

duisport 

# magazin

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe



4  
DUISBURG GATEWAY  
TERMINAL NIMMT  
BETRIEB AUF

14  
GIORDANA DOPPSTADT  
VERSTÄRKT DUISPORT-  
VORSTAND

16  
DUISPORTS LOGISTIK-  
DIENSTLEISTUNGEN  
NEU GEBÜNDELT

03/2024

# Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen zur neuesten Ausgabe unseres Kundenmagazins der **duisport-Gruppe**! Dieses Magazin ist für uns eine besondere Plattform, über die wir Ihnen Einblicke in die aktuellen Projekte und Entwicklungen im Duisburger Hafen geben – ein Ort, an dem innovative Logistiklösungen und wegweisende Konzepte aufeinandertreffen. Ob spannende Logistikprojekte oder Hintergrundwissen zu Branchenentwicklungen: Unser Magazin hält Sie über alles, was den Duisburger Hafen bewegt, auf dem Laufenden. Mit der aktuellen Ausgabe erleben Sie zudem ein frisches Re-Design, das unsere Inhalte in neuem Glanz erstrahlen lässt – modern, übersichtlich und lesefreundlich.

In dieser Ausgabe erwarten Sie einige ganz besondere Highlights. Wir berichten unter anderem über die Eröffnung des **Duisburg Gateway Terminals (DGT)** – das im Endausbau größte Hinterland-

terminal im europäischen Binnenland mit Erprobung des klimaneutralen Betriebs, um den Standard für nachhaltige Logistik neu zu definieren. Außerdem werfen wir einen Blick auf den Zusammenschluss aller operativen Gesellschaften unter unserer neuen Tochtergesellschaft „**duisport logistics and port services**“. Diese Veränderungen stärken unsere operative Effizienz und bieten Ihnen, unseren Kunden, noch bessere Dienstleistungen aus einer Hand. Freuen Sie sich auf spannende Berichte, die den Puls der Zeit in der Logistikbranche widerspiegeln und Ihnen interessante Impulse für Ihr eigenes Geschäft liefern können.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen und Entdecken!

Ihre Linda Wosnitza  
Leiterin Marketing

# Inhalt

## Hafen

- 4 **Container statt Kohle**  
Das DGT nimmt Betrieb auf
- 14 **duisport-Vorstand komplett**  
Giordana Doppstadt wird Vorständin
- 16 **duisport logistics & port services GmbH**  
Logistikdienstleistungen neu gebündelt
- 20 **duisport unter Strom**  
60 neue Ladepunkte für Landstrom
- 22 **Kurz notiert**  
Neues aus der duisport-Gruppe
- 26 **Stolperfallen beseitigt**  
Flächensanierung auf logport III

## Netzwerk

- 28 **Standorterweiterung**  
Industrielogistik-Sparte wächst weiter

## Digital

- 32 **RheinPorts**  
Wenn Visionen wahr werden

## Im Fokus

- 38 **Modern und bimodal**  
Terminalprojekt in der Türkei

## Porträt

- 40 **Nachts im Hafen**  
An der Meidericher Schleuse
- 44 **duisport ist „port of you“**  
Neue Kampagne gestartet

## KulTour

- 46 **duisport Cup 2024**  
And the winner is ...

## Service

- 48 Routescanner für ideale Transportrouten
- 49 Impressum
- 50 Der Hafen & seine Kontakte
- 51 Hafенplan



16924

**Es ist einer der bedeutendsten Meilensteine in der über 300-jährigen Geschichte des Duisburger Hafens: Am 16. September ist das Duisburg Gateway Terminal (DGT) auf der ehemaligen Kohleninsel feierlich eröffnet worden.**



Der Startschuss ist gefallen, als NRW Ministerpräsident Hendrik Wüst den symbolischen Startknopf drückte.

© Marco Stepniak



# DUISBURG GATEWAY TERMINAL

Um 12 Uhr drückten Nordrhein-Westfalens Ministerpräsident Hendrik Wüst, Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link, Vertreter der vier DGT-Gesellschafter duisport, HTS, Hupac und PSA sowie des Forschungsinstituts Fraunhofer UMSICHT im Beisein von rund 250 geladenen Gästen den symbolischen Startknopf. Der erste Bauabschnitt ist fertiggestellt und das DGT nimmt nun offiziell den Betrieb auf.

Hendrik Wüst, Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen: „Wo mehr als 100 Jahre lang Kohle umgeschlagen wurde, steht jetzt ein klimaneutrales Containerterminal. Das Duisburg Gateway Terminal ist ein herausragendes Beispiel für den gelungenen Strukturwandel im Ruhrgebiet: Die Umsetzung von der Idee bis zu Fertigstellung in nur wenigen Jahren zeigt, dass wir in Nord-

rhein-Westfalen Tempo machen. Es braucht Wille und Mut, um die notwendigen Veränderungen schnell umzusetzen – das ist in Duisburg gelungen. Durch die Umstellung auf klimaneutralen Güterverkehr ist das Terminal auch ein Meilenstein auf unserem Weg zum klimaneutralen Industrieland. Mit der Eröffnung des Duisport Gateway Terminals zeigen wir, wie Industrie und Klimaneutralität erfolgreich zusammenwirken.“

Oberbürgermeister Sören Link: „Duisburg wird künftig eine immer zentralere Rolle in der deutschen Energiewende

spielen. Schon jetzt ist das hier am Hafen zu sehen: Wo früher Millionen Tonnen Kohle umgeschlagen wurden, wird mit dem Duisburg Gateway Terminal ein wegweisender Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion geleistet. Mit Hilfe von Wasserstoff-Technologie entsteht Logistik der Zukunft. Darauf können alle beteiligten Partner zurecht stolz sein.“

### Zehntes Containerterminal im Duisburger Hafen

Das DGT ist nicht nur das zehnte Containerterminal im Duisburger Hafen, es wird im Endausbau zugleich das größte im gesamten europäischen Binnenland sein.

Die duisport-Vorstände Lars Nennhaus (l.) und Markus Bangen (r.) begrüßten Nordrhein-Westfalens Ministerpräsident Hendrik Wüst zur feierlichen Eröffnung. © Marco Stepniak



„Wenn alle Seiten – Unternehmen, Planer, Behörden, Politik und Bürgervereine – zusammenarbeiten und nach Lösungen suchen, dann sind wir erfolgreich. Das Ergebnis eines solchen gemeinschaftlichen Erfolgsprojekts können wir hier heute sehen“, betonen die Geschäftsführer der Duisburg Gateway Terminal GmbH, Christoph Kahlert und Sven Zölle.

**„Mit dem Duisburg Gateway Terminal erhöhen wir die Umschlagskapazitäten im Duisburger Hafen um rund 850.000 TEU pro Jahr. Damit bauen wir die Position als eines der wichtigsten Logistik-Drehkreuze in Europa weiter aus und stärken unsere Funktion als Rückgrat der Industrie in Nordrhein-Westfalen“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.**

„Das Duisburg Gateway Terminal setzt Maßstäbe in Sachen Produktivität und Marktnähe: Mit 730 Meter langen Umschlaggleisen, voll digitalisierten Prozessen und der zentralen Lage im Herzen Europas bietet die Anlage wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg des kombinierten Verkehrs“, sagt Michail Stahlhut, CEO der Hupac Gruppe. „Ob ARA-Häfen, Rhein-Alpen-Korridor oder Osteuropa – die Logistik in ganz Europa profitiert vom neuen Terminal.“



Das DGT bot allen Interessierten Terminalführungen an.

Der erste Bauabschnitt ist fertiggestellt und das DGT nimmt nun offiziell den Betrieb auf.



Marc Heuvelmann, Direktor HTS Intermodaal B.V.: „Durch die gute Lage, die Größe und die Klimaneutralität ergeben sich sehr gute Möglichkeiten für die Logistik- und Transportbranche. Das Terminal ist eine Bereicherung für die Logistik in und um Duisburg.“

Vincent Ng, Regional CEO von PSA Europe & Mediterranean und PSA Middle East South Asia: „Die Eröffnung des Duisburg Gateway Terminal ist ein Meilenstein für den Duisburger Hafen und PSA fühlt sich geehrt, diesen Erfolg gemeinsam mit unseren geschätzten Partnern duisport, Hupac und HTS zu feiern. Durch die Integration von Innovation, Technologie und Nachhaltigkeitsinitiativen wird dieses Binnenterminal zu einer Anlage von Weltklasse werden und den Weg für ein effizienteres und umweltfreundlicheres Hafen- und Lieferkettennetzwerk für das Hinterland ebnen.“

#### Modellprojekt für die Zukunft der Logistik

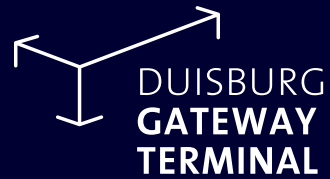
Das Duisburg Gateway Terminal ist in vielfacher Hinsicht ein Modellprojekt für die Zukunft der Logistik: Auf dem insgesamt 33 Fußballfelder großen Areal werden alle Güterbewegungen digital gesteuert. Das Projekt „enerPort II“



Gaben gemeinsam das Signal zum Start des Duisburg Gateway Terminals (v. links): Lars Nennhaus (duisport), Vincent Ng (PSA), Oberbürgermeister Sören Link, Prof. Dr. Anna Grevé (Fraunhofer UMSICHT), NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst, Markus Bangen, Prof. Dr. Manfred Renner (Fraunhofer UMSICHT), Henk Heuvelman (HTS), Michail Stahlhut (Hupac), Christoph Kahlert (DGT), Marcel Heuvelman (HTS) und Sven Zölle (DGT). © Marco Stepniak

Mit dem Duisburg Gateway Terminal baut duisport derzeit das größte Containerterminal im europäischen Hinterland. Bis zu 850.000 TEU pro Jahr sollen hier einmal umgeschlagen werden. Das Terminal entsteht auf der Kohleninsel, einem Teil des Hafens, auf dem früher Kohle umgeschlagen wurde – in Spitzenzeiten 20 Millionen Tonnen pro Jahr.





# Zahlen, Daten & Fakten

Gesellschafter:



Geschäftsführer:



Christoph Kahlert



Sven Zölle

## 2 Jahre

Bauzeit

## rund 120 Mio. Euro

Baukosten (1. Bauabschnitt inkl. Projekt enerPort II und Brücke), davon rund 50 Mio. Euro Förderung

## 235.000 m<sup>2</sup> Terminalfläche

## 6 Liegeplätze für Binnenschiffe

## 150.000 m<sup>2</sup>

in Betrieb genommene Fläche (1. Bauabschnitt)

## bis zu 850.000 TEU

Kapazität (Endausbau)

## 6 Ganzzugleise

unter Kran (im Endausbau 12)

## 730 m

Gleislänge

## 3 Portal-Krananlagen

(im Endausbau mind. 6)

Weitere Informationen unter:  
[dgt-duisburg.de](http://dgt-duisburg.de)

spielt hierbei eine ganz entscheidende Rolle. Im Rahmen des Vorhabens, in das Wirtschaft und Wissenschaft gleichermaßen eingebunden sind, wird im Duisburger Hafen ein Konzept zur vollständigen energetischen Transformation des Terminals realisiert.

Mit „enerPort II“ soll erstmals aufgezeigt werden, dass auch ein Terminal dieser Größenordnung mit lokaler Erzeugung von Wärme und Strom vollkommen klimaneutral betrieben werden kann. Auf dem DGT wird dazu ein nachhaltiges Energiesystem installiert, das erneuerbare Energien, Energiespeicher, Verbraucher und verschiedene Wasserstofftechnologien miteinander koppelt. Schlüsselkomponenten dafür sind neben einer Photovoltaik-Anlage, Brennstoffzellen-Systeme und Wasserstoffmotoren zur Stromerzeugung sowie Batteriespeicher. Ein intelligentes lokales Energienetz koppelte dabei die verschiedenen Energieanlagen und -speicher zur Versorgung der Verbraucher auf dem Terminal – dazu gehören Landstrom, Ladesäulen und Krananlagen. Darüber hinaus wird auch eine zukünftige Versorgung angrenzender Quartiere theoretisch betrachtet.

### Projekt enerPort II setzt Maßstäbe

„Das Herausragende an enerPort II ist sowohl die Kooperation zwischen Wissenschaft und Wirtschaft als auch der mutige Schritt in die Umsetzung. Wir sammeln schon heute wertvolle Erfahrungen zu Planung und Betrieb zukünftiger Energiesysteme“, sagt Prof. Dr.-Ing. Anna Grevé, Abteilungsleiterin Elektrochemische Energiespeicher bei Fraunhofer UMSICHT. Das Oberhausener Institut leitet gemeinsam mit duisport das Forschungsprojekt.

Weitere Partner sind die Westenergie Netzservice GmbH, die Rolls-Royce Power Systems AG, die Netze Duisburg GmbH, die Stadtwerke Duisburg AG sowie die Stadtwerke Duisburg Energiehandel GmbH. Das Projekt enerPort II wird im Rahmen der „Technologieoffensive Wasserstoff“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert.

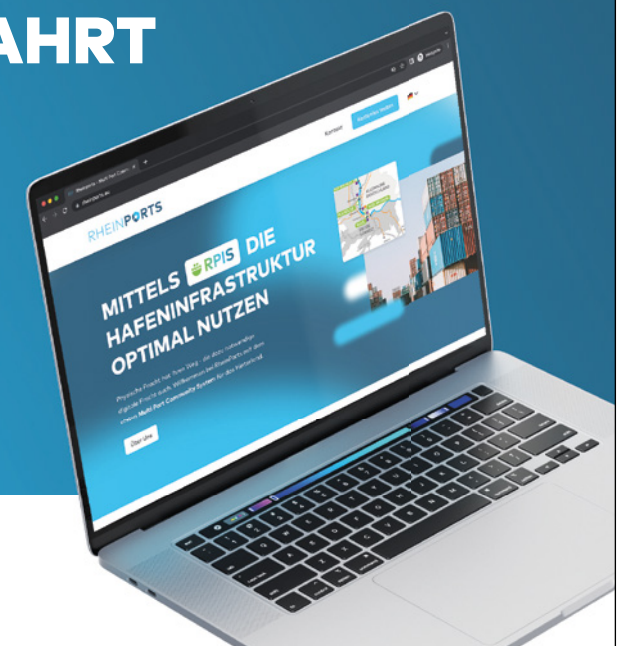
Text: Andreas Bartel

## GEMEINSAM FÜR EINE DIGITALE BINNENSCHIFFFAHRT

RHEIN  
PORTS

### Informationen in Echtzeit.

Bei RheinPorts vernetzen und digitalisieren wir die Binnenschifffahrt mit den Seehäfen und dem dazugehörigen Hafengewerbe, um sie effizienter in die Logistikketten zu integrieren.



[www.rheinports.eu](http://www.rheinports.eu)



Freuen sich auf die Zusammenarbeit mit Giordana Doppstadt: duisport CEO Markus Bangen (l.) und duisport-COO/CTO Lars Nennhaus (r.) sowie Aufsichtsratsvorsitzender Viktor Haase (2. v. r.).  
© krischerfotografie

# Giordana Doppstadt wird Vorständin

für den Bereich „Shared Services“

Der Aufsichtsrat der Duisburger Hafen AG bestellt Giordana Doppstadt zum neuen Vorstandsmitglied. Die 40-Jährige wechselt zum 1.1.2025 vom Essener Energiekonzern RWE, wo sie aktuell Director HR der RWE Offshore Wind ist, nach Duisburg. Als Vorständin für den Bereich „Shared Services“ wird sie bei duisport die Abteilungen HR, Einkauf, Recht, Rechnungswesen, operative IT, Marketing und Prozessmanagement verantworten.

Staatssekretär Viktor Haase, Aufsichtsratsvorsitzender der Duisburger Hafen AG: „Ich freue mich, dass wir Frau Giordana Doppstadt als neue Vorständin gewinnen konnten. Mit Frau Doppstadt ergänzen wir den Vorstand von duisport und stellen die Weichen für die Zukunft. Als Aufsichtsrat wünschen wir Frau Doppstadt einen guten Start.“

## Doppstadt komplettiert den Vorstand um Markus Bangen und Lars Nennhaus

Giordana Doppstadt arbeitet bereits seit September 2010 bei RWE und hatte dort verschiedene Positionen inne, in

denen sie die Transformation des Konzerns kontinuierlich vorangetrieben und viele wichtige Projekte erfolgreich umgesetzt hat. Als Director HR verantwortet sie seit Februar 2022 den globalen HR-Bereich der RWE Offshore Wind mit etwa 2.500 Mitarbeitenden.

Bei duisport vervollständigt Giordana Doppstadt den Vorstand um CEO Markus Bangen und COO/CTO Lars Nennhaus. Während die strategischen Konzernbereiche wie z. B. Finanzen, Controlling, Corporate Development, Digitalisierung, Intermodal Strategy sowie Gebäude- und Immobilienmanagement in den Verantwortungsbereich von Markus Bangen fallen, verantwortet Lars Nennhaus die operativen Einheiten der Konzernbereiche logistische Dienstleistungen, Verpackungs- und Industrielogistik, Infrastruktur, Bau und Technik sowie Bahn.

Text: Andreas Bartel



Der Aufsichtsrat und Vorstand von duisport wünschen der neuen duisport-Vorständin Giordana Doppstadt (vorne Mitte) einen guten Start (v. l.); Hintere Reihe: Dr. Dirk Warnecke, Merve Kuntke, Jens Dekarz, Susanne Zaß, Christina Rubach, Julia Stübner, Martin Gräf. Vordere Reihe: Martin Murrack, Markus Bangen, Giordana Doppstadt, Viktor Haase, Lars Nennhaus. © krischerfotografie



# „Wir gestalten die Zukunft!“

Die duisport-Gruppe hat sämtliche Logistik-Dienstleistungen in einer neuen Einheit zusammengefasst: Die drei Gesellschaften „duisport agency“, „duisport facility logistics“ und „Bohnen Logistik“ sind zur „duisport logistics & port services“ (dlps) geworden. Geführt wird der neue Geschäftsbereich von Julian Schneider und Volker Grzybowski.

Von sich selbst sagt er, er sei ein „total neugieriger“ Mensch. **Julian Schneider** (34), geboren in Bottrop, ist ein Kind des Ruhrgebiets. Er will wissen, wie Dinge funktionieren – damit er sie besser machen kann. Dabei geht er nicht mit der Brechstange vor, sondern Schritt für Schritt. Ins Berufsleben startete der Betriebswirt bei der Deutschen Post DHL Group, 2016 wechselte er dann zur Bohnen Logistik-Gruppe, die 2018 von duisport übernommen wurde.



Julian Schneider rauscht in den Besprechungsraum, nimmt Platz und legt sein Smartphone auf den Tisch. Es dauert keine Minute, da beginnt das Gerät zu vibrieren. „Bitte entschuldigen Sie. Das geht heute schon den ganzen Tag so“, sagt der 34-Jährige. Es ist Mitte August – vor wenigen Tagen wurden die für die Gründung der neuen „duisport logistics & port services“ benötigten Dokumente beim Registergericht eingereicht. Es war ein wichtiger Schritt dahin, dass die duisport-Gruppe künftig ihre Logistik-Dienstleistungen unter einem Dach anbieten kann.

**Herr Schneider, es scheint, als hätten Sie alle Hände voll zu tun in diesen Tagen?**

**SCHNEIDER:** Diese Woche ist nichts im Vergleich zur vergangenen Woche. Klar, ich habe viele Termine – aber ich bin auch sehr froh, dass bei der Verschmelzung unserer Logistik-Geschäftsbereiche alles auf Kurs ist. Wir sind voll im Zeitplan.

**Warum war die Neuaufstellung der duisport-Gruppe eigentlich notwendig geworden?**

**SCHNEIDER:** Weil die Zeit reif ist dafür. Historisch bedingt gibt es unter dem Dach der Marke duisport viele einzelne Gesellschaften, die allesamt eigenständig agieren und spezifische Leistungen einzeln anbieten. So können wir zwar mit einem breiten Portfolio punkten, aber versetzen Sie sich da mal in die Rolle unserer Kunden ...

**Die wünschen sicherlich schlanke Strukturen?**

**SCHNEIDER:** Genau. Ich kann dem Kunden doch nicht sagen: „Natürlich nehme ich gerne Deine Paletten ins Lager, aber wenn du zusätzlich den Transport beauftragen willst, musst Du mit einer Schwestergesellschaft sprechen.“ Im Zweifelsfall bekommt er dann noch Rechnungen von zig verschiedenen Stellen und einen festen Ansprechpartner hat er auch nicht. Das ist nicht nachvollziehbar. So tickt die Welt da draußen nicht mehr.

**Wie tickt sie denn?**

**SCHNEIDER:** Die Logistik ist wichtiger denn je. Aber nicht nur Corona hat uns gelehrt, wie anfällig Lieferketten sein können. Die Logistik kommt ja relativ spät in der Wertschöpfungskette – und alles, was sich vorher im Prozess als kleine Problem-Brise dargestellt hat, kann sich hinten raus zu einem Tornado entwickeln. Daher müssen wir schlagkräftig und widerstandsfähig sein. Und genau das ist der Punkt, warum Leistungen aus einer Hand so entscheidend sind.

**Die Verschmelzung dreier Gesellschaften ist eine Herkulesaufgabe. Wie ist es Ihnen gelungen, die 300 Mitarbeiter, die davon betroffen sind, für das Vorhaben zu begeistern?**

**SCHNEIDER:** Wir gestalten die Zukunft. Diese Aussage haben wir versucht, in die Mannschaft reinzutragen – und zwar mit größtmöglicher Transparenz. Von Anfang an haben wir klargestellt, dass durch die Verschmelzung niemand schlechter gestellt sein wird. Ganz im Gegenteil! Wir sind ja kein Sanierungsfall, alle Einzelgesellschaften für sich sind durchaus erfolgreich, die Kunst liegt jedoch darin, dass wir uns schon heute auf die Herausforderungen von morgen einstellen.

**Es ist zu spüren, dass es im Unternehmen eine große Veränderungsbereitschaft gibt.** Aber nur weil etwas neu angestrichen wird, heißt das ja längst nicht, dass es sofort etwas Neues ist.

#### Wie waren die Reaktionen der Mitarbeiter darauf?

**SCHNEIDER:** Es ist zu spüren, dass es im Unternehmen eine große Veränderungsbereitschaft gibt. Aber nur weil etwas neu angestrichen wird, heißt das ja längst nicht, dass es sofort etwas Neues ist. Solch einen Wandel setzt man nicht mit der Brechstange um. Abgeschlossen ist dieser Prozess erst, wenn wir alle davon überzeugt – und ich sage bewusst „überzeugt“ und nicht „überredet“ – haben, dass dies ein wichtiger Schritt ist, damit es für uns alle in der Zukunft mindestens genauso erfolgreich weitergehen kann.

#### Kam diese Botschaft an bei den Menschen?

**SCHNEIDER:** Natürlich war es stellenweise auch schwierig. Man muss sich immer in Erinnerung rufen: Die Unternehmensbereiche, die wir jetzt zusammenführen, haben ja für sich isoliert über eine lange Zeit sowohl wirtschaftlich als auch in der operativen Abwicklung sehr erfolgreich funktioniert. Die waren aber nicht so erfolgreich, weil da „duisport agency“, „duisport facility logistics“ oder „Bohnen Logistik“ am Klingelschild stand.

#### Sondern?

**SCHNEIDER:** Es lebt durch die Menschen. Die Kolleginnen und Kollegen, die jeden Tag ihren Job machen, brennen dafür, was sie tun. Über Jahre haben sie ein enormes Know-how aufgebaut. Dann kamen wir daher und haben gesagt, wir fügen jetzt alles zusammen und schweißen alles in einen Topf. Dass da Ängste und Sorgen entstehen, ist doch völlig nachvollziehbar. Aus diesem Grund freut es mich besonders, dass es uns gelungen ist, diese Zweifel auszuräumen – denn nur als Team sind wir erfolgreich.

#### Und wie wird die Neustrukturierung von den Kunden wahrgenommen?

**SCHNEIDER:** Positiv! Wir verhalten uns bereits so, als wären wir in dem neuen Konstrukt und sind so bereits sehr erfolgreich dabei, neue Geschäfte zu akquirieren. Das sind hochspannende Projekte, die da an uns herangetragen werden. Und dies geschieht eben, weil die Menschen da draußen zu schätzen wissen, dass wir nicht nur das bisherige Know-how erhalten, sondern dieses ganz gezielt verbinden, und dass sie davon profitieren, wenn wir uns intern neu aufstellen, um Abläufe zu vereinfachen.

#### Was sind denn nun die nächsten Schritte?

**SCHNEIDER:** Die formal rechtliche Vorbereitung ist abgeschlossen. Es gibt aber noch viel zu tun. Wir haben die Leitplanken geschaffen – jetzt gilt es, die Straße mit Leben zu füllen. Wir formen zum Beispiel gerade die Organisationsstrukturen, harmonisieren einige IT-Systeme der einzelnen Gesellschaften, passen Reportingsysteme an und entwickeln ein einheitliches Branding. All das zielt darauf ab, dass wir diesen Prozess der Veränderung, der bislang sehr erfolgreich verlaufen ist, als solchen fortführen, damit am Ende alle sagen können: Wir sind jetzt eins – ein duisport!

*Interview: Tobias Appelt*

## Logistik unter einem Dach

Die duisport-Gruppe hat sämtliche Logistik-Dienstleistungen in einer neuen Einheit zusammengefasst: Die drei Gesellschaften „duisport agency“, „duisport facility logistics“ und „Bohnen Logistik“ werden zur „duisport logistics & port services“ (dlps). Geführt wird der neue Geschäftsbereich von Julian Schneider (r.) und Volker Grzybowski (l.).



# duisport steht unter Strom

Der Aufbau von rund 60 neuen Ladepunkten für Landstrom an den Ufern des Duisburger Hafens hat begonnen.

„Die neuen Landstromanlagen sind ein wesentlicher Schritt für uns als Hafenbetreiber, unsere Verantwortung für die Umwelt wahrzunehmen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten“, so Ann Kathrin Stinder, verantwortliche Projektmanagerin bei duisport.

Das mit rund 3,6 Millionen Euro geförderte Projekt von Bund und Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie geht damit in die nächste Runde. Weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung und einen positiven Beitrag zum globalen Klimaschutz. „Diese Investition ist ein bedeutender Schritt in Richtung unserer Ziele zur Reduzierung von Emissionen und zum Schutz unserer Umwelt“, so Ann Kathrin Stinder.

Da der zur Verfügung gestellte Landstrom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt, sollen über 2.800 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden. Bis zum Sommer 2025 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Betreiber der neuen Landstromanlagen werden die Stadtwerke Duisburg sein.

Text: Wolfgang Koschny

## Leistung entscheidet.

### ALLER LASTER ENDE

- ✓ Mit **Windkraft** im Bauch
- ✓ Vertrauen Sie auf unser **Know-how**
- ✓ Zur **Entlastung** von **Umwelt** und **Straßen**



# Kurz notiert

## NEUES AUS DER DUISPORT- GRUPPE



### WILLKOMMEN IM #TEAMDUISPORT!

Im August konnte die duisport-Gruppe Ihre neuen Auszubildenden begrüßen. Insgesamt 25 Auszubildende starteten in acht verschiedene Ausbildungsberufe. Gestartet wurde mit einem spannenden Onboarding-Programm mit diversen Team-Übungen, Hafentouren und Gewinnspielen.



### GEMEINSAM FÜR EINE STARKE EUROPÄISCHE VERBINDUNG

duisport und die Joint Stock Company (JSC) Ukrainian Railways haben eine strategische Partnerschaft vereinbart, um regelmäßige intermodale Verkehre zwischen der Ukraine und dem Drehkreuz Duisburger Hafen sowie der EU aufzubauen und gemeinsam weiterzuentwickeln.

Mit der neuen Intermodalverbindung, die bald startet, wird eine schnellere und stabilere Lieferkette zwischen der Ukraine und West- und Mitteleuropa geschaffen. Dies ist eine bedeutende Entwicklung angesichts des wachsenden Handelsvolumens und der verstärkten Nachfrage nach Gütertransporten in dieser Region. Allein in den ersten vier Monaten dieses Jahres stiegen die ukrainischen Exporte auf der Schiene um fast 50 Prozent.

„Mit der strategischen Partnerschaft unterstützen wir die Ukraine dabei, sich noch stärker mit den europäischen Märkten zu vernetzen. Als eine der wichtigsten Logistikkreuzungen im Herzen Europas wollen wir die Stärken unseres breiten Netzwerks nutzen, um schnelle und stabile Lieferketten zwischen der Ukraine und West- und Mitteleuropa zu etablieren“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.

### GRÜNES LICHT VOM KARTELLAMT

Das Joint Venture zwischen duisport und thyssenkrupp Steel Logistics darf nun offiziell an den Start gehen. duisport beruft dazu Matthias Beughold als Geschäftsführer. Gemeinsam mit Dirk Langenfurth und Dr. Ulf Gebel sowie rund 300 Mitarbeitenden wird er die Transformation im und um den Hafen Schwelgern vorantreiben.

„In den letzten 25 Jahren haben wir als entscheidender Akteur des Strukturwandels gezeigt, dass wir den Wandel erfolgreich gestalten können. Zusammen mit thyssenkrupp Steel wollen wir die Zukunft des Wirtschaftsstandorts Rhein-Ruhr aktiv mitgestalten“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.

Lars Nennhaus, duisport-Vorstand für Technik und Betrieb, betont die umfassende Unterstützung aus seinem Verantwortungsbereich: „Wir werden alle notwendigen Ressourcen und unser gesamtes Know-how einbringen, damit das Gemeinschaftsunternehmen seine Ziele erreichen kann. Ich freue mich, dass wir jetzt loslegen können.“



## STÄRKER VERNETZEN, INTENSIVER AUUSTAUSCHEN, GEMEINSAM MEHR BEWEGEN

duisport ist dem Verein Hafen Hamburg Marketing e. V. (HHM) beigetreten und arbeitet hier künftig eng mit Deutschlands größtem Unversalhafen Port of Hamburg zusammen. „Um eine nachhaltigere und effizientere Transportlogistik voranzutreiben, müssen die Systeme Wasserstraße und Schiene weiter ausgebaut und modernisiert werden. Indem wir uns gemeinsam dafür einsetzen, steigern wir die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit beider Logistikstandorte“, betont duisport-CEO Markus Bangen.

„Mit duisport als neuem Mitglied haben wir die Chance, unseren Kundinnen und Kunden ein noch breiteres Portfolio an Transportlösungen über den Hamburger Hafen anzubieten. Ich bin davon überzeugt, dass die Zusammenarbeit eine Win-win-Situation sein wird“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing. Christian Negele, Leiter HR, Compliance & External Affairs bei duisport (rechts im Bild), und Markus Heinen, Leiter Repräsentanz Deutschland West bei Hafen Hamburg Marketing, betonten bei der Unterzeichnung der Beitrittserklärung, dass die Häfen großes Potenzial sähen etwa bei den Themen „Klimaschutz und Verkehrsverlagerung auf Wasserstraße und Schiene“.



©krischerfotografie



## BÜNDNIS FÜR VEREINBARKEIT VON FAMILIE UND BERUF

Ein starkes Zeichen für eine moderne und familienfreundliche Arbeitswelt in Duisburg! duisport ist stolzer Partner im neuen Duisburger „Bündnis für Vereinbarkeit von Familie und Beruf“. Im Beisein von Oberbürgermeister Sören Link unterzeichneten Vertreter von 35 Unternehmen und Institutionen die Duisburger Charta für Vereinbarkeit.

duisport-Vorstand Lars Nennhaus hat die Charta persönlich unterzeichnet. Er betont: „Es ist für uns schon lange eine Selbstverständlichkeit, pragmatische Lösungen zu finden, wenn sich Kolleginnen und Kollegen in besonderen Lebenslagen befinden. Wir kümmern uns, wir finden individuelle Lösungen, wir kriegen das gemeinsam hin! Mit der Unterzeichnung der Charta zeigen wir, dass die Menschen bei duisport an erster Stelle stehen.“

Alle Unterzeichner verpflichten sich, die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und persönlicher Lebensgestaltung in ihren Unternehmen aktiv zu fördern. Innerhalb des Bündnisses können sie sich austauschen und voneinander lernen.



## Der duisport-Eventkalender

**23.-25.10.2024**  
**BVL Supply Chain CX**  
BERLIN, DE

**05.-10.11.2024**  
**CIIE**  
SHANGHAI, CN

## EXPERIENCE. INNOVATION. PARTNERSHIP.

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

[haegerundschmidt.com](https://haegerundschmidt.com)

**HAEGER & SCHMIDT  
LOGISTICS**



# Weg mit den Stolperfallen

duisport saniert mit großem Aufwand die Flächen auf logport III, dem Hafeneck in Hohenbudberg, das von der Ziel Terminal GmbH betrieben wird.

Im größten Teil der Asphaltflächen gab es Abdrücke in den Abstellflächen – verursacht durch die Füße der Trailer und Container. Jetzt wird es hart: Eine Betondecke soll künftig garantieren, dass sowas so schnell nicht wieder passiert.

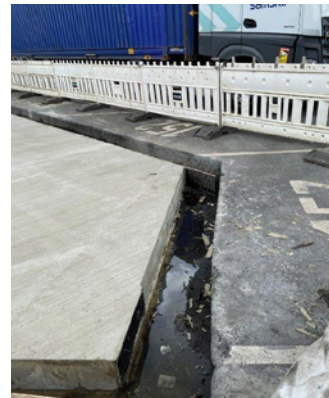
Die Ziel Terminal GmbH, ein Joint Venture von Samskip, duisport und TX Logistik, verfügt zwischen Rheinhausen und Krefeld auf rund 140.000 Quadratmetern über sieben Umschlaggleise mit jeweils 720 Metern Länge, zwei Rangiergleise und zwei leistungsstarke Portalkräne für den Umschlag zwischen Straße und Schiene. Die jährliche Umschlagkapazität beträgt bis zu 250.000 Ladeeinheiten.

Die über eine Million teure Sanierung des Terminals fordert Mitarbeitende, Ausführende und Lkw-Fahrer gleichermaßen heraus. Denn: „Die Sanierung erfolgt in zehn Teilabschnitten. Dadurch ist der Platz deutlich knapper und die Organisation noch anspruchsvoller“, so Pohlmann, der stolz ist auf sein Team: „Alle ziehen mit. Das ist großartig!“

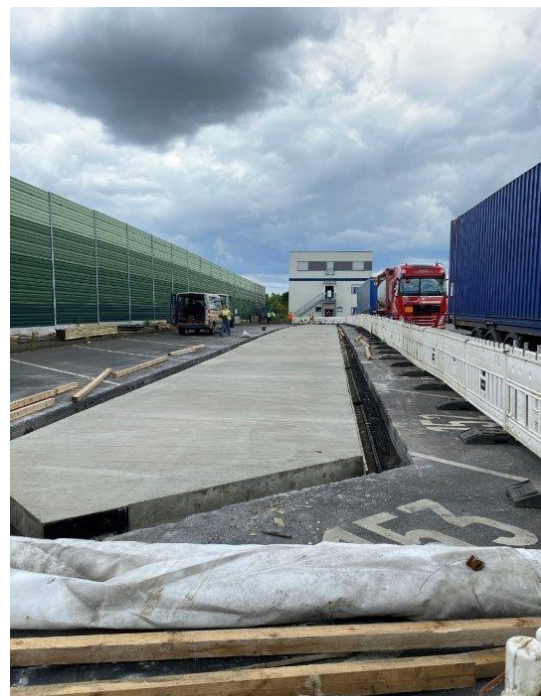
Bereits seit dem Frühjahr rollen bei laufendem Betrieb die Betonmischer und Asphaltiermaschinen übers Terminal, laufen die Arbeiten in enger Abstimmung mit dem Objektbetreuer von duisport und der ausführenden Baufirma.

Im April 2025 soll alles fertig sein. Dann wird gleich der nächste Startknopf gedrückt: für die weitere Digitalisierung der Abläufe und die Umstellung auf 5G.

Text: Wolfgang Koschny



Die Sanierung erfolgt während des laufenden Betriebs ...



... in insgesamt zehn Teilabschnitten bis April 2025.

# Schon gewusst?

...., dass duisport 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 duisport in das weltweite Logistiknetzwerk per Schiff, Bahn und Lkw.



# Standort- erweiterung

**Die Duisburger Hafen AG hat rückwirkend zum 1. Januar 2024 die RK Verpackungssysteme GmbH (RK) mit Sitz in Gelsenkirchen sowie deren Tochterunternehmen RKG Verpackungsservice und K. Grote Holzverpackungssysteme GmbH inklusive aller Mitarbeitenden übernommen.**

RK produziert auf einem knapp 16.000 Quadratmeter großen Areal Exportkisten und Verpackungssysteme aus Holz, vertreibt verschiedene Handelskisten und bietet zudem Verpackungsdienstleistungen an. Mit einer über 60-jährigen Erfahrung und mehr als 60 Mitarbeitenden verstärkt das Team von RK zukünftig die Weiterentwicklung der Sparte Industrielogistik der duisport-Gruppe im Bereich innovativer Verpackungslösungen, dem Vertrieb von Verpackungssystemen und der Industriegüterverpackung.

## Leistungsstarker Standort in Gelsenkirchen

Jan-Malte Wöhrle, Geschäftsleiter Industrielogistik der duisport-Gruppe: „Der Kauf von RK ist ein wichtiger Baustein zur Weiterentwicklung der duisport industrial solutions. Neben der Ergänzung um einen leistungsfähigen Produktionsstandort mitsamt seinem hochmotivierten Fachpersonal wird die Region Nordrhein-Westfalen weiter gestärkt. Es ergeben sich enorme Möglichkeiten zur Ausweitung des Bestandskundengeschäftes in Deutschland und zur gemeinsamen Erschließung neuer Märkte.“

Christoph Schulte, Geschäftsführer RK Verpackungssysteme GmbH: „Wir freuen uns sehr über die Zusammenarbeit mit duisport und die Integration unseres Know-hows in die Sparte Industriegüterverpackung. Das Leistungsportfolio von RK ergänzt das bisherige Angebot an hochwertigen Verpackungs- und Logistikhilfen der dis und ist somit ein idealer Baustein zum aktuellen Portfolio.“

Der Geschäftsbereich Industrielogistik der duisport-Gruppe unterteilt sich in die Sparten „industrial solutions“ (Verpackungs- und Werkslogistik) sowie „packaging solutions“ (Herstellung von Verpackungssystemen). Die Sparte „packaging solutions“ ist hierbei auf die Herstellung von hochinnovativen und insbesondere wiederverwendbaren Verpackungssystemen ausgerichtet, während die Sparte „industrial solutions“ im Kerngeschäft weltweit Komplettlösungen rund um die Verpackung und Logistik anbietet. Erst kürzlich hat die duisport-Gruppe durch die Beteiligung an der Crocodile Packaging Ltd. ihr Portfolio im Bereich der Industriegüterverpackung erweitert. Die von Crocodile erfundenen innovativen Clip-Kisten sollen mittelfristig auch in Gelsenkirchen gefertigt werden.



© RK Verpackungssysteme GmbH

## ÜBER DIE RK-GRUPPE:

Die rund 60 Mitarbeitenden der Unternehmen RK Verpackungssysteme GmbH, RKG Verpackungsservice und K. Grote Holzverpackungssysteme GmbH arbeiten im Gelsenkirchener Hafengebiet in enger Kooperation mit den Kunden in den Geschäftsfeldern Herstellung und Handel von Industrieverpackungen und externe Verpackungsdienstleistungen. Auf rund 16.000 Quadratmetern Betriebsfläche entwickeln und realisieren unsere engagierten Teams bedarfsoptimierte Verpackungslösungen für die Anforderungen im globalen Güterverkehr. Das Unternehmen RK Verpackungssysteme mit dem gewachsenen Know-how aus mehr als 60 Jahren Markterfahrung zählt heute zu den führenden Anbietern und Entwicklern effizienter Holzpackmittel für Transport, Logistik und Lagerhaltung im Ruhrgebiet.

K. Grote Holzverpackungssysteme ist der Spezialist für Faltpackmittel aus Sperrholz – die ideale Lösung für Einweg- und Mehrweg-Industrieverpackungen, Transport und Lagerung. Die Kisten bieten einen hohen Produktschutz für den weltweiten Transport, sind besonders leicht und sparen gegenüber Kisten in starrer Bauweise durch das Faltsystem bis zu 80 Prozent Lagerplatz ein. RKG Verpackungsservice ist ein besonderes Geschäftsfeld mit Verarbeitung und Verpackung von Brandschutzglas, welches am Firmensitz im Kundenauftrag geschnitten, veredelt und verpackt wird.



© RK Verpackungssysteme GmbH

**„Wir freuen uns sehr über die Zusammenarbeit mit duisport und die Integration unseres Know-hows in die Sparte Industriegüterverpackung.“**

Christoph Schulte, Geschäftsführer  
RK Verpackungssysteme GmbH



# Groß statt klein



Gleich im 4er-Set verpacken die Industrielogistiker der dis West gigantisch große Ofenanlagen für den Seetransport in Kisten. Über elf Meter lang, fünf Meter breit und drei Meter hoch sind die stattlichen Sperrholzkisten, die bereits ohne Inhalt jeweils fast 7.000 Kilo auf die Waage bringen. „Für uns ist es kein Problem, selbst so empfindliche Großgeräte sicher zu verpacken und auf den Weg zu bringen. Das wissen auch die Kunden – und deshalb bekommen wir sehr häufig solche Spezialaufträge“, macht Hallenstandortleiter Torsten Ubachs deutlich, während nur wenige Meter weiter einer der Profis, Andreas Laagland, damit beschäftigt ist, mit der Nagelmaschine die Poolgroße Kistenwand mit Latten zu stabilisieren.

*Text: Wolfgang Koschny*



# Wenn Visionen wahr werden



**Digitalisierungsoffensive entlang des Rheins: Wie RheinPorts mit guten Ideen, innovativen Produkten und einem neuen Team an der Spitze den Speditionen und Häfen hilft, Geld zu sparen, Prozesse zu optimieren und sich deutlich effizienter aufzustellen. Ein Interview.**



**FELIX HARDER**  
Geschäftsführer RheinPorts



**AUREL WERNLI**  
Geschäftsführer RheinPorts



**JOACHIM HOLSTEIN**  
Geschäftsführer RheinPorts

Alle drei Bilder: © krischerfotografie

Felix Harder und neuerdings Aurel Wernli und Joachim Holstein, Beauftragter für Binnenschifffahrt bei duisport, werden als Geschäftsführer von „RheinPorts“ mit Hochdruck die Digitalisierung und Vernetzung der Binnenschifffahrt entlang des Rheins vorantreiben. Und sie haben gute Nachrichten: Ihr River Ports Planning and Information System (RPIS) ist inzwischen an immer mehr Orten im Einsatz – am Oberrhein, im Hafen von Basel und künftig auch im Duisburger Hafen!

**Mit dem „River Ports Planning and Information System“, kurz RPIS, hat RheinPorts die Vision, alle am System Wasserstraße beteiligten Häfen, Binnenschiffsoperatoren, Speditionen und dem Hafengewerbe miteinander zu vernetzen. Passt das Produkt in die Zeit – und in die Binnenschifffahrt?**

**JOACHIM HOLSTEIN:** Auf alle Fälle. Das RPIS ist ein unglaublich spannendes und hoch innovatives Produkt. Würde es nicht schon existieren, man müsste es dringend

erfinden. Denn mit einem Port Community System, kurz PCS, schaffen wir es endlich, alle am System Wasserstraße Beteiligten miteinander digital zu vernetzen. Es rücken alle ein Stückchen enger zusammen. Das ist längst überfällig.

**AUREL WERNLI:** Das System ermöglicht es, alle relevanten Informationen über Schiffe, Fracht, Häfen und Logistikdienstleister in Echtzeit zu erfassen, zu verarbeiten und zu teilen. Dadurch entsteht eine transparente und effiziente Kommunikation entlang der gesamten Logistikkette, die für alle Akteure mit vielen Vorteilen verbunden ist.

**Was kann das System, welche Idee steckt dahinter?**

**HOLSTEIN:** Ganz einfach gesagt, ist RPIS eine Internet-basierte Plattform, über die wesentliche Daten über Schiff, Ladung, Reiseverlauf und Löschanfrage in Echtzeit zwischen den Binnenschiffsoperatoren, den Umschlagterminals, den Häfen und ggfs. dem Zoll ausgetauscht werden.

**FELIX HARDER:** Sie sagen „Idee“. RPIS ist aber inzwischen weit mehr als nur eine Idee. Das System ist marktreif, es ist längst im Einsatz!

**HOLSTEIN:** Das stimmt. Auch die ersten River-Cruise-Gesellschaften arbeiten inzwischen erfolgreich mit diesem System beziehungsweise einem, extra für die Fahrgastschifffahrt entwickelten, Modul.

#### Was hat sie überzeugt, das zu tun?

**WERNLI:** Es geht den Unternehmen vor allem darum, mit Hilfe des RPIS das abzuschalten, was sie am meisten nervt: die überbordende Bürokratie, die herrschende Intransparenz von zum Teil noch manuellen Prozessen, die mangelnde Kommunikation untereinander. Denn das ist nicht nur lästig. Es kostet auch unnötig viel Geld. Im Übrigen nicht nur die Unternehmen, sondern auch die Verbraucher, die letztlich die Zeche dafür zahlen müssen.

#### Gibt es weitere Beispiele, wo RPIS schon im Einsatz ist?

**HOLSTEIN:** Seit Anfang 2022 ist RPIS im Hafen von Basel als Port Community System, kurz PCS, für den Containerverkehr eingeführt. Seit diesem Jahr funktioniert das zusätzlich auch für Massengut. Hier läuft es bereits für die Fahrgastschifffahrt, fürs Liegeplatzmanagement, den Bezug von Strom und Wasser, die Abgabe von Gebrauchtwasser und so weiter.

**WERNLI:** In Basel ist auch das Zollmodul von RPIS im Einsatz. Ähnlich dem PortMonitor für den Hafenmeister zeigt der „ZollMonitor“ den Einsatzkräften die aktuelle Position der Schiffe sowie den Ankunftszeitpunkt der in den nächsten 72 Stunden zu erwartenden Schiffe. Zusätzlich wird ab dem 1. Januar 2025 die sogenannte Transportanmeldung der Waren im Grenzverkehr CH-EU auf dem Verkehrsträger Wasser via RPIS an den Schweizer Zoll übermittelt.

**HOLSTEIN:** duisport hat entschieden, RPIS voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2025 als verpflichtendes Portal zur Meldung der Umschlagzahlen und zur Anmeldung der Binnenschiffe einzuführen. Das heißt für unsere Anlieger und Binnenschiffsoperateure, dass hier eine Änderung auf sie zukommt.

#### Klingt so, als wenn die Vermarktung gar kein Problem sei ...

**HOLSTEIN:** Ganz so einfach ist es nicht. Denn: Das Produkt RPIS ist keine selbsterklärende Commodity, sondern



ein völlig neuer Weg, der beschränkt wird und der erklärungsbedürftig ist.

**WERNLI:** Das zeigen auch die Gespräche, die wir führen: Da gibt es bei den Häfen und Terminals stark Interessierte, die sofort mit dabei sein wollen. Es gibt aber auch Skeptiker, die erst noch überzeugt werden wollen, die von der digitalen Transformation wenig halten beziehungsweise ihre Prozesse nicht ändern wollen. Aber eines ist ganz klar: Auch die Binnenschifffahrt wird ohne eine Optimierung der Abläufe, eine Automatisierung der Datenströme und dem Ende von handgeschriebenen Zetteln nicht vorbeikommen.

**HARDER:** Wobei man schon sagen kann: Wo die Übermittlung der Daten noch via Excel-Listen erfolgt, ist in der Regel keine große Überzeugungsarbeit notwendig. Hier liegt das Einspar- oder Optimierungspotential geradezu auf der Hand.

**HOLSTEIN:** An dem Beispiel wird schon deutlich: Wir müssen vielmehr ins Gespräch kommen, vielmehr aufzeigen, dass RPIS mehr ein Problemlöser ist als ein Kostenfaktor. Wo das System eingeführt ist, will man nicht wieder davon weg.

#### Sind Sie hier Einzelkämpfer, ein David gegen Goliath?

**HARDER:** Nein, die RheinPorts GmbH kooperiert ganz bewusst eng mit anderen führenden Hafenplattformen wie portbase (Rotterdam), NextPort (Antwerpen) und Dakosy (Hamburg), um gemeinsame Szenarien entlang der gesamten Logistikkette zu entwickeln und umzusetzen.

**WERNLI:** Ziel ist es, RPIS gemeinsam mit Partnern und Anwendern kontinuierlich funktional und geographisch gemäß den Marktanforderungen zu erweitern. Dabei profitiert die RheinPorts GmbH einerseits von den umfangreichen Netzwerken der Gesellschafter. Durch die inzwischen fast zehnjährige Präsenz baut RheinPorts auf wertvollen Erfahrungen und engen Kundenbeziehungen zur Hafengewirtschaft, Verbänden und Institutionen der letzten Jahre auf.

#### Herr Holstein, wie können Sie als duisports Konzernbeauftragter für Binnenschifffahrt helfen?

**HOLSTEIN:** Wenn man ehrlich ist, ist die Bezeichnung etwas irreführend, da wir bei duisport keine eigene Binnen-

schiffsabteilung aufbauen, aus Gründen der Neutralität gegenüber den Pächtern und Kunden. Ich bin quasi erster Ansprechpartner für potenzielle und Bestandskunden in den Nicht-Container-Segmenten des Massen- und Stückguts. Im Rahmen unseres Strategiprojektes haben wir die zahlreichen Anlieger mit wasser- oder bahnseitigem Umschlag dieses Segmentes besucht. Dabei haben wir eine Bestandsaufnahme gemacht, nach den operativen Herausforderungen, Chancen und Risiken gefragt, die Genehmigungslage eruiert etc. Dies versetzt uns in die Lage, Anfragen gezielter zu steuern und somit zusätzliche Kunden für den Duisburger Hafen zu gewinnen.

#### Bedeutet für RheinPorts was genau?

**HOLSTEIN:** Es hilft ungemein. Denn diese Kunden haben so schon ein Gesicht und können auf meine aktive Unterstützung bei der Einführung des Systems in Duisburg bauen. Über meine weitere Aufgabe, duisport in Verbänden und bei Behörden zu vertreten, habe ich im Übrigen insbesondere durch BÖB und BDB auch entsprechenden Zugang zu Hafen- und Binnenschiffsvertretern, die das System künftig nutzen können. Die Aufgaben ergänzen sich somit sehr gut.

**Sie haben in der Geschäftsführung neue Gesichter. Auch der Aufsichtsrat hat sich mit Martin Nusser, Roland Blessinger sowie Lars Nennhaus, dem technischen Vorstand von duisport, und duisport-Prokuristin Dr. Sandra Strohbücker neu aufgestellt. Die Erwartungen dürften also groß sein. Daher lassen Sie uns nach vorne schauen. Wie sehen die kommenden Monate aus?**

**HARDER:** Ende 2024 und mit Beginn des Jahres 2025 steht alles im Sinne der erfolgreichen Einführung von RPIS als Port Community System im Hafen Basel und dann in Duisburg. Darüber hinaus werden die Anforderungen, die sich aus der Analyse der IST-Prozesse im Duisburger Hafen ergeben haben, in RPIS integriert.

**WERNLI:** Darüber hinaus wird im Rahmen von DaziT, dem Transformationsprogramm zur Modernisierung des Schweizer Zolls, eine direkte Verbindung zwischen RPIS und dem PASSAR-Verzollungssystem eingerichtet werden. So erhalten die Terminals die Möglichkeit, den bevorstehenden Grenzübertritt der Güter direkt aus dem System an den Schweizer Zoll zu übermitteln. Im Umkehrschluss werden sie wiederum direkt vom Zoll über die Schnittstelle informiert, ob die angemeldete Ware in den freien Verkehr kann oder ob eine Intervention erfolgen wird.

**HARDER:** Im Zuge der vertieften Kooperation zwischen Danser Switzerland und RheinPorts sowie zwischen EuRIS, dem EU-Digitalisierung-Portal für die Binnenwasserstraßen, und RheinPorts wird RPIS auf absehbare Zeit auch in die Lage versetzt, Stauplan-Informationen, sogenannte BICS/ERIVOI, zu empfangen und die darin enthaltenen Informationen wie zum Beispiel Staupläne zu verarbeiten.

**HOLSTEIN:** Und damit wären wir wieder beim Kernthema, dass RheinPorts seit den ersten Programmierungen fürs RPIS antreibt: Wir wollen mit Hilfe dieser integrierten Serviceplattform aus neutraler Hand Prozesse transparenter und Ressourcen besser planbar machen. Und ganz ehrlich: Die Effizienz steigern und die Betriebskosten bei steigender Servicequalität reduzieren – dass wir das mit dem RPIS umsetzen können, haben wir in der Spitze bereits bewiesen. Jetzt muss es in die Breite gehen, muss das System über die gesamte Rheinschiene ausgerollt werden.

#### Warum?

**HOLSTEIN:** Weil die digitale Transformation, die auch für die Binnenschifffahrt alternativlos ist, nur so vorankommt. Und daran arbeiten wir!

*Interview: Wolfgang Koschny*

# HOYER

# Dein Energiepartner vor Ort.

## Diesel · AdBlue® · HVO 100



**Simon Hegele**  
Logistik und Service

### SUPPLY CHAIN KNOW-HOW GESUCHT?

Mehr erfahren

IHR PARTNER FÜR  
ZUKUNFTSORIENTIERTE UND INNOVATIVE  
KONTRAKTLOGISTIKLÖSUNGEN

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

Weitere Informationen unter:

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

**hoyer.de**



# Modern und biomodal

**Zusammen mit der Arkas-Gruppe baut duisport das neue Terminal in der Nähe von Istanbul. Schon Ende des Jahres sollen die ersten Züge und Lkw fahren und die ersten Container, Autos & Co umgeschlagen werden.**

Nach zwei Jahren intensiver Bauzeit hat jetzt die heiße (Bau-)Phase auf dem neuen duisport-Terminal in der Nähe von Istanbul begonnen: „Zurzeit ist ein Bautrupps von fast 260 Leuten auf der Baustelle beschäftigt. An allen Ecken und Enden wird gearbeitet“, berichtet Matthias Palapys, Leiter der duisport-Bauabteilung, nach seinem Besuch in Kartepe.

Keine Frage: Das neue duisport-Terminal mit Gleisanlagen, Hallen und Umschlagplätzen in der Türkei nimmt Konturen an. Was kein leichtes Unterfangen war. Denn zunächst galt es, mühsam den einst nicht tragfähigen

Untergrund zu entwässern, zu begradigen und zu verdichten. Jetzt ist das alles fertig und die Fachfirmen verlegen hier nun rund sechs Kilometer Gleise und installieren die Weichen.

Auch der Rohbau des Bürohauses ist bereits fertig und der Ausbau ist in vollem Gange. Genauso wie die Arbeiten an den geplanten Warehouses: Jeden Tag werden fast 40 Meter lange und bis zu 26 Tonnen schwere Stahlträger verlegt, damit sie zügig fertig werden.

Mit einer zweistelligen Millionensumme ist das Projekt „railport“ die größte Auslandsinvestition von duisport. 37 Fußballfelder würden auf das Areal passen!

*Text: Wolfgang Koschny*



So soll das Terminal im Endausbau aussehen.



## 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 350.000 m<sup>2</sup> Fläche, davon 60.000 m<sup>2</sup> 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

# Nachts an der Meidericher Schleuse

**In der Nacht ist es in Meiderich ganz still. Vom täglichen Verkehrslärm im Hafen kein Ton. Es wirkt hier zwischen Ruhr und Rhein-Herne-Kanal (RHK) beinahe einsam. Doch der Schein trägt.**

Denn der Hafen schläft nie so ganz: Binnenschiffe fahren auch in der Nacht und wollen rund um die Uhr Richtung Rhein oder Ruhrgebiet geschleust werden. Dafür sorgen die Schleusenwärter in ihrer Steuerkanzle hoch über dem Kanal hier an der Schleuse Duisburg Meiderich. Sie ist sozusagen das Eingangstor zum RHK und gilt als eine der größten im Kanalgebiet. Mit der „Enclave“ liegt gerade ein unbeladenes Kohle-Schiff in der 190 Meter langen Schleusenkammer am Poller. Ballastwasser schaukelt in den offenen Ladebuchten. Währenddessen lässt ein Matrose gerade seinen Hund am Ufer Gassi gehen. Besucher werden dann auch gleich laut bellend angemeldet.

Die Schleuse ist durch ihr Hubportal eine kaum zu übersehende Landmarke im Meidericher Hafen – und das vor allem auch hell beleuchtet in der Nacht. Markant ist der Steuerstand in mehr als 20 Meter Höhe, der sich über dem Untertor erhebt. Von dort aus werden inzwischen auch die Ruhrschleusen in Duisburg und Mülheim-Raffel-

berg bedient. Eigentümer und Betreiber der Schleuse ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Das gesamte Hafen- und Industrieareal ist im Besitz der Duisburger Hafen AG.

## Im Steuerstand der Schleuse

Mit dem Aufzug geht es hinauf in den Steuerstand. Dort warten bereits die Schleusenwärter, beziehungsweise wie sie rasch korrigieren, die Schichtleiter Hubert Mauer (58) und sein Kollege Andreas Roch (61). Der Begriff Schleusenwärter klingt tatsächlich ein wenig altbacken und wird daher nicht mehr gerne von ihnen benutzt. Allerdings wird die Bezeichnung immer noch von offiziellen Stellen verwendet, wie etwa der Bundesagentur für Arbeit. Schleusenaufsicht trifft die Tätigkeit wohl am besten – klingt aber ebenfalls etwas bürokratisch. „Wir bezeichnen uns als Schichtleiter“, betont Mauer.





Schichtleiter Huber Mauer im Steuerstand der Schleuse.

Der Blick aus der Steuerkanzel ist spektakulär – sicherlich noch beeindruckender bei Tageslicht. Denn dann sieht man sicher noch viel mehr als den Lichterglanz rund um Duisburg in der Nacht.

Richtung Westen blickt man über die, nachts beleuchteten, Krane des neuen Containerterminals Duisburg Gateway Terminal auf der ehemaligen Kohleinsel des Hafens bis weit über den Rhein hinaus. Richtung Osten erkennt man am Horizont den Gasometer Oberhausen mit seiner blauen Lichtkrone und sieht das hell erleuchtete Ruhrgebiet in der Ferne glänzen. Für die Schichtleiter ist aber der Blick nach unten entscheidend. Auf verschiedenen Monitoren kann alles überwacht werden, was dort pas-

siert. In der Schleusenkammer werden von dem Matrosen der „Enclave“ gerade die Taue gelöst, mit denen das Schiff in der Kammer am Poller gesichert ist. Der Hund ist inzwischen wieder an Deck und äugt über die Reling. Offenbar ganz gespannt, was nun passieren wird. Denn das Schiff wartet auf „grün“, das Abfahrtssignal, das die Schichtleiter auslösen. Den Weg durch die Schleuse regeln Verkehrsampeln. In der knapp 12 Meter breiten Kammer bleibt bei den Standardbreiten der Schiffe von 11,40 Metern nicht mehr viel seitlicher Navigationsraum. Kein Wunder, dass so manches Schiff aneckt. Besonders ärgerlich ist es aber, wenn rote Ampeln ignoriert werden – was vorkommt. So haben Havarien in der Vergangenheit das Untertor in Mitleidenschaft gezogen. Der Schaden ist immer noch nicht repariert, da ein gerichtlicher Streit läuft. Ohnehin ist der Instandhaltungsstau ein Dauerthema in der Branche.

#### Fünf Schleusen im Rhein-Herne-Kanal

Der RHK führt über rund 46 Kilometer bis zum Dortmund-Ems-Kanal bis Henrichenburg. Dazwischen liegen 36 Meter Höhendifferenz. Dafür haben die Erbauer vor mehr als 100 Jahren sieben Schleusen eingeplant. Heute sind es noch fünf, einschließlich der 1978 bis 1980 erbauten Meidericher Schleuse, die einen zu klein gewordenen Vorgängerbau ablöste. Das Prinzip einer Schleuse ist einfach erklärt: Ein oder mehrere Schiffe fahren in die Kammer,

das Tor hinter dem Heck schließt sich, das andere öffnet sich, und je nach Fahrtrichtung fließt Wasser zu (Richtung Herne) oder ab (Richtung Rhein) und das Schiff hebt oder senkt sich. Bis zu 7,35 Meter beträgt die Hubhöhe in Meiderich je nach Wasserstand des Rheins. In dieser Nacht liegt sie bei 3,50 Metern.

Damit das rund um die Uhr reibungslos klappt, wechseln sich insgesamt acht Kollegen im Drei-Schichtbetrieb ab, darunter mit „Kerstin“ auch eine Frau. Keine Ausnahme mehr, berichtet Mauer. Jede der drei Schleusen wird mit acht Monitoren kontrolliert, davon sechs Überwachungsmonitore, plus einen für die Steuerung der Schleuse und einen für das Verkehrstagebuch. Die Ruhrsleusen werden inzwischen von hier aus ferngesteuert. Der Kontrollstand ist in der Früh- und Spätschicht mit jeweils zwei Kollegen besetzt, in der letzten Schicht bis zum frühen Morgen (der Nachtschicht) mit einem Kollegen. Denn die Ruhrsleusen sind in der Nacht geschlossen. Sonntags entfällt die Nachtschicht. Durchschnittlich werden in Meiderich zwischen fünf und fünfzehn Schiffe in der Nachtschicht geschleust. In der vergangenen Nacht waren es laut Verkehrstagebuch acht.

#### 17.000 geschleuste Binnenschiffe im Jahr

Der Beruf des Schichtleiters in einer Schleuse setzt eine abgeschlossene Berufsausbildung voraus. Doch gibt es auch hier Nachwuchsprobleme. Während früher die Kollegen aus den eigenen Reihen rekrutiert werden konnten und einen Abschluss im Bereich Wasserbau vorweisen mussten, kommen heute auch Quereinsteiger nach einer entsprechenden Fortbildung in Frage. Auch ein Funkschein ist Pflicht. Denn die Kommunikation mit den Berufsschiffen erfolgt per Funk. „Einmal hat sich ein Sportbootfahrer per Handy aus einem Bistro in Mülheim angemeldet. Ich sollte die Kammer in zehn Minuten zur Schleusung vorbereiten“, schmunzelt Mauer. Da musste er dann doch höflich ablehnen. Zwar können sich Sportboote per Handy anmelden, doch müssen sie wie die Berufsschiffer vor Ort sein, um schleusen zu können.

Sportboote sind aber in der Schleuse eher die Ausnahme. Geschleust werden täglich etwa 40 bis 50 Binnenschiffe, rund 17.000 im Jahr. Das waren allerdings einmal mit über 20.000 deutlich mehr. Zwar sind die Schiffe größer geworden, doch ist auch der Verkehr mangels Ladung rückläufig. Zum Beispiel weil Kohle als klassische Fracht der Binnenschiffe ein Auslaufmodell ist. Viele Schiffe haben Gefahrgut geladen, da im Ruhrgebiet zahlreiche Chemiebetriebe beliefert werden. Da gilt es, bei der Schleusung ein paar zusätzliche Regeln zu beachten. Diese Schiffe,

gekennzeichnet durch blaue Kegel, dürfen zum Beispiel nicht gemeinsam mit Fahrgastschiffen oder nur allein geschleust werden. Eine Schleusung dauert in der Regel etwa eine Stunde, inklusive Wartezeiten, der eigentliche Hub nur eine Viertelstunde.

Bei der Bergfahrt in das Kanalsystem müssen die Binnenschiffer vor allem darauf achten, dass sie bestimmte Höhen nicht überschreiten. Kein Wunder, dass der Parkplatz an der Schleuse (um die Uhrzeit eigentlich überraschend) gut belegt ist. Denn die Schiffer stellen hier vorsichtshalber ihre Pkw ab, die ansonsten an Deck stehen. „Zusammenstöße mit Brücken sind zwar nicht an der Tagesordnung“, so Mauer. Doch komme dies immer mal wieder vor. Kürzlich erst kollidierte ein Kran mit einer Brücke. Die WSV garantiert eine Brückenhöhe von 4,50 Metern. Die „Enclave“, die inzwischen die Kammer verlassen und einem kleineren Tankschiff Platz gemacht hat, musste zum Beispiel Ballastwasser aufnehmen, um einen entsprechenden Tiefgang sicherzustellen.

Gerade meldet sich wieder ein Schiffer zur Schleusung über Funk an. Roch nimmt die Meldung entgegen, notiert die nötigen Daten, ganz wichtig dabei die Europeanummer, also das Kennzeichen des Schiffs. Die gute Nachricht für die Binnenschiffer: Die Schiffsabgaben auf den Bundeswasserstraßen im Binnenbereich wurden mit Ausnahme von Mosel und Nord-Ostsee-Kanal inzwischen abgeschafft und damit auch die Funktion der Schleusen im westdeutschen Kanalsystem als Hebestellen. Grundlage war hier die Europeanummer.

Text: Axel Granzow

Schleuse Meiderich



## duisport ist „port of you“

Hafenstadt Duisburg: Mit einer neuen Kampagne unter dem Motto „port of you“ unterstreichen wir unsere enge Verbundenheit zur Stadt und zu den Menschen, die hier leben.

Wir sind Teil der Duisburg-DNA und unterstützen seit vielen Jahren die Stadt, ihre Vereine und Initiativen. Und wir bieten als vielfältiger, attraktiver Arbeitgeber zahlreiche Job-Perspektiven. Aus dem englischen ‚part of you‘ wird so auf charmante Weise ein ‚port of you‘.

# And the winner is ...



Sieger des duisport Cup 2024 ist die M. Zietzschmann GmbH.

**Der duisport Fußball Cup ist das sportliche Highlight für Unternehmen rund um den Hafen. Diesmal traten 22 Firmenteams an. Und am Ende gab es nur Gewinner!**



Die Targobank holte sich den 3. Platz.



Der zweite Platz ging an TanQuid.



Das duisport-Team war natürlich auch mit von der Partie.



## „Wieso gehst du ins Stadion? – Weil Samstag ist!“

Ruhrpott-Poet Frank Goosen muss es ja wissen. Was er aber nicht ahnt: Einmal im Jahr geht man ins Stadion, weil Samstag ist – und der duisport-Cup auf dem Programm steht. So waren es diesmal gleich 22 Teams, die zusammen mit ihrer Anhängerschaft auf die Platzanlage des Duisburger Spielverein 1900 e.V. pilgerten, um sich einen der riesigen, silber-blauen Pokale zu sichern.

Fazit am Ende eines langen Tages: Was für eine Hitzeschlacht, was für eine tolle Organisation der Turniermacher Markus Klenner und Karl-Heinz Wich-Kuhnlein! Denn mit Bravour und bestens gelaunt hatten sie es bei über 30 Grad, strahlendem Sonnenschein und nur einem lauen Lüftchen geschafft, die Fußballteams von 22 Unternehmen aus Duisburg und Umgebung mit ausreichend Wasser und Würstchen zu versorgen und zur rechten Zeit auf die richtige Platzhälfte zu lotsen. Perfekt!

Die Cup-Sieger 2024 kommen diesmal von der M. Zietzschmann GmbH. Herzlichen Glückwunsch! Die Plätze zwei und drei sind an die Teams von TanQuid und der Targobank gegangen.

Definitiv eine tolle Leistung – Respekt!

Text: Wolfgang Koschny



# 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 03/24

### 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

### Presserechtliche Verantwortlichkeit:

Andreas Bartel, Leiter  
Unternehmenskommunikation

### Visuelles Konzept, Design & Satz:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

### Titelfoto:

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

### Fotos ohne Copyright-Angaben:

duisport

### Korrektur:

Firefly Lektorat, Düsseldorf

### Druck & Verarbeitung:

ALBERSDRUCK GMBH & CO KG, Düsseldorf

# 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) 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

### 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

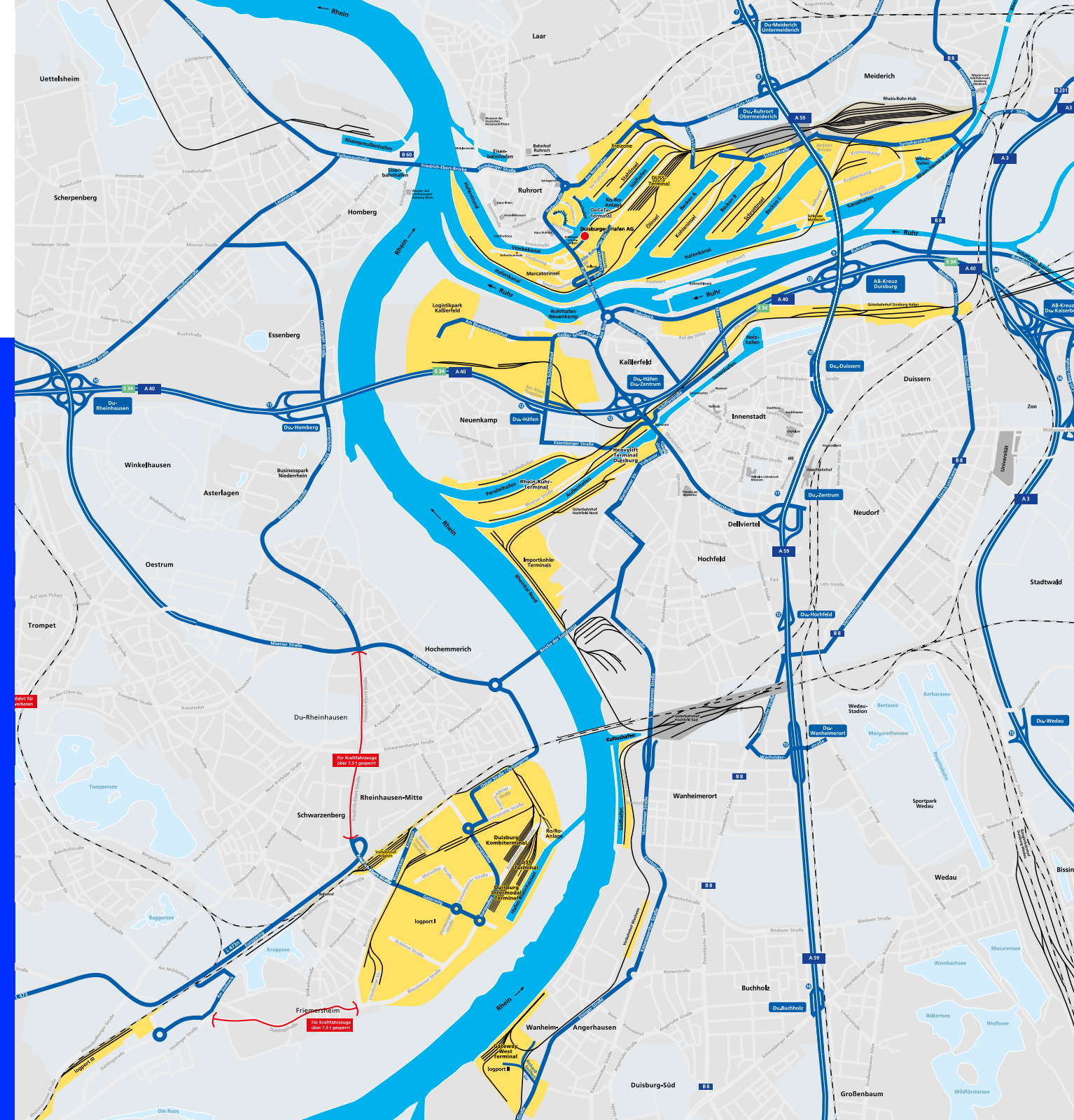
Öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen  
Tel: +49 203 803-4202  
dpr@duisport.de

### 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



Autobahn



Eisenbahn



Geplante Straße



Haupterschließungsstraßen



Wasserfläche



Sitz der Duisburger Hafen AG



Haupteisenbahnlinien



Hafengebiet duisport





**duisport –  
Duisburger Hafen AG**

Hafennummer 3650  
Alte Ruhrorter Straße 42–52  
47119 Duisburg

Telefon: +49 203 803-0

[mail@duisport.de](mailto:mail@duisport.de)  
[www.duisport.de](http://www.duisport.de)

