

magazin

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe

Ausgabe
1/2026

8

Wie das Schulschiff „Rhein“ junge Karrieren erfolgreich in Gang bringt.

24

Railport: Startschuss für einen wichtigen Knotenpunkt für Import-, Export- und Transitfracht.

28

„BLG Logistics“ holt jährlich bis zu 120.000 Neu- und Gebrauchtwagen auf logport I.

42

DIE ZUKUNFT IST SCHROTT

Warum Bleche, Rohre und Träger bei „Aperam Recycling“ kein Abfall, sondern Grundlage eines zukunftsfähigen Geschäftsmodells sind.



JETZT NEU!



Foto: Ilya Höpping

RPIS – Das neue System zur Schiffsanmeldung im Duisburger Hafen



digital



anwenderfreundlich



schnell & sicher

Jetzt registrieren!



www.rpis.eu
support@rheinports.eu

duisport

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser,

wer jemals die Gelegenheit hatte, durch die schmale Tür ins Innere des Schiffs „Rhein“ in Duisburg-Homberg zu gehen, wird das so schnell nicht vergessen. Es ist eine andere Welt – und man möchte glauben, dass Schule hier anders ist. Ist sie aber nicht: Auch hier wird gebüffelt und gepaukt, werden schlechte Noten verflucht und Einsen bejubelt. Halt alles nur tagsüber im Klassenzimmer mit Blick aufs Wasser und nachts in der Koje im Doppelzimmer. Aber lesen Sie gern selbst die Geschichte einer Schule für angehende Binnenschiffer, die aus der Zeit gefallen zu sein scheint. 300 Schülerinnen und Schüler besuchen sie jedes Jahr und machen sie zu einem Unikat.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit dieser Ausgabe des duisport-Magazins!
 Ihre Redaktion aus dem [#teamduisport](https://twitter.com/teamduisport)

In eigener Sache!

Wenn Sie künftig das duisport-Magazin lediglich als Digitalausgabe erhalten möchten, melden Sie sich gerne hier mit Ihrer E-Mail-Adresse an. Auch dieses Abo ist für Sie kostenlos!



BEI DER ARBEIT



Wenn künstliche Intelligenz ...

... auf Wirklichkeit trifft, dann stellen sich Fragen. So ging es auch duisport-Redakteurin Julia Wollenberg beim Interview mit den Personalern von „avitea“. Beruhigendste Erkenntnis des Gesprächs: „Letztlich haben wir das letzte Wort.“ [Seite 34](#)



An seine Grenzen ...

... kam unser Autor Denis de Haas bei den Recherchen für seine Geschichte über „Aperam Recycling“, einem weltweit renommierten Recycling-Spezialisten für Edelstahl und Superlegierungen mit Sitz im Duisburger Hafen. Denn: „Chemie war mir in der Schule schon ein Graus – lag zumeist an den schrulligen Lehrern. Dafür zahl ich jetzt die Zeche.“ Von uns bekommst du eine glatte Zwei! [Seite 42](#)



Licht und Schatten ...

... erlebte duisport-Redakteur Wolfgang Koschny rund um den Besuch der Duisburger Lokwerkstatt: Gerade durfte er hier noch sehen, wie beim Zwischenstopp eines Triebzuges von allen Seiten zufrieden die Daumen gehoben wurden – um dann auf dem Heimweg in einer Regionalbahn kräftig Zeit zu verlieren. Tür defekt ... Hilf Lokwerkstatt, hilf! [Seite 40](#)



Menschen & Macher

Das schwimmende Klassenzimmer: Wer beim Schulschiff „Rhein“ den Kurs vorgibt.

8



Aus dem Hafen

- Kurz notiert **16**
- Kick it like duisport: der Fußball-Cup 2026 **21**
- Das duisport-Messejahr 2026 **22**
- Startschuss für Railport **24**

Aus den Unternehmen

- Kompetenz vor Ort: „BLG Logistics“ – zwischen Zug, Rhein und Autohaus **28**
- Was machen Sie denn da? Nachgefragt bei „avitea“. **34**
- Logistik-News **36**
- Moment mal! Premiere in der Lokwerkstatt **40**



Die grünen Seiten

„Aperam Recycling“: Wo aus Schrott Zukunft wird. **42**

Zu guter Letzt

Der duisport-Fragebogen: Marie Jaroni, Chief Executive Officer der thyssenkrupp Steel Europe GmbH **48**



Rubriken

- Editorial **3**
- Inhalt **4**
- Perspektiven: Gut angelegt! **6**
- Auf ein Wort: Joachim Holstein (RheinPorts) über die Digitalisierung als Zeitenwende **14**
- Impressum **50**
- Hafenkontakte **50**

Viel Spaß beim Lesen!





Gut angelegt!

Der neue duisport-Steiger am Kultushafen in Duisburg ist fertig. Bei dem Schiffsanleger handelt es sich um einen ca. 60 Meter langen Schwimmponton mit einer Gangway, die sich dem Wasserstand anpasst. Bis zu 80 Meter lange Schiffe können hier längsseits festmachen. Die Pontonteile waren bei der SBS Andernach im Auftrag von duisport gebaut und per Schiff nach Duisburg transportiert worden. Der Steiger soll dauerhaft bleiben und auch nach der IGA 2027 genutzt werden können. duisport-Vorstand Lars Nennhaus: „Wir freuen uns, mit dem neuen Schiffsanleger einen konkreten Beitrag zur IGA 2027 leisten zu können. Gleichzeitig ist es unser Ziel, den Steiger auch über die IGA hinaus als attraktive Anlegestelle zu etablieren.“

Text und Fotos: Wolfgang Koschny

Ein starkes Team:
Schulleiter Gerit Fietze (l.)
und Steuermann Michael
Thormählen

Das schwimmende Klassenzimmer

Das Schulschiff „Rhein“ fährt nicht – und bringt trotzdem Karrieren in Gang. Steuermann Michael Thormählen teilt seine Erfahrung mit den Auszubildenden. Schulschiffleiter Gerit Fietze gibt den Kurs vor.

Text: Denis de Haas (Redaktionsbüro Ruhr) | Fotos: Daniel Elke

Durch ein großes Fenster blickt Michael Thormählen hinaus aufs Wasser. Er sieht ein Schiff, das rheinaufwärts unter der Friedrich-Ebert-Brücke durchfährt. Ein weiterer großer Frachter taucht in seinem Blickfeld auf. Auf der Ladefläche stapeln sich die Container.

Auch Thormählen befindet sich an Bord eines Schiffes. Dieses bewegt sich aber nicht von der Stelle. Im Duisburger Stadtteil Homberg liegt das Schulschiff „Rhein“ vor Anker. Es ist eine Art schwimmendes Internat mit 95 Schlafplätzen. In Doppelkabinen mit Dusche, Klimaanlage und TV übernachten die angehenden Binnenschiffer und Binnenschifferinnen. Sie treffen sich in der Messe zum gemeinsamen Essen. Und vom Anleger aus pendeln die Auszubildenden zum nahegelegenen Schiffer-Berufskolleg „Rhein“.

Nachmittags stehen oft noch Praxisstunden auf dem Stundenplan. Dann gibt Thormählen an Bord seine Erfahrung weiter. „Die Auszubildenden machen zum Beispiel Knotenübungen und lernen, wie eine Ankerwinde funktioniert“, erklärt der 65-Jährige.

Für Michael Thormählen ist das Schulschiff ein zweites Zuhause geworden. 1991 ging er erstmals an Bord. Der gebürtige Oberhausener hatte damals bereits eine Bäckerlehre abgeschlossen. Als Marinesoldat war er später unter anderem mit der „Gorch Fock“ unterwegs. „Ich hatte immer schon einen Bezug zum Wasser und mich deshalb entschieden, noch eine Ausbildung zum Binnenschiffer dranzuhängen“, sagt Thormählen. „Das war auch finanziell ganz lukrativ.“



Ab in die Koje: Wer einen Aus-
flug macht, muss spätestens
um 22:30 Uhr wieder in der
Doppelkabine sein.



Gediegen, aber gemütlich:
Das schwimmende Ausbil-
dungsschiff gibt es bereits
seit 1948.

Weiterlesen



Nach dem Abschluss bildete er sich weiter und lernte für die notwendigen Rheinpatente. „Wir durften die Prüfungen erst machen, als wir jeden Regenwurm auf der Strecke beim Vornamen kannten“, berichtet Thormählen. „Das war eine harte Schule, aber sie hat mich zum Ziel geführt.“ Er entschloss sich dann, für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) auf der „Rhein“ zu arbeiten. Nun hat Thormählen bereits 16 Berufsjahre als Steuermann hinter sich. Seine Aufgaben auf dem Schulschiff beschränken sich dabei nicht auf das Vermitteln von Wissen. Während der Unterrichtsblöcke lebt Thormählen an Bord, wechselt sich mit seinen beiden Kollegen bei der Aufsicht ab. Nach 14 Tagen auf dem Schulschiff schließt er seine Kabine ab und macht eine einwöchige Pause.

Wer trinkt, fliegt!

Während seiner Dienste achtet Thormählen darauf, dass die Regeln eingehalten werden. An Bord gilt striktes Alkoholverbot. Landgänge sind außerdem zeitlich beschränkt. Wer einen Ausflug macht, muss spätestens um 22.30 Uhr wieder in seiner Doppelkabine sein. „Dass junge Leute mal über die Stränge schlagen, kommt immer mal wieder vor“, sagt Thormählen.

Vor Jahren büxte ein Auszubildender nachts aus und hangelte sich über die Drahtseile zurück an Bord. Damit löste er einen Polizeieinsatz aus. Die Beamten befragten Michael Thormählen und gaben eine Personenbeschreibung ab. „Ich hatte sofort einen Verdacht“, erzählt

„Wir durften die Prüfungen erst machen, als wir jeden Regenwurm auf der Strecke beim Vornamen kannten“, berichtet Thormählen.



Michael Thormählen in der Messe. Hier gibt es das Mittagessen für alle.



Weiterlesen



Gerit Fietze hat in Bochum Jura studiert. Seit mehreren Jahren arbeitet er für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt.



Das Schulschiff liegt in Duisburg-Homberg vor Anker. Alleine wegfahren? Geht nicht, da ein echter Motor fehlt.

der Steuermann. Er ging unter Deck und schaute in eine Kabine. „Der Gesuchte lag zwar unter der Decke, hatte aber noch seine Jacke an. Damit wussten wir, dass er es war.“ Wegen der Aktion flog der Auszubildende vom Schulschiff.

Gerit Fietze kennt diese Anekdote auch. „Ich war damals zwar nicht dabei, aber sowas spricht sich herum“, sagt der 39-Jährige. Er ist der Leiter des Schulschiffs und hat hier ein Team von sieben Mitarbeitenden. Fietze hat Jura studiert und arbeitete im Anschluss lange in der BDB-Geschäfts-

stelle in Ruhrort. Er beschäftigte sich unter anderem mit Tarifrecht und mit Ausbildungsfragen. 2023 verlegte der Moerser seinen Arbeitsplatz dann nach Homberg. „Meine Erfahrungen aus der Verbandsarbeit helfen mir natürlich weiter“, sagt Fietze.

Er hat aber schnell festgestellt, dass es für einen Schulschiffleiter keinen Alltag gibt. Fietze spricht mit Behörden, plant den Haushalt, wirbt bei Ausbildungsbetrieben für das schwimmende Internat und bestellt neue Beiboote für den Praxisunterricht.

„Ein wunderbares Erlebnis“

Im vergangenen Sommer kümmerte er sich darum, dass das 1984 erbaute Schulschiff eine Schönheitskur bekommt. Zwei Schlepper brachten die „Rhein“ von ihrem Anleger zur Meidericher Schiffswerft. Neben dem routinemäßigen Check standen noch Sandstrahlen, Entrosten und Neuanstrich auf dem Programm. „Das war mal wieder fällig“, sagt Fietze.

Auch wenn der Leiter in den drei Jahren viel über die Binnenschifffahrt gelernt hat, übernimmt er keine Praxisstunden. „Das überlasse ich dann doch lieber meinen Kollegen“, sagt Fietze und lacht.

Kürzlich ging eine ungewöhnliche Anfrage bei ihm ein. Ein früherer Auszubildender wollte die „Rhein“ besuchen. „Der hatte sogar noch auf dem alten Schulschiff seine Zeit verbracht“, erklärt Fietze. Das Vorgängermodell lag ebenfalls in Homberg vor Anker. Fietze lud den älteren Herrn mit seiner Familie ein in den Duisburger Westen. „Für ihn“, sagt der Schulschiffleiter, „war das ein wunderbares Erlebnis.“

Mehr als 300 Auszubildende pro Jahr

Die schwimmende Aus- und Fortbildungsstätte gibt es bereits seit 1948. Das Schulschiff „Rhein“ ist in seiner Form einzigartig in Deutschland. Wer eine Ausbildung zum Binnenschiffer machen möchte, kann zwar auch nach Schönebeck an der Elbe gehen. „Aber das Konzept mit den Unterkünften in der Nähe des Berufskollegs gibt es nur bei uns“, sagt Gerit Fietze.

Nach Duisburg kommen pro Jahr mehr als 300 Schülerinnen und Schüler, die sich auf drei Blöcke verteilen. „Wenn wir an Bord keinen Platz mehr haben, sorgen wir für eine Unterbringung in der näheren Umgebung“, erklärt Fietze. Die Ausbildung zum Binnenschiffer dauert in der Regel drei Jahre. Wer den Kapitän dranhängen möchte, muss noch sechs weitere Monate büffeln. Laut Fietze sind 90 Prozent der Auszubildenden männlich. „Aber die Frauenquote“, so der Schulschiffleiter, „ist in den vergangenen Jahren leicht gestiegen.“



Details zum Angebot

Das Angebot der „Rhein“ beschränkt sich nicht nur auf den Bereich Ausbildung. Unternehmen können ihre Mitarbeitenden auch zu Schulungen schicken. Das komplette Aus- und Weiterbildungsangebot gibt es unter www.schulschiff-rhein.de.

GASTKOMMENTAR

Auf ein Wort



Joachim Holstein

Der Duisburger Hafen treibt die Digitalisierung voran – und führt im Laufe des Jahres das RiverPorts Planning and Information System (RPIS) ein: Ein Gastkommentar dazu von Joachim Holstein, Konzernbeauftragter Binnenschifffahrt bei duisport und Geschäftsführer von Rheinports.

Die Einführung des RiverPorts Planning and Information System (RPIS) im Duisburger Hafen ist mehr als ein technisches Upgrade – es hat Leuchtturmwirkung für das gesamte System Wasserstraße. Nach Basel und Trier wird Duisburg der dritte Hafen sein, der dieses System implementiert. Andere stehen in den Startlöchern, sind hoch interessiert. Das zeigt: Die digitale Transformation der Binnenschifffahrt ist keine Vision mehr, sondern Realität.

Warum ist das so wichtig? Weil die bisherigen Prozesse oft noch von Papier, Excel-Listen und Intransparenz geprägt sind. Das kostet Zeit, Geld und Nerven. Ein digitales System wie das RPIS schafft hier Abhilfe: Es vernetzt alle Beteiligten entlang der Wasserstraße – Häfen, Umschlagterminals, Binnenschiffsoperatoren – und ermöglicht den Austausch relevanter Daten in Echtzeit. Das bedeutet weniger Bürokratie, mehr Transparenz und eine deutlich effizientere Logistikkette.

Doch eines ist klar: Digitalisierung funktioniert nur gemeinsam. Wir dürfen niemanden abhängen. Alle müssen abgeholt werden – von den großen Playern bis zu den kleineren Betrieben. Das erfordert Dialog, klare Kommunikation und verlässliche Rahmenbedingungen. Die Umstellung ist kein Selbstläufer, sondern ein erklärungsbedürftiger Schritt in eine neue Ära. Skepsis ist verständlich, aber die Vorteile sind überzeugend: Wo das System eingeführt ist, will niemand mehr zurück.

Wir müssen die Wasserstraße stärken

Die Binnenschifffahrt steht vor einer Zeitenwende. Ohne die Modernisierung der Flotten, ohne die Lösung des Personalmangels und ohne Digitalisierung wird sie ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Was wir allerdings brauchen, ist das Gegenteil. Wir müssen die Wasserstraße stärken!

Mit einem modernen Port Community System können wir Prozesse optimieren, Ressourcen besser planen und die Betriebskosten senken – bei gleichzeitig höherer Servicequalität. Das ist nicht nur ein Gewinn für die Häfen, sondern auch für die Industrie.

Jetzt gilt: Wir müssen dranbleiben. Die Einführung in Duisburg ist ein starkes Signal, aber sie darf nicht das Ende sein. Das gesamte Wasserstraßennetz muss digitaler und vernetzter funktionieren. Nur so schaffen wir eine zukunftsfähige, effiziente und nachhaltige Binnenschifffahrt. Der Weg ist klar – gehen wir ihn gemeinsam!

FUTURE LOGISTICS

Innovation Exhibition
by startport

Entdecke innovative Technologien und Netzwerkmöglichkeiten. Die FUTURE LOGISTICS Innovationsmesse ist eine führende Fachveranstaltung für die Logistikbranche, die sich auf zukunftsweisende Technologien und Innovationen konzentriert.



Was Sie erwartet – ein Auszug aus der Agenda:

Aktuelle Herausforderungen & politischer Impuls

Oliver Krischer
Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

„Menschen führen. Talente begeistern. Innovationen treiben:
Die Zukunft der Logistik gestalten“

Ingo Brauckmann | CEO LOXXESS

„Innovative Supply Chain Planning & Future Skills“

Amina Strünck | Director Finance DACH HAVI Germany

Masterclass: KI-Training mit ZaKI.D:
„Trainiere eine KI zur Qualitätsprüfung in 30 Minuten“

Moderierte Diskussion:
„Logistik im Wandel – zwischen Infrastruktur, Innovation und Umsetzung“

Lars Nennhaus | COO / CTO Duisburger Hafen AG
Johannes Franke | Geschäftsführer startport

Museum der Deutschen Binnenschifffahrt | Dienstag – 5. Mai 2026 | ganztags

Kurz notiert

NEUES AUS DER DUISPORT-GRUPPE

Texte: duisport
Fotos: duisport, Hans Blosssey, DBI,
Christian Palm, Frauke Schumann



Für die dritte Ausgabe der
CONNECT lud duisport in die
Rheingold Brauerei ein.

VOLLE ENERGIE FÜR 2026: DUISPORT CONNECT

Beim duisport CONNECT Neujahrsempfang kamen Kunden und Partner zusammen, um gemeinsam nach vorn zu schauen. Mit Fokus auf aktuelle Entwicklungen und eine noch bessere Zusammenarbeit am Standort Duisburger Hafen. CEO Markus Bangen stellte die Pläne zur Sicherung der Leistungsfähigkeit im Hafen angesichts anstehender Bauprojekte vor.

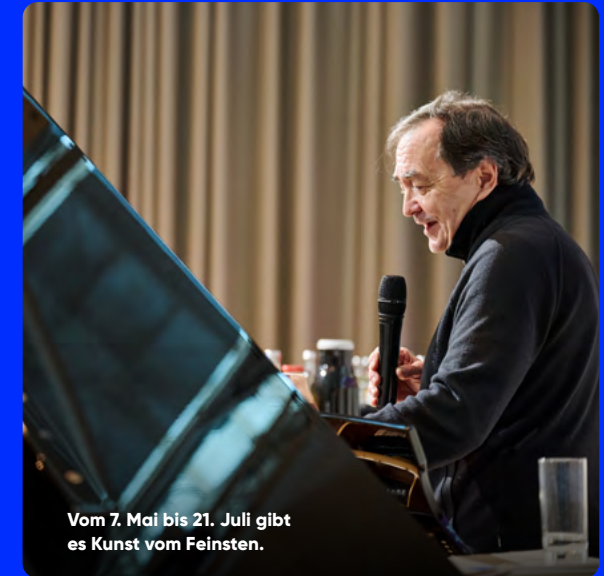
Wie zum Beispiel den Ausbau der A59, den Umbau des Kreuzes Kaiserberg, die Ertüchtigung des Straßennetzes sowie neue Logistikhallen auf logport I. Digitale und operative Initiativen sollen Prozesse beschleunigen und Kapazitäten sichern. Der Austausch zeigte: Starke Netzwerke sind entscheidend für einen zukunftsfähigen Hafen.

KLAVIER-FESTIVAL RUHR

duisport ist 2026 gemeinsam mit der NRW.BANK und dem Regionalverband Ruhr Hauptsponsor des Klavier-Festival Ruhr. Beim Pressegespräch zur Programmvorstellung in der Philharmonie Essen betonte Vorständin Giordana Sperling-Doppstadt die überregionale Strahlkraft des Festivals und die gesellschaftliche Verantwortung des Unternehmens. Das Engagement unterstreicht den Anspruch von duisport, nicht nur logistisch zu vernetzen, sondern auch gesellschaftlich Impulse zu setzen.

Im Programm: unter anderem Starpianist Lang Lang und Kultmusiker Helge Schneider.

Mehr unter: www.klavierfestival.de



Vom 7. Mai bis 21. Juli gibt es Kunst vom Feinsten.



Ziel ist die Entwicklung eines neuen
Terminals für Ammoniak und CO₂ am
Rheinkai Nord in Duisburg-Hochfeld
bis 2030.

DUISPORT UND LBC TREIBEN DIE ENERGIEWENDE VORAN

duisport und die LBC Tank Terminals Group B.V. (LBC) haben eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) unterzeichnet, um gemeinsam ein neues Terminal für den Umschlag von Ammoniak und CO₂ im Duisburger Hafen zu entwickeln, das bis 2030 seinen Betrieb aufnehmen soll. Mit diesem Projekt, das am Rheinkai Nord in Duisburg-Hochfeld verwirklicht werden soll, wollen beide Unternehmen die Energiewende vorantreiben und die Industrie in Europa bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen unterstützen. Das geplante Terminal soll als Satellitenanlage für das Vorzeigeprojekt von LBC in Vlissingen (Niederlande) dienen. Dort entwickelt LBC derzeit einen großen Hub für den Import, die Lagerung und das Cracken von Ammoniak. Mit dem Terminal in Duisburg-Hochfeld entstünde eine direkte Verbindung zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet, so dass Kunden künftig Ammoniak und Wasserstoff einfach und sicher beziehen könnten.

Weiterlesen 

DIS-FILM AB: WAS NICHT PASST, WIRD HIER PASSEND GEMACHT

Die duisport industrial solutions (dis) macht Maßarbeit. Was genau damit gemeint ist, zeigt ein neuer Film. Er gibt Einblicke in das Leistungsspektrum der Verpackungsgruppe und zeigt alles, was dort angeboten wird: von großvolumigen Industrieverpackungen über modulare und smarte Verpackungslösungen bis hin zu Werks- und Kontrakt-

logistik. Auch Einsätze direkt beim Kunden vor Ort sind Teil der gezeigten Arbeit. Ein Fokus liegt auf den Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und effiziente Prozesse entlang der Wertschöpfungskette. Vor allem aber stellt der Film die Menschen in den Mittelpunkt, die mit Know-how und Teamspirit nach passenden Lösungen für die Kundschaft suchen.



Hier wird
alles verpackt!
Film ab!



AUSZEICHNUNG FÜR DPL INDIA

duisport packing logistics India Pvt. Ltd. ist als „Most Trusted Brand of the Year – Packaging & Logistics Solutions“ ausgezeichnet worden. Damit erhält das indische Team eine besondere Anerkennung für seine kontinuierlich zuverlässige Arbeit im Bereich Verpackungs- und Logistikdienstleistungen. Managing Director Alok Pandey betont die Bedeutung der Auszeichnung: „Diese Auszeichnung zeigt klar: duisport ist ein sicherer, zuverlässiger und bewährter Partner für Logistik- und Verpackungslösungen – und das kommt auch so im Markt an. Das macht uns sehr stolz.“



DBI-PODCAST MIT GIORDANA SPERLING-DOPPSTADT

Wie gelingt Führung auf Vorstandsebene in Zeiten tiefgreifender Transformation? Und wie lässt sich diese Verantwortung mit Familie vereinbaren? Mit diesen und weiteren Fragen beschäftigt sich die dritte Folge des Podcasts „City of Transformation“ der Duisburg Business & Innovation GmbH (DBI). Zu Gast ist Giordana Sperling-Doppstadt, seit gut einem Jahr duisport-Vorständin. Im Gespräch mit Hörfunkjournalist Ralph Sina spricht sie über moderne, menschliche Führung, über strategische Weitsicht und pragmatische Entscheidungen – und über die Realität von Vereinbarkeit im Top-Management. Sie macht deutlich: Duisburg ist international sichtbar – teils bekannter als Köln – und spielt logistisch auf Augenhöhe mit Standorten wie Rotterdam. Folge 3 von „City of Transformation“ ist auf allen gängigen Plattformen wie Spotify und Apple Podcasts verfügbar.



Scannen.
Podcast starten.



WASSERSTOFF STATT DIESEL

Die „Mannheim“ von Contargo zeigt, wie Wasserstoffantriebe die Binnenschifffahrt fit für die Zukunft machen könnten. Statt Diesel nutzt das Schiff austauschbare Wasserstoff-Tankcontainer: Leere Einheiten werden abgesetzt, volle aufgenommen – ohne den Ladebetrieb zu unterbrechen. Das internationale Projekt RH2INE, an dem auch duisport beteiligt ist, arbeitet am Aufbau eines wasserstoffbetriebenen Schiffsnetzes entlang des Rheins. Ergänzend entwickelt das Projekt CleanH2Shipping das zugehörige Betankungssystem weiter. Das geplante Tankcontainerlager am Duisburg Gateway Terminal soll künftig als zentrales Zwischenlager dienen und die Infrastruktur entscheidend stärken. Gemeinsam mit Partnerhäfen wie Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen-Brügge sowie Pecém in Brasilien entsteht so ein Green Corridor für Wasserstofflogistik. Die „Mannheim“ beweist bereits heute: Wasserstoff funktioniert – auch auf den stark befahrenen Routen zwischen Rotterdam, Antwerpen und Süddeutschland.



MARKUS BANGEN BLEIBT DUISPORT-CEO

Der Aufsichtsrat der Duisburger Hafen AG hat Markus Bangen einstimmig für fünf weitere Jahre zum Vorstandsvorsitzenden der Duisburger Hafen AG bestellt. Der Anschlussvertrag gilt ab dem 1. August 2026. Zur Vertragsverlängerung erklärt Staatssekretär Viktor Haase, Aufsichtsratsvorsitzender der Duisburger Hafen AG: „Markus Bangen hat den Hafen in herausfordernden Zeiten verlässlich und klar entwickelt. Er steht für Transparenz, Austausch und eine zukunftsorientierte Führungskultur. Sein Einsatz stärkt nicht nur den Hafen, sondern auch insgesamt den Industriestandort Nordrhein-Westfalen.“

CONTAINER-SPENDE

Die Duisburger Tafel erhält Unterstützung von duisport: Zwei Container wurden an die Einrichtung übergeben – ein frisch gestrichener 20-Fuß-Container in duisport-Blau sowie ein zusätzlicher Kühlcontainer. Sie stehen in der über 1.000 Quadratmeter großen Lagerhalle an der Düsseldorfer Straße und verbessern die Lager- und Sortiermöglichkeiten für Lebensmittelspenden. Wöchentlich sammelt die Tafel rund 50 Tonnen Lebensmittel und verteilt sie mit Hilfe von mehr als 200 Ehrenamtlichen an Bedürftige. Mit den neuen Containern kann die Organisation ihre Logistik weiter optimieren. Vor Ort bei der Übergabe waren Matthias Palapys, Leiter der duisport Bauabteilung und Generalbevollmächtigter, sowie Günter Spikofski, Geschäftsführer der Duisburger Tafel. „Wir freuen uns, einen Beitrag für diese wichtige Arbeit leisten zu können“, so Palapys.



Günter Spikofski von der Tafel (l.) bedankte sich bei Matthias Palapys (duisport) für die Containerspende.

duisport Fußball-Cup 2026

6. JUNI
10:00 UHR

DUISBURGER
SPIELVEREIN 1900 E.V.



Jetzt anmelden!
fussball@duisport.de

Messen 2026

Auch 2026 präsentiert sich der Duisburger Hafen weltweit auf den wichtigsten Logistik- und Fachmessen. Dabei nutzt duisport die internationale Bühne, um den Hafen mit seinen vielfältigen Dienstleistungen sowie die zahlreichen Unternehmen, die hier tätig sind, sichtbar zu machen. Wo Sie uns in diesem Jahr antreffen konnten und können? Ein Überblick.

Text: Sarah Müller | Grafik: dws Werbeagentur GmbH

Hamburg

2.–3. Juni 2026
EMPACK Hamburg

Rotterdam

19.–21. Mai 2026
World Hydrogen Summit 2026

16.–18. Juni 2026
Breakbulk Europe

München

5.–7. Oktober 2026
EXPO REAL 2026

Shanghai

24.–26. Juni 2026
transport logistic China

Berlin

17.–18. Februar 2026
E-commerce Berlin Expo

22.–25. September 2026
InnoTrans

Shenzen

2.–4. Dezember 2026
20th China (Shenzhen) International Logistics
and Supply Chain Fair (CILF 2026)

Dortmund

25.–26. Februar 2026
EMPACK Dortmund

Kalkar

22.–23. September 2026
Shipping Technics Logistics

Weiterlesen



Startschuss für **Railport**

Das erste privat betriebene intermodale Terminal in der Türkei hat den Betrieb aufgenommen. Das Joint-Venture zwischen duisport und Arkas ist ein strategischer Brückenkopf für den internationalen Handel. Warum Railport zum wichtigen Knotenpunkt für Import-, Export- und Transitfracht werden kann.

Text: Wolfgang Koschny | Fotos: duisport

Die ersten Güterzüge werden abgefertigt, Container umgeschlagen, Lkw passieren die Schranken und die Hochregallager füllen sich: Railport, das erste intermodale Terminal in der Türkei, hat offiziell den Betrieb aufgenommen. Damit beginnt rund 130 Kilometer östlich von Istanbul eine neue Ära für den türkischen Logistiksektor – und auch für den Duisburger Hafen.

„Damit stärken wir die Stabilität globaler Netzwerke und fördern die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie ebenso wie die Entwicklung des türkischen Marktes“, sagt duisport-CEO Markus Bangen.

Railport ist ein Joint Venture zwischen duisport und dem türkischen Logistikkonzern Arkas und mit einer zweistelligen Millionensumme gleichzeitig die größte Auslandsinvestition in der Geschichte der Duisburger Hafen AG. Die Arkas Holding bringt ihre lokale Expertise und Marktkenntnis ein, während duisport seine internationale Erfahrung und Netzwerke beisteuert. Diese Partnerschaft schafft ein leistungsfähiges Terminal, das den Anforderungen globaler Lieferketten gerecht wird und die Türkei als Logistikdrehscheibe stärkt.

Özgür Kalelioğlu, Port and Terminal Services Group President bei Arkas: „Gestützt auf die hundertjährige Tradition und den internationalen Ruf der Arkas Holding und in Zusammenarbeit mit duisport, Europas führender Logistik-Drehscheibe, sind wir stolz darauf, das erste intermodale Terminal Railport in der Türkei ins Leben zu rufen. Mit seinen direkten Verbindungen zu wichtigen Handelsrouten und seiner strategischen Lage, die Zugang zu einem

Railport auf einen Blick

- Terminalfläche: 265.000 m²
- 10.000 m Gleise
- 5.000 m² geschlossene temporäre Lagerfläche
- 15.000 m² geschlossenes Lager mit Platz für mehr als 22.000 Euro-Paletten
- Umschlagskapazität von 125.000 Trailern pro Jahr
- Zoll-, Lager- und CFS-Dienste an einem Standort für schnelle und kosteneffiziente Abläufe



Railport: ein Knotenpunkt für Import-, Export- und Transitfracht

bedeutenden geografischen Gebiet bietet, wird Railport zu einem wichtigen Knotenpunkt für Import-, Export- und Transitfracht werden.“

Fatih Yilmazkarasu, Geschäftsführer von Railport, ergänzt: „Die erste Zugabfahrt von Railport ist ein klares Zeichen für den Beitrag, den unser Terminal zum Schienenverkehr in der Türkei leisten wird. Dieser Betrieb markiert den Beginn unserer langfristigen Strategie, die darauf abzielt, die effektive Nutzung des intermodalen Verkehrs in unserem Land zu steigern und unseren Kunden wettbewerbsfähige Optionen anzubieten.“

Türkei als Logistik-Drehscheibe

Dank seiner strategischen Lage in Kartepe ist Railport direkt mit den Industriezentren, Häfen und Verkehrsnetzen der Marmara-Region verbunden. Über die neu ausgebaute BTK-Linie (Baku – Tiflis – Kars), die Aserbaidschan, Georgien und die Türkei verbindet, und den sogenannten Mittelkorridor wird der Zugang zu den Märkten in Zentralasien, China und Südostasien vereinfacht. Gleichzeitig profitieren Exporteure von einer leistungsfähigen Verbindung Richtung Europa. Die Nähe zum Marmaray-Tunnel sorgt zudem für einen reibungslosen Güterverkehr zwischen den Kontinenten – ein entscheidender Vorteil für die wachsende Bedeutung der Türkei als Logistikdrehscheibe im Zuge von Nearshoring und der Diversifizierung des internationalen Netzwerks sowie für die Entwicklung einer nachhaltigen Logistikstruktur entlang des Eisenbahnkorridors zwischen der Türkei und Zentraleuropa.

Nachgefragt



„Die Türkei ist ein bedeutender Knotenpunkt für verlässliche Lieferketten zwischen Europa und Asien. Mit Railport entsteht ein strategischer Brückenkopf für den internationalen Handel.“

Markus Bangen, duisport CEO



„Wir haben das Projekt von Anfang an intensiv vor Ort begleitet und den Baufortschritt kontinuierlich überwacht. Mein Dank gilt dem gesamten Team, das die Erfahrungen und das Know-how aus über 25 Jahren Terminalentwicklung aktiv eingebracht hat.“

Lars Nennhaus, duisport-Vorstand für Technik und Betrieb



„Railport wurde auf einer Fläche von 265.000 Quadratmetern errichtet und markiert eine neue Phase im intermodalen Terminalbetrieb entlang des Ost-West-Handelskorridors. Es wird das Wachstum multimodaler Logistikzentren in der Türkei unterstützen und zum Ausbau des intermodalen Netzwerks zwischen Asien und Europa beitragen. Railport liegt im Herzen der Industrieregion der Türkei und ist mit seinem Angebot an Schienen und Straßentransportmöglichkeiten ein Pionier in diesem Sektor.“

Özgür Kalelioğlu, Port and Terminal Services Group President bei Arkas

Zwischen Zug, Rhein und Autohaus

Auf logport I, dem trimodalen Logistikzentrum von duisport in Rheinhausen, laufen jährlich bis zu 120.000 Neu- und Gebrauchtwagen durch das „Autoterminal Duisburg“. Die „BLG Logistics“ schlägt in ihrer Niederlassung aber nicht nur Fahrzeug um.

Text: Denis de Haas (Redaktionsbüro Ruhr) | Fotos: Marco Stepniak



Weiterlesen



Sorgt für Mobilität in der Region: Andreas Thiemann ist Niederlassungsleiter bei „BLG Logistics“ in Duisburg.



Überblick durchs Seitenfenster:
Die Platzfahrer entladen den Autozug.

Mit einem sanften Brummen rollen die Autos über das Oberdeck. Ihr Lack glänzt im Licht der Morgensonne. Scheinwerfer leuchten den Weg aus. Acht Platzfahrer lenken die Wagen über eine Rampe auf den Asphalt. Vor wenigen Tagen haben die Neufahrzeuge das Werk in Osteuropa verlassen. Dann ging es per Zug auf die Reise – bis ins Ruhrgebiet.

Die Autokolonne steuert nun einen riesigen Parkplatz direkt am Rhein an. Auf dem Gelände haben bis in die späten 1980er-Jahre hinein die Stahlarbeiter malocht. Nach der Schließung des Krupp-Hüttenwerks entstand hier das Logistikzentrum logport I. Im Jahr 2005 siedelte sich dann „BLG Logistics“ mit seinem „Autoterminal Duisburg“ an.

„Wir sind das Bindeglied zwischen Werk und Händler“, sagt Andreas Thiemann. Der 50-Jährige ist seit 2011 der Niederlassungsleiter in Duisburg. In einem Jahr laufen bis zu 120.000 Autos durch das System. Dabei beschränkt sich das Logistikunternehmen nicht nur auf den Umschlag. „Wir bereiten ein Viertel der Fahrzeuge auch technisch auf“, erzählt Thiemann. Zum Terminal gehören deshalb unter anderem eine Werkstatt, eine Lackiererei und eine Waschstraße.

Er startet einen Rundgang über das fast 30 Fußballfelder große Gelände. Dabei trifft Thiemann auf Sabrina Jobst. Die Duisburgerin arbeitet als Checkerin. Sie hält einen Scanner an die Windschutzscheibe eines Pkw. Jobst erfasst so einen Strichcode und sieht die Fahrgestellnummer im Display.

Dann beginnt die Kontrolle. Jobst geht einmal rund ums Auto, mustert das Fahrzeug von den Reifen bis zur Dachantenne. Dann öffnet sie die Fahrertür und schaut sich den kompletten Innenraum an. Jobst sieht die Fußmatten, die Sitzbezüge und das Handbuch. „Hier ist alles in Ordnung“, sagt Jobst und beendet ihren Check.

Per Lkw zu Händlern im Umkreis von 200 Kilometern

Anschließend macht das von ihr kontrollierte Auto noch Station an der Zapfsäule und in der Waschstraße. Später rollt ein Lkw an, verlädt den Pkw und bringt es mit weiteren Fahrzeugen zu einem Händler im Umkreis von circa 200 Kilometern.

„Die zentrale Lage ist für uns perfekt“, sagt Andreas Thiemann. Die in Osteuropa hergestellten Fahrzeuge erreichen das Terminal per Zug. Auch Rheinschiffe machen in Duisburg fest – an der Roll-on-Roll-off-Anlage nur wenige Meter vom BLG-Areal entfernt. Sie transportieren Pkw aus den großen Seehäfen bis ins Ruhrgebiet.



Das Unternehmen schlägt dabei nicht nur Neufahrzeuge um. Das Autoterminal hat vielmehr auch Kunden aus der Leasing-Branche. Die Partnerfirmen liefern ihre Gebrauchtwagen nach Duisburg. Bevor Fahrzeuge wieder auf der Straße unterwegs sind, gibt es das Rundum-Programm.

„Wir können hier alles aus einer Hand anbieten – vom Räderwechsel über die Inspektion bis zur Komplettlackierung“, sagt Thiemann.

Zu seinem Team von 120 Mitarbeitenden gehören auch zwei Kfz-Technikermeister.

Thiemann öffnet die Tür zu einer Halle. Ahmet Aksu schiebt mit einem Handwagen einen Reifenstapel ins Lager. Der 36-Jährige hat 2013 in Duisburg begonnen. „Mein Beruf ist unheimlich abwechslungsreich. Das gefällt mir“, sagt der Mitarbeiter der Lagerverwaltung. Aksu tauscht sich mit den Gutachtern aus, bestellt für Reparaturen das benötigte Material. „Wenn Personal fehlt, lade ich auch schon mal einen Zug mit ab“, sagt Aksu.

Farbarbeiten in sechs Lackiererkabinen

In einem anderen Teil der Halle arbeitet Gencay Türkeri. Er hat gerade einen kleinen Geländewagen in eine der sechs Lackierkabinen gefahren, schließt das Tor und drückt einen Knopf. Das Programm startet. Die Farbpartikel legen sich auf das Metall – begleitet vom leisen Zischen der Düsen. „Am Ende soll der Lack wie neu glänzen“, sagt der 45-Jährige. Türkeri und seine Kollegen erledigen auch filigrane Arbeiten, bessern Dellen aus und glätten Hagel-schäden.



Gencay Türkeri bereitet ein Fahrzeug für die Tour durch die Lackierkabine vor.



Sabrina Jobst überprüft die ankommenden Wagen.

Die BLG-Niederlassung hat in den vergangenen Jahren in Technik investiert. So steht in der Halle auch eine 360-Grad-Fotobox. Dort entstehen komplette Bilderstrecken, die der Kunde fürs Marketing nutzen kann. „Mit solchen Leistungen überzeugen wir unsere Vertragspartner und schaffen so dauerhafte Bindungen“, erklärt Andreas Thiemann.

Die Platzfahrer haben mittlerweile ihre Autos geparkt. Ein Kleinbus sammelt die Männer ein – dann geht es zurück zum Zug. In den Morgenstunden war er noch mit rund 230 Autos beladen. Rund dreieinhalb Stunden später fahren die letzten Fahrzeuge die Rampe runter. „Und bald“, sagt Thiemann, „stehen die Autos auch schon im Verkaufsraum der Händler.“

Firmengruppe mit rund 100 Standorten

Die „BLG Logistics Group“ ist ein international tätiger Logistikdienstleister und Hafenerbetreiber mit Hauptsitz in Bremen. Das im Jahr 1877 gegründete Unternehmen bewegt Güter aller Art effizient, nachhaltig und zuverlässig – von der Automobil- und Industrielogistik bis hin zu Seehafen- und Kontraktlogistik. Die BLG-Gruppe hat weltweit 100 Standorte und beschäftigt mehr als 11.000 Mitarbeitende.

www.blg-logistics.com

„KI ist keine Bedrohung“

Was machen Sie denn da: Nachgefragt bei Markus Humpert, Geschäftsführer von „avitea“, einem Unternehmen, das unter anderem als Personaldienstleister weltweit unterwegs ist. Ein Gespräch über die Hilfe von KI, Menschen, die den Wandel mitgestalten, und die große Lust auf frische Ideen aus der Start-up-Welt.

Interview: Julia Wollenberg | Foto: privat

Herr Humpert, wie würden Sie beschreiben, was Ihr Unternehmen macht?

MARKUS HUMPERT: Kurz gesagt: Die avitea Gruppe entlastet Unternehmen, damit diese sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können. Als bundesweiter Multidienstleister bieten wir professionelles Recruiting im In- und Ausland sowie effiziente und digital gestützte Logistikoptimierungen. Dazu kommt noch, dass wir auch andere Teilbereiche übernehmen können wie die Qualitätssicherung in der Produktion, vielfältige Facility Services von Reinigung bis Technik sowie hochwertige Betriebsverpflegung. Ziel ist immer: eine spürbare Entlastung, höhere Effizienz und ein klarer Mehrwert für betriebliche Abläufe. Ich hoffe, das war kurz genug. Gar nicht so einfach ...

Welche Entwicklungen prägen die Suche nach Personal derzeit am stärksten?

MARKUS HUMPERT: Ganz klar: Die künstliche Intelligenz! Sie verändert die HR-Prozesse derzeit am nachhaltigsten – von der Rekrutierung über die Kommunikation mit Bewerbenden bis hin zur Automatisierung von Prozessen. Das ist für uns aber kein Neuland. Wir setzen schon länger auf den Einsatz von KI.

Wie entscheidend ist der Mensch dann noch bei diesem Prozess?

MARKUS HUMPERT: Extrem wichtig. Aber die Zeiten, in denen Fachkräfte bei Wind und Wetter beispielsweise auf dem Gabelstapler sitzen, gehen zu Ende. Heute werden viele Abläufe digital gesteuert und automatisiert. Die Mitarbeitenden sitzen in modernen Leitständen, behalten dort den Überblick über mehrere Prozesse gleichzeitig und greifen nur im Notfall aktiv ein.

Zum Unternehmen

Die avitea GmbH wurde 2001 gegründet und hat heute ihr Hauptgeschäftsfeld in Personaldienstleistungen wie der Arbeitnehmerüberlassung & Personalvermittlung für gewerbliche Mitarbeitende sowie Fach- und Führungskräfte. Hinzu kommt die Unterstützung für Unternehmen bei Personalgewinnung und -entwicklung. Die Avitea-Gruppe mit avitea GmbH, avitea Industrieservice GmbH und hvs catering GmbH hat rund 2.000 Mitarbeitende.

Was ist für Sie als Personalvermittler an der Stelle entscheidend?

Es braucht Menschen, die diesen Wandel aktiv mitgestalten wollen. Manche gehen diesen Weg sofort mit, andere brauchen etwas mehr Zeit – da ist Fingerspitzengefühl gefragt. Der Mensch bleibt im Mittelpunkt, auch wenn Arbeitsabläufe zunehmend durch KI unterstützt und professionalisiert werden. Innovationen sind keine Bedrohung, sondern eine Chance.

Sie sagen, der Mensch soll im Fokus bleiben, aber gleichzeitig sind Fachkräfte immer schwerer zu finden. Sie setzen dabei vor allem auf weltweites Recruiting. Welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

MARKUS HUMPERT: Wir gehören mit zu den ersten Unternehmen, die systematisch im Ausland rekrutiert haben – und das mit großem Erfolg. Wir sehen dabei: Viele Bewerberinnen und Bewerber bringen enorme Motivation, Energie und moderne Denkweisen mit. Sie wollen hier arbeiten, nicht nur im System ankommen. Mit unserem Full-Service-Ansatz begleiten wir sie durch den gesamten Prozess – und helfen so, dem Fachkräftemangel bei unseren Kunden vor Ort effektiv entgegenzuwirken.

Auch das Thema Digitalisierung verändert die Personaldienstleistungen. Wie sehen Sie hier das Zusammenspiel von Algorithmus und Mensch?

MARKUS HUMPERT: Ja, da sind wir wieder bei KI. Künstliche Intelligenz übernimmt heute schon viele Basisaufgaben im Recruiting und spart wertvolle Zeit für Mitarbeitende. Doch der letzte Blick, besonders bei Führungspositionen, bleibt aktuell trotzdem menschlich. Aber auch das wird sich in den nächsten Jahren verändern – KI wird immer mehr Entscheidungen übernehmen können, oft sogar objektiver als wir selbst. Wichtig dabei ist, dass wir diesen Prozess bewusst gestalten und die Verantwortung übernehmen. Letztlich haben wir das letzte Wort.

Wie sieht die Arbeitswelt in zehn Jahren aus?

MARKUS HUMPERT: Die Entwicklung ist so rasant, dass Vorhersagen schwierig sind. KI verändert einfach alles: Arbeitsprozesse, Qualifikationen, Denkweisen. Ich selbst kenne noch die analoge Welt, aber für die Digital Natives ist KI selbstverständlich. Diese Generation wird die Zukunft prägen, und es wird spannend sein, zu sehen, wie sie Technik und Mensch neu verbindet.



avitea gibt es inzwischen seit 25 Jahren, ist also inzwischen erwachsen. Sind Start-ups für Sie trotzdem noch interessant?

Markus Humpert: Auf jeden Fall. Wir arbeiten schon länger mit Start-ups zusammen – und seit kurzem noch viel mehr. Denn durch die Kooperation mit startport, der Start-up-Plattform von duisport, bekommen wir intensive Einblicke in innovative Logistikprojekte, die wir sonst gar nicht gefunden hätten. Das passt gut: Die Start-ups bringen frische Ideen, wir das Know-how aus der Praxis. Gemeinsam entwickeln wir so Lösungen, die unsere Kunden sowie den Arbeitsalltag unserer Mitarbeitenden wirklich voranbringen. Genau diese Mischung aus Erfahrung und Innovationsgeist macht die Zusammenarbeit so wertvoll. Das bauen wir konstant aus – spannend, was da aktuell alles parallel passiert.

avitea group

Logistik- News

Text: Wolfgang Koschny | Fotos: Maritime-Filming-Group, PKV



Der Chemietanker „Walcheren“ fährt ferngesteuert.

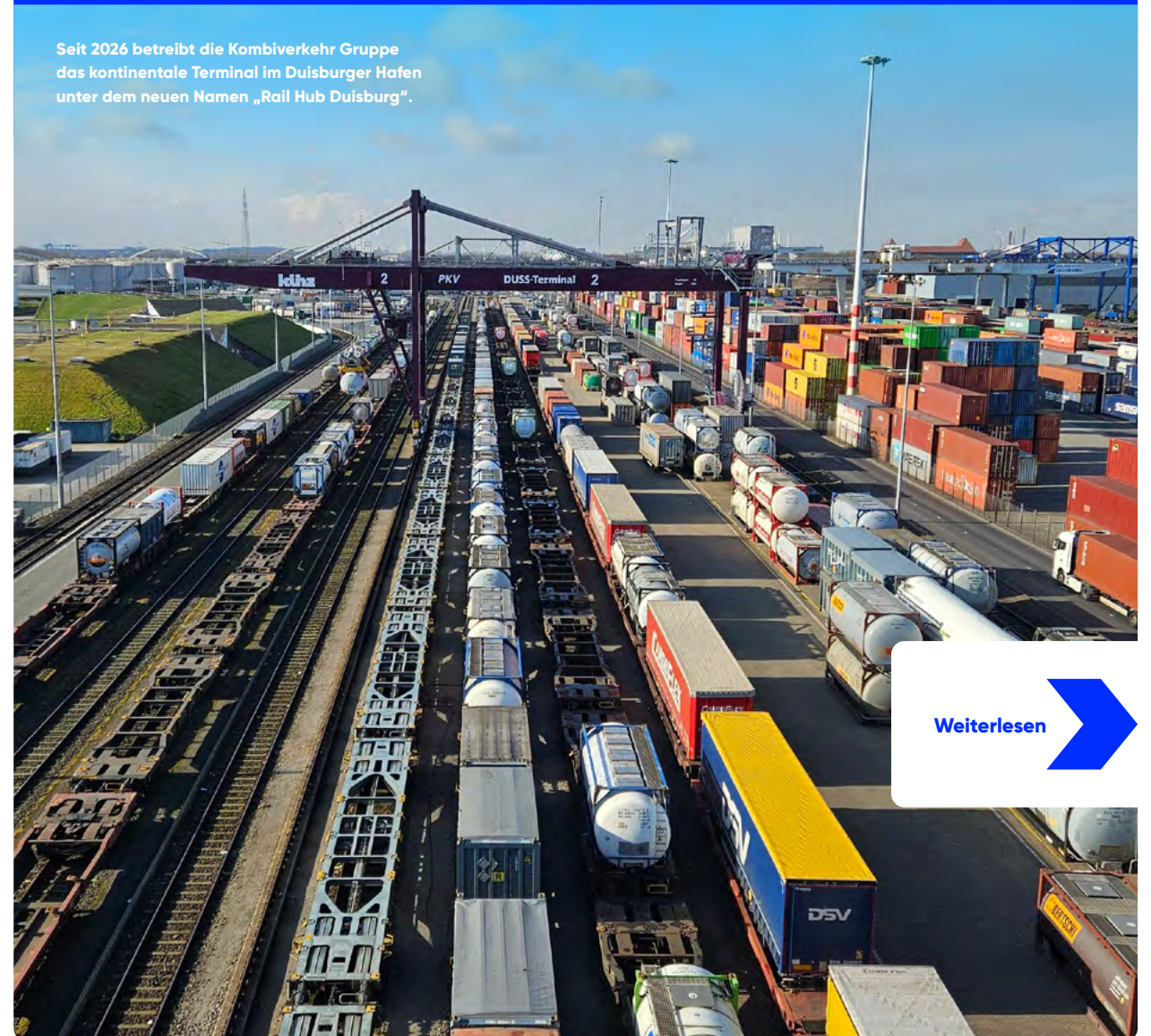
FERNGESTEUERT UNTERWEGS

HGK Shipping setzt ihr Engagement gegen den Fachkräftemangel in der Binnenschifffahrt fort: Das Binnenschifffahrtsunternehmen erhielt in Flandern (Belgien) kürzlich als erste Reederei eine einjährige Testerlaubnis zum ferngesteuerten Fahren eines Gefahrgutschiffes in Verbindung mit einer möglichen Fahrzeitausweitung. Genehmigt wird das Führen eines Schiffes aus einem Remote Operations Center (ROC) auf den Wasserstraßen östlich von Antwerpen. Anstelle von zwei Schiffsführern wird für die dritte Phase dieser Betriebsformoptimierung nur noch eine speziell qualifizierte Fachkraft an Bord benötigt. Der Chemietanker „Walcheren“ soll auf diese Art die flämischen Wasserstraßen zunächst in einem einjährigen Test befahren.

PKV-TERMINAL HEISST JETZT „RAIL HUB DUISBURG“

Die Kombiverkehr Gruppe ist seit Anfang 2026 Betreiber des Terminals der Planungsgesellschaft Kombierter Verkehr mbH (PKV) in Duisburg-Ruhrort. Nach über 20 Jahren hat damit die Betreibergesellschaft des Terminals gewechselt, das sich seit 1991 im Eigentum der PKV befindet. Die neue Betreibergesellschaft wird von der Kombiverkehr Intermodal Services GmbH Duisburg verantwortet, einer Konzerngesellschaft der Kombiverkehr KG. Ab der Übernahme wird das Terminal unter dem Namen „Rail Hub Duisburg“ agieren. „Von Duisburg aus sind über 20 Länder auf der Schiene erreichbar. Damit ist das kontinentale Terminal ein wichtiger Gateway-Knotenpunkt in unserem europäischen Netzwerk“, so Heiko Krebs, Geschäftsführer der Kombiverkehr KG. Das Terminal der PKV wurde Anfang der 1990er Jahre gebaut und nahm 1992 den Betrieb auf. Seit 2003 wurde es von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) betrieben.

Seit 2026 betreibt die Kombiverkehr Gruppe das kontinentale Terminal im Duisburger Hafen unter dem neuen Namen „Rail Hub Duisburg“.



Weiterlesen



Zuwachs fürs MTD: Schichtleiter Bekim Ramadani bei der Anlieferung der neuen Maschine.



E-MOL-ZUGMASCHINE FÜR LOGPORT VI

Nach langer Wartezeit verstärkt die E-MOL nun die nachhaltigen Terminalprozesse am MTD. Die vollelektrische Zugmaschine transportiert Container und Trailer über kurze Strecken und wird für Umfuhren zu den benachbarten Warehouses von MAERSK und DSV eingesetzt. Das Fahrzeug ist straßen zugelassen und kann sich auf dem gesamten logport-Areal bewegen. MTD-Terminalleiterin Sandra Gürtler sieht darin einen wichtigen Schritt Richtung nachhaltiger Hafenlogistik und eine direkte Antwort auf Kundenwünsche.

BAU DER QUERSPANGE VOLL IN DER SPUR

Die Arbeiten an der Querspange Hamborn/Walsum im Duisburger Norden kommen gut voran. Die rund fünf Kilometer lange Umgehungsstraße soll die A59 künftig direkt mit den Industrie- und Gewerbeflächen in Hamborn und Walsum – und damit auch mit den Logistikstandorten rund um den Hafen – verbinden. Gleichzeitig sollen die umliegenden Wohngebiete entlastet werden. Als nächster großer Schritt steht der Bau einer 100-Meter-Brücke über die Kleine Emscher und das duisport-Gleis an. Die Fertigstellung ist für das dritte Quartal 2026 geplant. Der zweite Bauabschnitt zwischen Weseler Straße und Hafenstraße ist weitgehend abgeschlossen: Rad- und Gehwege werden finalisiert, Lärmschutzwände und Beleuchtung sind installiert und die Asphaltarbeiten stehen kurz vor dem Abschluss. Zudem wurden über 1.200 neue Gehölze gepflanzt und mehr als 720 Tonnen Müll und Schutt entfernt.



Nimmt Formen an: die Umgehungsstraße im Norden Duisburgs.

MOMENT MAL!

Premiere in den Hallen der Duisburger Lokservice GmbH.

Text: Wolfgang Koschny | Fotos: Jennifer Swoboda

Ein ungewöhnliches Bild in unserer Lokwerkstatt in Duisburg-Duisern: Wo sonst Diesel-Loks repariert und gewartet werden, stand kürzlich zum ersten Mal ein Zug, der sonst Personen befördert – ein VT 648 – ein Verbrennungstriebzug aus dem öffentlichen Personennahverkehr. Normalerweise ist dieser Zug zwischen Niederrhein und Ruhrgebiet unterwegs. Für einen kurzen Zwischenstopp führte sein Weg ihn jedoch nach Duisburg – und das mit Erfolg.

Die Mitarbeitenden der Duisburger Lokservice haben schnell und flexibel reagiert: Die Halleninfrastruktur wurde kurzfristig bereitgestellt, sodass der Triebzug ohne großen Aufwand versorgt werden konnte. Standortleiter Pascal Hunger zeigte sich zufrieden mit dem Ablauf: „Unsere Werkstatt ist zwar auf Lokomotiven spezialisiert, aber wir freuen uns über das Vertrauen in uns und unseren Standort. Solche besonderen Einsätze zeigen, wozu wir in der Lage sind.“ Er betont: „Es zeigt, dass wir uns in der Branche mit Kreativität und Spontanität weiterhelfen können. Eisenbahn hält zusammen. Wer Bedarf hat, kann sich jederzeit melden – wir haben die Kompetenzen, und wir schaffen die Kapazitäten.“

„Unser Dank gilt Transdev für die konstruktive Zusammenarbeit“, so Pascal Hunger. Er ist zuversichtlich, dass der erfolgreiche Werkstatt-Stopp ein gelungener Auftakt für weitere gemeinsame Projekte sein kann.





Wo aus Schrott Zukunft entsteht

Bleche, Rohre und Träger – was da am Kremerskamp in Wurfweite zu Hafenbecken C haufenweise herumliegt, ist nicht einfach nur Schrott: Es ist die Grundlage für das Geschäftsmodell von „Aperam Recycling“ (einst „ELG“), einem weltweit renommierten Recycling-Spezialisten für Edelstahl und Superlegierungen.

Text: Denis de Haas (Redaktionsbüro Ruhr) | Fotos: Marco Stepniak

Mit rotem Schutzhelm und gelber Warnweste läuft Markus Larres über ein weitläufiges Hafengelände im Duisburger Norden. In seiner Sichtweite brummt ein robuster Kran zwischen hohen Metallbergen. Mit dem Greifer packt der Fahrer zu. Er hievt Bleche, Rohre und Träger in eine Schrottpresse. Die Maschine formt das lose Material zu Würfeln. „So sparen wir deutlich Platz beim Transport“, sagt Larres. Dann zeigt der 43-Jährige auf die Schienen auf dem Boden. „Wir haben hier einen eigenen Gleisanschluss, deshalb können wir die Kunden direkt mit dem Güterzug beliefern“, erklärt Larres.



Weiterlesen



Aus Belgien ins Ruhrgebiet: Patrick Willems bringt seine Erfahrung aus dem Edelmetallgeschäft nun auf dem Gelände am Kremerskamp ein.

„Jede recycelte Tonne Edelstahl senkt den CO₂-Fußabdruck des Endproduktes.“

Der promovierte Chemiker ist operativer Leiter der Edelstahlsparte bei „Aperam Recycling“ in Deutschland und Belgien. Sein Unternehmen kauft Altmetall in allen Formen, sortiert es, entfernt Fremdstoffe und prüft seine Zusammensetzung. Nach der Aufbereitung geht es an internationale Kunden aus der Industrie. „Wir leisten mit unserem Geschäftsmodell einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz“, erklärt Larres. „Jede recycelte Tonne Edelstahl senkt den CO₂-Fußabdruck des Endproduktes.“ Der bestellte Schrott kommt in der Regel per Lkw nach Meiderich. Die Fahrer laden etwa ausrangierte Töpfe, Spülen oder Öfen ab. Dank „Aperam Recycling“ bleibt das Altmetall weiter im Kreislauf.

Der Handel und die Aufbereitung der sogenannten Sekundärrohstoffe begann bereits im Jahr 1962 mit dem damals



Auch Rohre in allen Formen und Größen kommen in Meiderich an und bleiben dem Kreislauf erhalten.

gegründeten Unternehmen Eisenlegierungen Handelsgesellschaft mbH (ELG). Im Laufe der Jahrzehnte entwickelten sich die Duisburger zu einem Recycling-Spezialisten. Der gute Ruf drang vor bis in die Führungsetage des Stahlkonzerns Aperam. Die Luxemburger kauften deshalb im Jahr 2021 das zur Haniel-Gruppe gehörende Unternehmen, um ihre Vision einer ganzheitlichen Kreislaufwirtschaft voranzutreiben.

Der Name änderte sich. Doch beim Personal setzt das Unternehmen auf Konstanz. Mehr als 200 Mitarbeitende sind in Duisburg beschäftigt. „Viele von ihnen sind schon 20 Jahre und länger dabei“, sagt Larres. „Bei uns kommt es sehr auf Erfahrung an.“

Die bringt auch Marko Mattner mit. Der Umwelttechnologe beugt sich gerade über ein gewelltes Stahlblech. In seiner Hand hält er ein Spektrometer, schießt per Knopfdruck einen Röntgenstrahl auf das Material und blickt anschließend auf das Display. Mattner weiß nun, wie viel Nickel und Chrom in dem Blech stecken. Das Handmessgerät liefert ein erstes Ergebnis, eine genauere Untersuchung folgt im Labor. „Wir wollen unserem Kunden die gewünschte Metallmischung liefern, und da kommt es auf jedes Gramm an“, erklärt Larres. Schon geringste Mengenabweichungen können die Eigenschaften verändern – deshalb müssen die Fachleute genau wissen, was in jedem Stück steckt.

Aperam-Produkte landen in der Luft- und Raumfahrt

Das ist besonders wichtig für das Geschäft mit den sogenannten Superlegierungen. Dabei handelt es sich um Metallmischungen, die besonders hitzebeständig, korrosionsbeständig, belastbar und formstabil sind – selbst unter hohem Druck und hoher Temperatur. Bei Superlegierungen reicht es nicht, sie einfach zu schreddern oder einzuschmelzen. Die Mitarbeitenden in Duisburg müssen sie sehr genau sortieren und analysieren. Zum Einsatz kom-



Marko Mattner ist glücklich, dass er mit seiner Firma einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann.

men sie etwa in der Luft- und Raumfahrt. „Was wir rausgeben, findet sich später auch in sicherheitsrelevanten Produkten wieder“, erklärt Patrick Willems, der bei „Aperam Recycling“ das Edelstahlgeschäft in Nordeuropa als COO verantwortet. Als Beispiel nennt der Belgier die Verriegelungen für Flugzeugtüren. „Wenn da das Verhältnis nicht stimmt, könnte es fatale Folgen haben.“

Der 57-Jährige erwähnt zudem die Öl- und Gasindustrie. „Flüssiggastanks müssen extreme Minustemperaturen aushalten können“, sagt Willems. „Wir liefern das geeignete Material dafür.“

Er und sein Kollege blicken wieder zu den Metallbergen. Der Kranfahrer öffnet den Greifer, packt zu und gibt die nächste Ladung in die Schrottpresse. Zwei Kollegen sortieren derweil eine Lieferung. „Das Thema Schrott ist oft negativ behaftet“, sagt Markus Larres. „Für uns gehört es zur DNA.“

Hauptquartier der Recycling-Sparte

Der börsennotierte Konzern „Aperam“ ist ein globaler Akteur in den Bereichen Edelstahl, Elektro Stahl, Sonderstähle und Recycling und bedient Kunden in über 40 Ländern. Duisburg ist dabei das globale Hauptquartier der „Aperam Recycling“-Sparte. Etwa 100.000 Tonnen Edelstahl bereiten die Fachkräfte pro Jahr am Standort auf, dazu kommen 10.000 Tonnen Superlegierungen.

Weitere Informationen gibt es unter www.aperam.com

☞ SCHAUFENSTER: DUISPORT-EXPOSÉS



logport I – Logistik²

- **LAGE:** logport I in Duisburg-Rheinhausen
- **GRUNDSTÜCKSGRÖSSE:** rd. 63.000 m²
- **HALLENGROSSE:** rd. 50.000–70.000 m²
- **BÜRO- UND SOZIALFLÄCHEN:** rd. 800–1.400 m²
- **BESONDERHEITEN:** zweistöckige Immobilie / PV-Anlage / E-Ladesäulen / Fernwärme / WHG-Boden / direkte Anbindung an 3 Containerterminals
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



Freihafen – Halle 4

- **LAGE:** Freihafen in Duisburg-Ruhrort
- **GRUNDSTÜCKSGRÖSSE:** rd. 15.800 m²
- **HALLENGROSSE:** rd. 9.850 m²
- **BÜRO- UND SOZIALFLÄCHEN:** nach Vereinbarung
- **BESONDERHEITEN:** direkte Anbindung an 4 Containerterminals / LED-Beleuchtung
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



Ehinger Str. Halle 1 – logport II

- **LAGE:** Duisburg-Wanheim
- **HALLENGROSSE:** rd. 9.310 m²
- **BÜROFLÄCHE:** rd. 275 m²
- **TORE:** 8 Andocktore 3,00 m x 3,00 m / 1 Sektionaltor 4,20 m x 3,75 m (via Rampe)
- **BODENBELASTBARKEIT:** rd. 7 KN/m² Belastbarkeit
- **BESONDERHEITEN:** LED-Beleuchtung / WHG-Boden
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



logport I – logportOfficeCenter

- **LAGE:** am Schnittpunkt Gaterweg, Bliersheimer Straße und Europaallee
- **BÜROFLÄCHE:** rd. 248 m²
- **BESONDERHEITEN:** –
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



Unbebautes Grundstück logport II

- **LAGE:** Richard-Seiffert-Straße, 47249 Duisburg
- **GRUNDSTÜCKSGRÖSSE:** 18.056 m²
- **OBJEKTYP:** Industriegrundstück
- **ERSCHLISSUNG:** voll erschlossen / erschließungsbeitragsfrei
- **ANGEBOT:** Pacht, Erbbaurecht
- **BESONDERHEITEN:** unmittelbare Nähe zum Container-Terminal / sehr gute Anbindung an die A59 und A524
- **BESONDERHEITEN:** Nach Absprache



Freihafen – Moderne Büros

- **LAGE:** Freihafen in Duisburg-Ruhrort
- **BÜROFLÄCHE:** RD. 250–750 m²
- **BESONDERHEITEN:** –
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung

Sie sind Interessiert?

Wenden Sie sich gerne an:



Vanessa Hanhart
Leiterin duisport Real Estate – Suprastructure
0203 803-4318
vanessa.hanhart@duisport.de



Alexandra Paschen
duisport Real Estate – Suprastructure
0203 803-4316
alexandra.paschen@duisport.de



Dr. Sandra Strohbücker
Real Estate Infrastructure
0203 803-4322
sandra.strohbuecker@duisport.de



Was wäre wenn?

**Der duisport-Fragebogen, der keine Wünsche offen lässt ...
Diesmal haben wir nachgefragt bei Dr. Marie Jaroni,
Chief Executive Officer der thyssenkrupp Steel Europe AG.**

LOS GEHT'S

Wenn Sie drei Wünsche frei hätten: Was würden Sie gerne einmal im Duisburger Hafen machen?

1. Ein Binnenschiff selbst fahren.
2. Einen Entladekran bedienen.
3. Den größten Binnenhafen der Welt bei einem Rundflug von oben sehen.

Wenn Sie aktuell ein Buch schreiben würden: Welchen Titel bekäme es?

„Bitte wenden: Industrie auf links gedreht – Ein Praxisbericht über Mut, Machen und manchmal kalte Füße.“

Wenn Sie nicht in die Wirtschaft gegangen wären: Was wären Sie dann am liebsten?

Ich packe gern an und bringe Dinge ans Laufen. Wenn ich nicht in der Wirtschaft wäre, dann in einer Rolle, in der man genauso gestalten kann – vielleicht beim Aufbau großer Infrastrukturprojekte oder in einer Organisation, die Transformation praktisch umsetzt. Für mich zählt: nicht nur Konzepte schreiben, sondern Dinge realisieren und Ergebnisse sehen.



Wenn Sie etwas aus einem anderen Land eins zu eins in Deutschland einführen könnten: Was wäre das?

Beim Thema Effizienz und schlanke Bürokratie sind die skandinavischen Länder oder auch das Baltikum aus meiner Sicht vorbildlich. Der Staat ist Dienstleister für die Bürger, es gibt eine Kultur des ‚Wir machen das gemeinsam und packen's an‘. Das würde ich mir hier öfter wünschen.

Wenn Sie sich eine Playlist erstellen: Welche beiden Lieder sind auf alle Fälle dabei?

1. Von Linkin Park gefallen mir viele Songs, sowohl die alten, vor allem aber auch die neuen in der aktuellen Besetzung. Da wäre sicherlich ein Song dabei.

2. Auf jeden Fall aber Wackelkontakt von Oimara – weil der Song mit Humor daran erinnert, dass es im Leben mal flackern kann. Wichtig ist, den Kontakt wiederherzustellen und weiterzumachen. Das Lied macht einfach gute Laune.

Wenn Sie die Gelegenheit hätten, in Duisburg auf einem Binnenschiff mitzufahren: Wo würden Sie wieder aussteigen?

Wir betreiben ja eine eigene Binnenschiff-Flotte für unsere Rohstoffversorgung. Letztes Jahr habe ich ein neues Schubschiff taufen dürfen. Insofern wäre jetzt eine Fahrt mit dem Binnenschiff vom Stahlwerk in Duisburg aus zu unserem Hafen in Rotterdam der logische nächste Schritt.

Danke

IMPRESSUM

duisport magazin

Duisburger Hafen AG
Unternehmenskommunikation
Alte Ruhrorter Straße 42–52
47119 Duisburg
+49 203 803-4239
duisportintern@duisport.de

Chefredaktion (v. i. S. d. P.)

Andreas Bartel

Chef vom Dienst

Wolfgang Koschny

Redaktion

Janina Brodde, Alice Kehl, Sabine Liedmeier, Sarah Müller, Tanja Schindler, Julia Scholz, Jennifer Swoboda, Julia Wollenberg

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Denis de Haas, Daniel Elke, Marco Stepniak

Titelfoto

Marco Stepniak

Layout und Bildbearbeitung

dws Werbeagentur GmbH, Duisburg

Korrektorat

Firefly Lektorat, Düsseldorf

Druck

Druckstudio GmbH, Düsseldorf

Nachhaltigkeit

Das Magazin ist nach den Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel“ zertifiziert. Es bewertet die Herkunft des Papiers und stellt hohe Anforderungen an alle eingesetzten Druck- und Hilfsmittel sowie den gesamten Herstellungsprozess.



www.blauer-engel.de/uz195

Sie haben Anregungen zu den Beiträgen, kennen „Menschen & Macher“ im Hafen und Unternehmen, über die wir berichten könnten?

Melden Sie sich gerne: presse@duisport.de
(Betreff: Idee fürs Kundenmagazin)

KONTAKTE

Duisburger Hafen AG

Immobilienentwicklung und -vermarktung,
Gebäudemanagement, Instandhaltung
+49 203 803-0
mail@duisport.de

logport Logistic-Center Duisburg GmbH

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

logport ruhr GmbH

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

duisport industrial solutions NordWest GmbH

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

duisport logistics & port services GmbH

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

duisport consult GmbH

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

duisport crane service GmbH

Kranmanagement
+49 203 803-0
dcs@duisport.de

duisport rail GmbH

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

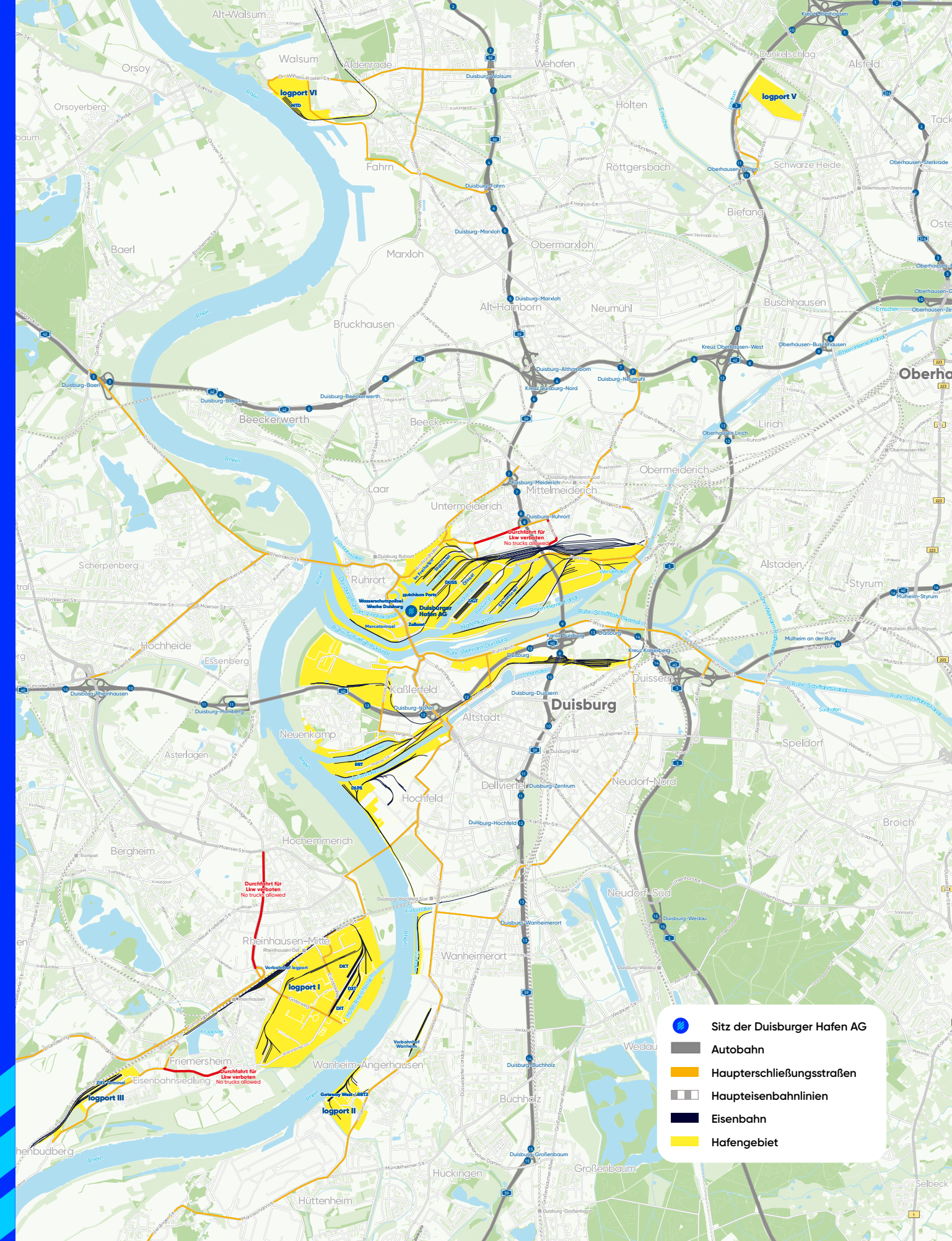
KONTAKT FÜR DIE SCHIFFFAHRT

Hafenbehörde und Seemannsamt

+49 203 803-4240
hs@duisport.de

Schiffsmeldestelle

+49 203 479 76 36
UKW-Kanal 14
anmeldung@duisport.de
mail@duisport.de



- Sitz der Duisburger Hafen AG
- Autobahn
- Haupterschließungsstraßen
- Haupteisenbahnlinien
- Eisenbahn
- Hafengebiet



Wenn es plötzlich Clip macht!

Unsere Clipkiste vereint Nachhaltigkeit, Stabilität und Flexibilität – und ist damit die smarte Lösung für moderne Transportanforderungen.

Jetzt informieren unter duisport.de/verpackungssysteme

