Richter, die es bei Auktionen jeweils gut und gern auf zweistellige Millionensummen bringen könnten, habe man aber noch zu einem Zeitpunkt gekauft, als „Richter erschwinglich war“, erläuterte Stolle. Die Kunst zähle zwar zum Betriebsvermögen von Haniel, beziffern mochte sie es aber nicht.

Text: Axel Granzow

Haniel

Der Vorläufer der heutigen Franz Haniel & Cie. GmbH wurde 1756 gegründet, als der preußische König Friedrich II. für Franz Haniels Großvater Jan Willem Noot (1708–1770) einen Erbpachtvertrag zum Bau eines Packhauses (das heutige Haniel-Museum) unterzeichnete. Nach dessen Tod übernahm Schwiegersohn Jacob Haniel die Geschäfte, ab 1782 dessen Witwe Aletta Haniel (1742–1815). Im Jahr 1802 wurden deren Söhne Franz (1779–1868) und Gerhard zu Teilhabern des Unternehmens. Insbesondere Franz forcierte neben dem Speditionsgeschäft und der Reederei die Bereiche Kohle, Eisen und Stahl. Das Unternehmen ist heute eine Investment-Holding mit Beteiligungen aller Art und befindet sich vollständig im Besitz von Mitgliedern der Familie Haniel. 2022 beschäftigte die Haniel-Gruppe 21.500 Mitarbeitende und erwirtschaftete einen Umsatz von 4,2 Milliarden Euro.



© Ansicht auf Sammlungsflügel, Kunstpalast, Foto: Anne Orthen



Der duisport-Eventkalender

22.–26. April 2024
Hydrogen + Fuel Cells EUROPE
HANNOVER MESSE

07. Mai 2024
Hafen trifft Festland
LANDSCHAFTSPARK DUISBURG

13.–15. Mai 2024
World Hydrogen
ROTTERDAM AHOY

14. Mai 2024
Future Logistics
MUSEUM DER DEUTSCHEN
BINNENSCHIFFFAHRT DUISBURG

21.–23. Mai 2024
Breakbulk
ROTTERDAM AHOY

22. Juni 2024
2. Urban Zero-Festival 2024
RUHRORT CITY

Von Messen über Fachkonferenzen bis hin zu Networking-Events – hier finden Sie einen Überblick über anstehende Termine und Veranstaltungen, um das duisport-Team persönlich kennenzulernen und mehr über unsere Produkte und Dienstleistungen zu erfahren.

Markieren Sie schon mal Ihren Kalender und verpassen Sie nicht die Gelegenheit, uns live zu erleben. Wir freuen uns auf spannende Gespräche!

HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS

YOUR STRATEGIC PARTNER FOR STEEL LOGISTICS AND MUCH MORE

Shipping & Forwarding

Short-Sea

Inland Navigation

Port Logistics

Projects

Intermodal

HOYER

Dein Energiepartner vor Ort.

Diesel · AdBlue® · HVO 100

Weitere Informationen unter:

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

hoyer.de



Ideale Transportroute gesucht?

Nutzen Sie unseren dynamischen Routescanner – als Planer für den Kombinierten Verkehr werden automatisch Zug- und Binnenschiffservices kombiniert.

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

Impressum

59. Jahrgang – Heft 23/2024

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 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:

Andreas Bartel
Jessica Friedrich
Axel Granzow
Wolfgang Koschny
Peter Lamprecht
Julia Wollenberg

Presserechtliche Verantwortlichkeit:

Andreas Bartel, Leiter
Unternehmenskommunikation

Titelfoto:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Visuelles Konzept, Design & Satz:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Korrektur:

Firefly Lektorat, Düsseldorf

Druck & Verarbeitung:

Druckerei Rindt GmbH & Co. KG, Fulda

Der Hafen & seine Ansprechpartner

Der Duisburger Hafen am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr ist mit einem Umschlag von über 111,1 Millionen Tonnen und einer Wertschöpfung von rd. 3 Milliarden 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 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

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

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

logport Logistic-Center Duisburg GmbH
Ansiedlungsmanagement
Tel: +49 203 803-4180
info@logport.de

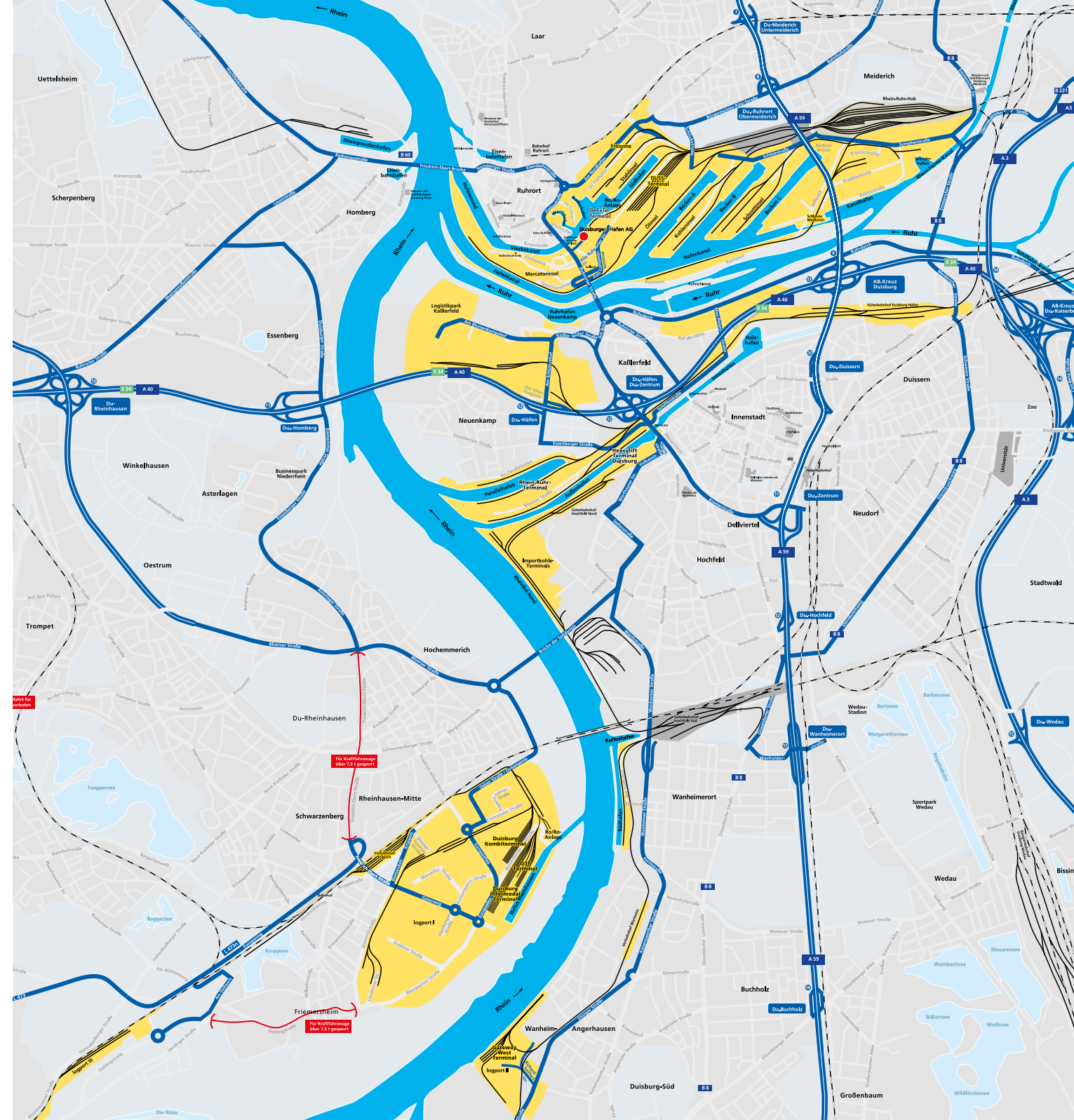
dfl duisport facility logistics GmbH
Port Logistics
Tel: +49 203 803-4233
dfl@duisport.de

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

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

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

BOHNEN LOGISTIK GmbH
Kontraktlogistik
Tel: +49 151 52669150



**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
- Haupterschließungsstraßen
- Haupteisenbahnlinien
- Wasserfläche
- Hafengebiet duisport
- Geplante Straße
- Sitz der Duisburger Hafen AG



**duisport –
Duisburger Hafen AG**

Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg

Telefon: +49 203 803-0

mail@duisport.de
www.duisport.de

