

magazin

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe

Ausgabe
2/2026

26
25 Jahre Umschlag Terminal Marl: ein Rückgrat der Logistik im Chemiepark.

32
Krantchnik: Wie sich duisport als Full-Service-Anbieter neu positioniert hat.

40
CTS: Der Familienbetrieb vereint Schiene, Straße und Wasser zu einem trimodalen Netzwerk.

**MOVING
THE
NEXT** 

8

IMMER AUF KURS

An Rhein und Ruhr ist die Schifffahrt eine Männerdomäne. Frauen arbeiten dort wenige. Eine davon ist Wiete Lukkezen.



JETZT NEU!



Foto: Ilija 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,

erinnern Sie sich noch an Ihren 25. Geburtstag? Einige von Ihnen waren sicher bereits schwer im Job eingespannt, andere quälten sich derweil durch den Uni-Abschluss. Wie auch immer: Gefeierte wurde bestimmt feste. Immerhin waren die harten Zeiten zwischen Twentours und Seniorenpass noch eine Weile hin ...

25 Jahre alt ist nun auch die duisport rail geworden (S. 22). Genauso wie das Umschlag Terminal Marl (UTM). Container und Tankcontainer kommen hier per Lkw an, werden auf Güterzüge verladen und gelangen über den Duisburger Hafen weiter zu internationalen Seehäfen. Was uns beeindruckt: die Freude und Begeisterung, mit der hier Tag für Tag gearbeitet wird. Was wir sonst noch vor Ort erfahren haben, lesen Sie ab Seite 26.

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

In eigener Sache!

Die Duisburger Hafen AG als Unternehmen gibt es seit 100 Jahren. „Moving the next 100“ heißt es daher in den kommenden Monaten bei duisport. Ein Motto, das die Menschen, Strukturen und Unternehmen in den Mittelpunkt stellt, die den Hafen zu dem gemacht haben, was er heute ist. Mehr dazu finden Sie hier: moving-the-next-100.com

MOVING THE NEXT



BEI DER ARBEIT



Optimistisch

Einige Fragen gab es im Anschluss an die Bilanzpressekonferenz von duisport. Eine davon: „Wie schätzen Sie die aktuelle Situation ein?“ Die Antwort des duisport-Vorstandes überraschte so einige: „Wir bleiben optimistisch.“ Warum das so ist, lesen sie auf [Seite 16](#).



Angereist

2.000 Kilometer liegen zwischen dem Railport-Terminal in der Türkei und dem Ziel Terminal im Duisburger Hafen. Künftig fahren Züge zwischen den Standorten hin und her. Als sich der Premierenzug in Kartepe auf den Weg machte, war Sevil Öge, duisport-Projektmanagerin, natürlich dabei - immerhin wohnt sie gleich um die Ecke. Die Ankunft in Duisburg ließ sie sich aber natürlich auch nicht nehmen. Es war ihr eine Ehre! [Seite 6](#)



Hafefan

Ralph Sina, Fragebogen-Kandidat dieser Ausgabe und langjähriger Korrespondent des WDR, ist großer Hafefan, hat aber noch viele Fragen. Die möchte er gerne am 3. Oktober stellen: beim „Türöffnertag“ mit der WDR-Maus, dem Elefanten und vielen kleinen Maus-Anhängerinnen und -Anhängern. Ob er wirklich kommt? Wir sind gespannt. [Seite 48](#)



8

Menschen & Macher

An Rhein und Ruhr ist die Schifffahrt eine Männerdomäne. Frauen arbeiten dort wenige. Eine davon: Wiete Lukkezen

8



22

Aus dem Hafen

Bilanz 2025: duisport blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück

16

Kurz notiert

18

25 Jahre duisport rail

22

Aus den Unternehmen

25 Jahre Kompetenz vor Ort: das Umschlag Terminal Marl

26

Was machen Sie denn da? Nachgefragt bei „duisport crane service“

32

Logistik-News

36

Moment mal! Spatenstich für eine neue Produktionshalle auf logport I

38



40

Die grünen Seiten

CTS: Vom Pfortnerhäuschen zum Logistikzentrum

40

Nachgefragt: Fraunhofer UMSICHT zu klimafreundlichen Logistikstandorten

44

Zu guter Letzt

Der duisport-Fragebogen: Ralph Sina, WDR-Korrespondent

48



48

Rubriken

Editorial

3

Inhalt

4

Perspektiven: Zug um Zug

6

Auf ein Wort: Julian Schneider (dlps) über strategischen Vertrieb in der Hafenwirtschaft

14

Impressum

50

Hafenkontakte

50

Viel Spaß beim Lesen!





Zug um Zug

Der erste Direktzug vom Railport-Terminal in Kartepe (Türkei), durchgeführt von Mars Logistics, ist nach nur acht Tagen Fahrzeit planmäßig am Ziel Terminal im Duisburger Hafen angekommen. Zum Start sind vier Ganzzüge pro Woche geplant. duisport-CEO Markus Bangen: „Mit Railport haben wir in Kooperation mit dem türkischen Logistikkonzern Arkas einen strategisch wichtigen Knotenpunkt für den internationalen Handel aufgebaut und aktiviert. Damit stärken wir die globalen Logistiknetzwerke und schaffen zugleich Perspektiven für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie.“ Auch Erdin Erengul, Leiter des Bahnbetriebs bei Mars Logistics, blickt bereits nach vorn: „Wir bauen unser internationales Netzwerk stetig weiter aus, indem wir unsere mehr als 40 wöchentlichen Zugverbindungen auf der Europa-Strecke um eine weitere Verbindung ergänzen. Durch unseren innovativen Geschäftsansatz erzielen wir mit den von uns entwickelten Projekten bedeutende Fortschritte im Bereich des Schienengüterverkehrs in der Türkei.“

Text: Wolfgang Koschny | Foto: Marco Stepniak

Weiß sich durchzusetzen in der Branche: Die gelernte Schiffsführerin Wiete Lukkezen.

„Lieber Güter als Passagiere“

An Rhein und Ruhr ist die Schifffahrt eine Männerdomäne, Frauen arbeiten dort wenige. Eine davon ist Wiete Lukkezen, die in der Branche ihre Berufung gefunden hat – bei der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG in Duisburg.

Text: Tobias Kaluza (www.nrz.de) | Fotos: funsolutionS

Der Rhein bei Duisburg-Ruhrort: Das Wasser glitzert im Sonnenschein, ein Frachtschiff gleitet den Fluss hinauf und biegt in den Hafen ein. Früher ist Wiete Lukkezen solche Binnenschiffe gefahren – als eine der sehr wenigen Frauen in der Branche. „Der Ton ist an Bord rauer. Viele tragen das Herz auf der Zunge“, sagt die 39-Jährige und blickt von der Mercator-Insel auf das Treiben auf dem Wasser. Genau diese direkte Art sei aber das, was sie gerade an der Zusammenarbeit mit Männern schätze.

Heute ist sie Disponentin, ordnet zu transportierende Fracht dem passenden Schiff zu. Auch wenn sie nicht mehr hinter dem Steuer der Kähne steht, ist die Binnenschifffahrt für sie ihre Berufung. „Ich hätte nichts anderes machen können“, sagt sie.

Schiffsführerin mit 21

An Bord war sie immer die einzige Frau, Kolleginnen gab es in der Branche kaum, sagt sie. Bei der Firma Hülskens aus Wesel, bei der sie nach der Ausbildung arbeitete, sei sie sogar die erste Frau gewesen, die Schiffsführerin wurde. „Es ist eine Männerdomäne. Da darf man auch nicht zart besaitet sein. Anfangs dachten sich die Männer: ‚Was will die denn hier?‘ als ich aufs Schiff kam. Aber hinterher bin ich das Schiff gefahren.“

Um sich zu behaupten, müsse man sich als Frau öfter beweisen als Männer, sagt Lukkezen. „Aber ich habe deswegen nie ein Fass aufgemacht. Klar kann ich körperlich nicht das Gleiche leisten wie ein ausgewachsener Mann.“ Aber dafür gebe es Hilfsmittel. „Und ob ich mit 17 ein schwächtiges Mädchen oder ein schwächtiger Junge bin, es läuft aufs Gleiche hinaus.“



Heute ist Wiete Lukkezen Disponentin bei der DTG eG und ordnet die Fracht dem passenden Schiff zu.



Weiterlesen



„Ich wollte was von der Welt sehen“

Der Weg in die Binnenschifffahrt war für die gebürtige Gladbeckerin alles andere als vorprogrammiert. Ihre Familie hatte mit der Schifffahrt nichts zu tun. „In den Sommerurlaubeen hatten wir immer ein Segelboot. Das fand ich schön. Dazu kam die Lust, die Welt sehen zu wollen“, erzählt sie. Mit 17 ging sie vom Gymnasium ab, um eine Ausbildung zu beginnen. „Für die Seeschifffahrt war ich zu jung. Da musste man 18 sein.“ Also entschied sie sich für die Binnenschifffahrt.

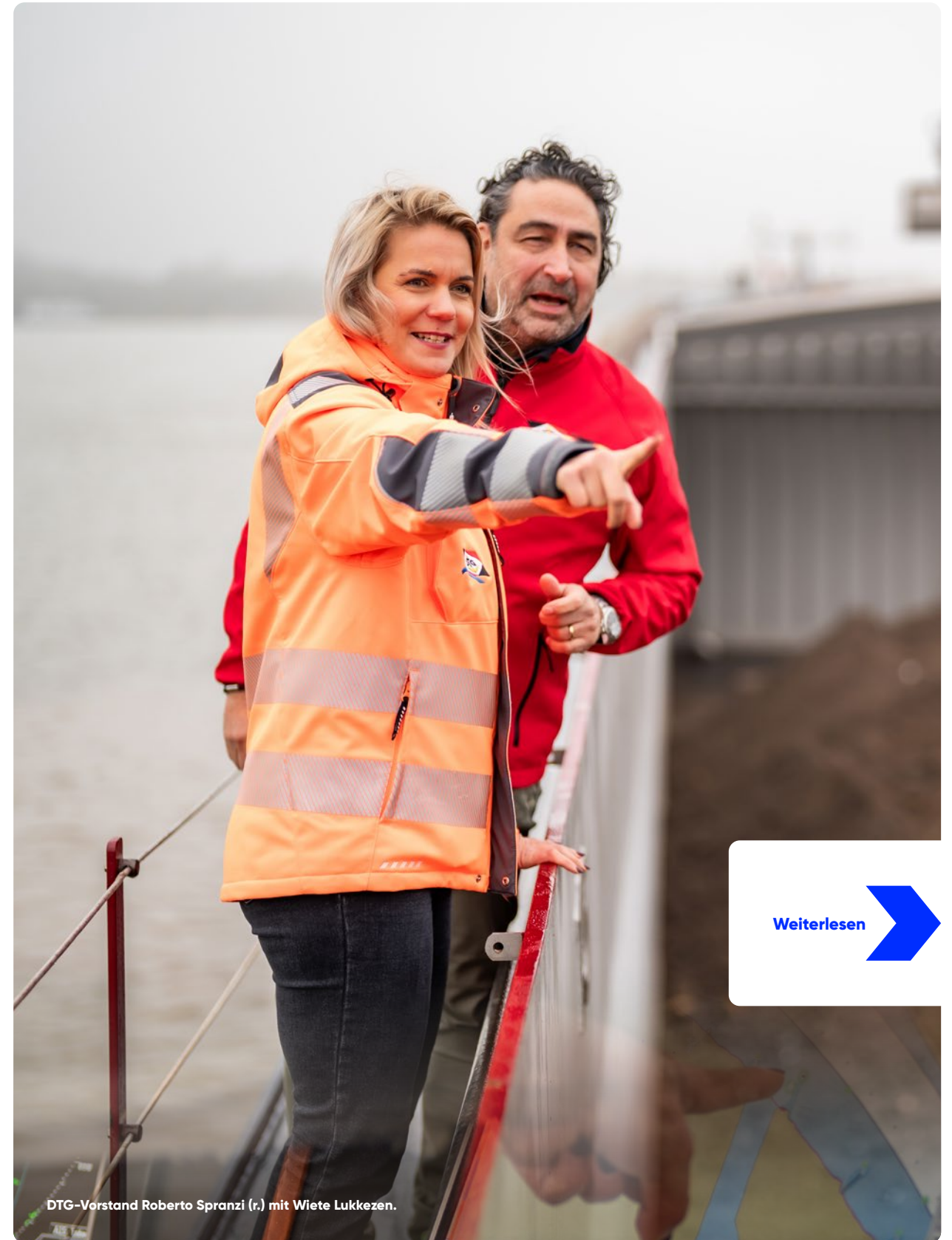
Zunächst war Lukkezen auf Passagierschiffen eingesetzt, fing als Leichtmatrosin ganz unten in der Hierarchie an Bord an. Den theoretischen Teil der Ausbildung absolvierte sie in Duisburg-Homburg. Später kamen Praktika auf Frachtschiffen dazu. Bereits da stand für sie fest: Zwischenstation im Wasserbau am Niederrhein.

Nach der Ausbildung blieb sie „auf Strecke“, wie es in der Branche heißt, war auf einem Schiff eines Partikuliers aus Haren an der Ems eingesetzt. Ein Partikulier ist ein Eigentümer von einem bis drei Schiffen. Erst darüber hinaus handelt es sich um einen Reeder, erklärt Lukkezen. Später fing sie bei der Hülskens an, wurde im Wasserbau auf Klappschuten, Eimerkettenschwimmbaggern, Versorgungs- oder Kranschiffen eingesetzt. Dort habe man ihr auch angeboten, das „Rheinpatent“ zu machen. „Das ist wie ein Meisterbrief. Damals musste man dafür mindestens 21 Jahre alt sein und 180 Fahrtage als ausgebildeter Matrose absolviert haben“, sagt Lukkezen. So wurde sie mit Anfang 20 bereits Schiffsführerin.

„Ladung darf nicht reden. Ich transportiere lieber Güter als Passagiere. Es geht nichts über einen Haufen Kohle“, sagt sie mit einem Lachen.



Schiff statt Schreibtisch: Für die gebürtige Gladbeckerin ein Highlight im Alltag – wie hier beim Besuch der MS VIGILIA mit Schiffsführer Christoph Wirtz



DTG-Vorstand Roberto Spranzi (r.) mit Wiete Lukkezen.

Weiterlesen





„Die meisten kennt man.“ Das Familiäre liebt die Disponentin an der Binnenschifffahrt.

„Das ist der beste Beruf, um zu lernen, eigenverantwortlich zu arbeiten“, sagt die 39-Jährige.

Zwar könne man bei einem Problem im nächsten Hafen anlegen, „aber bis dahin muss man erstmal eine Lösung finden.“ Daher gehörten auch Motorenkunde und Maschinenteknik zur Ausbildung.

Binnenschifffahrt: Eine kleine Familie mit Traditionen

Die Rheinschifffahrt beschreibt Lukkezen wie eine kleine Familie. In ganz Deutschland sind nur rund 7.000 Menschen in der Binnenschifffahrt beschäftigt. „Die meisten kennt man, wenn man lange genug dabei war. Es ist eine kleine Welt.“

Deswegen wollte sie die Branche auch nach der Geburt ihres Sohnes mit 25 nicht verlassen. Eineinhalb Jahre sei sie noch aktiv gewesen, fuhr auch ehrenamtlich die Fähre zwischen Xanten und Bislich. „Aber irgendwann muss man sich überlegen, wie das Kind aufwachsen soll. Für mich war auch klar, dass ich diese körperliche Arbeit nicht bis an mein Lebensende machen will“, sagt Lukkezen, die heute in Rees lebt.

Binnenschiffer bewegen vier Millionen Tonnen Güter in der Region

Die Binnenschifffahrt verlassen wollte sie aber nicht und wurde so Disponentin, zunächst bei einer niederländischen Tankschiffahrtsreederei, heute bei der „DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG“ in Duisburg. Die Genossenschaft betreut rund 100 Schiffe verschiedener Reeder und transportiert nach eigenen Angaben jährlich rund vier Millionen Tonnen Güter.

Der Weg in die Seeschifffahrt ist nach ihrer Ausbildung übrigens kein Thema mehr gewesen, wie sie sagt. Mit ihrem Rheinpatent darf sie in der Deutschen Bucht in der Nordsee in einer Drei-Meilen-Zone vor der Küste fahren. Für die Hochseeschifffahrt müsste sie aber einen Studiengang belegen. „Man könnte sich Teile der Ausbildung anrechnen lassen, aber es sind eigentlich zwei unterschiedliche Berufe“, erklärt Lukkezen. Dafür aber dürften Schiffsführer, ebenso wie Kapitäne, Menschen an Bord verheiraten. „Aber danach hat mich nie jemand gefragt.“

Schiffsführer müssen ihr Schiff reparieren können – und von Zement befreien

„Auf Strecke“ war Lukkezen neben dem Rhein auch auf Neckar, Main und Mosel sowie im Hafen von Rotterdam unterwegs, transportierte alles von Kohle bis Getreide. Eines ihrer prägendsten Erlebnisse war eine verunglückte Verladung von Zementklinker. „Den haben wir eines Morgens in Lengfurt am Main für Amsterdam geladen.“

Das Rohrsystem, über das der Klinker auf das Schiff geladen wurde, sei mittendrin kaputtgegangen und so wurde das komplette Schiff von Staub bedeckt, erzählt sie. „Der hat sich mit dem Morgentau auf dem gesamten Schiff verbunden. Nachdem das getrocknet war, waren wir lange damit beschäftigt, das Schiff zu ‚entzementieren‘, neu zu schleifen und zu streichen.“ Auch Reparaturen habe sie öfters unterwegs durchführen müssen.

Die Genossenschaft betreut rund 100 Schiffe verschiedener Reeder.



☞ GASTKOMMENTAR

Auf ein Wort



Julian Schneider

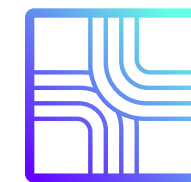
Warum strategischer Vertrieb in der Hafenwirtschaft an Bedeutung gewinnt. Ein Gastkommentar von Julian Schneider, Leiter Strategischer Vertrieb bei duisport

Kunden in der Logistik erwarten heute mehr als funktionierende Infrastruktur. Sie brauchen Orientierung in immer komplexeren Lieferketten, verlässliche Partner über Ländergrenzen hinweg und Lösungen, die auch in unsicheren Zeiten stabil funktionieren. Für sie zählt nicht, wie ein Hafen intern organisiert ist, sondern ob Leistungen greifen, Wege kurz sind und Entscheidungen schnell getroffen werden.

Genau hier gewinnt strategischer Vertrieb an Bedeutung. Aus Kundensicht ist es entscheidend, einen zentralen Ansprechpartner zu haben, der Gesamtzusammenhänge versteht, Angebote sinnvoll bündelt und langfristig denkt. Wenn Leistungen einzelner Gesellschaften oder Standorte nicht miteinander verzahnt sind, entstehen Reibungsverluste – Zeit, Kosten und Chancen gehen verloren. Strategischer Vertrieb sorgt dafür, dass das volle Leistungsangebot eines Hafenstandorts klar erkennbar und gezielt nutzbar wird.

Für duisport bedeutet das, den Verbund der Gruppe konsequent am Bedarf der Kunden auszurichten. Infrastruktur, Services und Netzwerke werden nicht einzeln angeboten, sondern als integrierte Logistiklösungen gedacht. Kunden profitieren von mehr Transparenz, klaren Strukturen und Partnerschaften, die auf Beständigkeit und Berechenbarkeit ausgerichtet sind und damit nachhaltige Handelsströme ermöglichen. Gerade in volatilen Märkten schafft das Sicherheit und Planungsspielraum.

Mit Blick nach vorn steht dabei erstens die konsequente Bündelung des Leistungsverbunds im Mittelpunkt, um Kunden ganzheitliche Lösungen aus einer Hand zu bieten. Zweitens geht es darum, langfristige Partnerschaften weiter zu vertiefen und gemeinsam resilientere Lieferketten aufzubauen. Und drittens darum, den Standort Duisburg als verlässlichen Knotenpunkt im internationalen Handel weiter zu stärken – mit dem klaren Anspruch: Together we enable trade flows and connect the world.



coworking

by startport

Create.
Collaborate.
Connect.

850m² Coworking im Duisburger Innenhafen – ideal für fokussiertes Arbeiten, kreative Workshops und Meetings mit Wirkung.



Offene Fragen zu Coworking oder Meetingräumen?
Jetzt anrufen oder schreiben – wir freuen uns auf Ihre Anfrage!



Philosophenweg 31–33,
47051 Duisburg

„Wir sind optimistisch“

Bilanz 2025: Wie duisport auf das stärkste Geschäftsjahr seiner Geschichte zurückblickt und warum der duisport-Vorstand trotz der globalen Krisen zuversichtlich bleibt.

Text: Andreas Bartel, Wolfgang Koschny
Grafiken: dws Werbeagentur GmbH

Die Rahmenbedingungen waren bereits 2025 sehr anspruchsvoll. Wie ist es insgesamt gelaufen?

MARKUS BANGEN: 2025 war für duisport ein sehr erfolgreiches Jahr. Das erfolgreichste seiner Geschichte! Wir haben unsere wirtschaftlichen Ziele erreicht und gezeigt, dass der Duisburger Hafen auch unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen leistungsfähig und wirtschaftlich stabil ist. Die Gesamtleistung der duisport-Gruppe stieg 2025 auf 390,5 Millionen Euro. Wesentliche Treiber waren insbesondere die Bereiche Infra- und Suprastruktur sowie Verkehr und logistische Dienstleistungen, die beide weiter zulegen konnten.

Und das operative Geschäft?

MARKUS BANGEN: Im operativen Geschäft konnte duisport auch 2025 seine zentrale Rolle als leistungsfähiger Logistikstandort behaupten, obwohl die Industrielogistik unter der anhaltenden Schwäche der Konjunktur im Maschinen- und Anlagenbau leidet. Der Gesamtgüterumschlag aller Duisburger Häfen lag wieder bei über 100 Millionen Tonnen.

Liegt es daran, dass duisport bei den Investitionen gespart hat?

LARS NENNHAUS: Ganz und gar nicht. 79,8 Millionen Euro gingen in Maßnahmen zur Modernisierung der Infrastruktur sowie zur Weiterentwicklung von Terminals und Logistikflächen.

Wie kann man das bewerten?

LARS NENNHAUS: Mit einer stabilen Infrastruktur, verlässlichen Abläufen und gezielten Investitionen haben wir 2025 die Voraussetzungen geschaffen, um den Duisburger Hafen auch unter schwierigen Rahmenbedingungen sicher und effizient zu betreiben.

Was ist nun gefragt, wo die Zeiten mehr von Unsicherheit geprägt sind als von Verlässlichkeit und klaren Linien?

GIORDANA SPERLING-DOPPSTADT: In diesen unsicheren Zeiten sind Kompetenz, Flexibilität und eine verlässliche Unternehmenskultur entscheidend, um Veränderungen aktiv gestalten zu können. Und da sind wir hier bei duisport gut aufgestellt, ziehen alle an einem Strang, wollen das Beste fürs Unternehmen.

Wenn Sie auf dieses Jahr blicken: Wird Ihnen da nicht Angst und Bange?

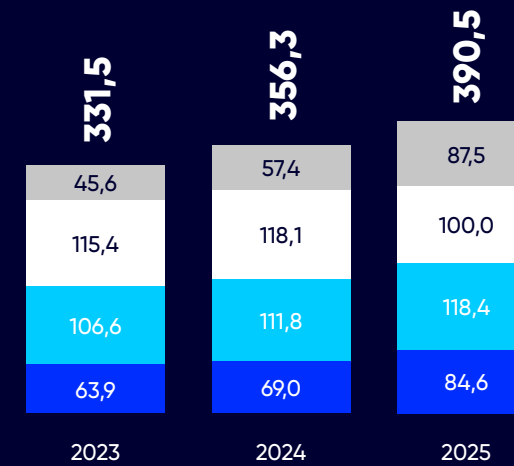
MARKUS BANGEN: Wir bleiben optimistisch. Wir stellen uns allerdings weiterhin auf herausfordernde und unbeständige Rahmenbedingungen ein. Internationale Konflikte, Handelshemmnisse und die anhaltende Schwäche der deutschen Industrie sorgen für hohe Unsicherheit. duisport setzt daher auf umsichtiges Handeln und hohe Anpassungsfähigkeit.

LARS NENNHAUS: Wir halten zudem an unserem strategischen Kurs fest, um die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu stärken und die Logistikkreisläufe Duisburger Hafen kontinuierlich weiterzuentwickeln.

MARKUS BANGEN: Zu tun gibt es also genug. Wir freuen uns darauf.



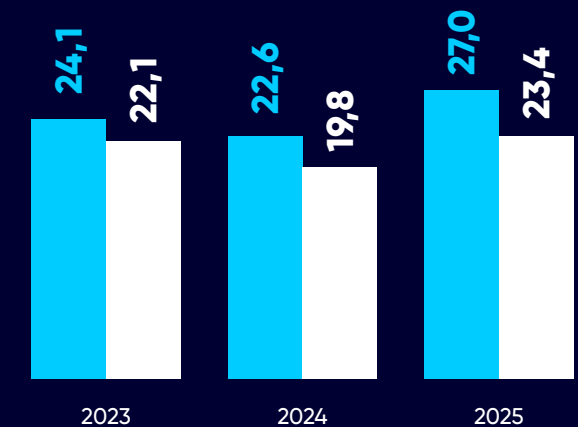
Gesamtleistung steigt auf über 390 Millionen Euro



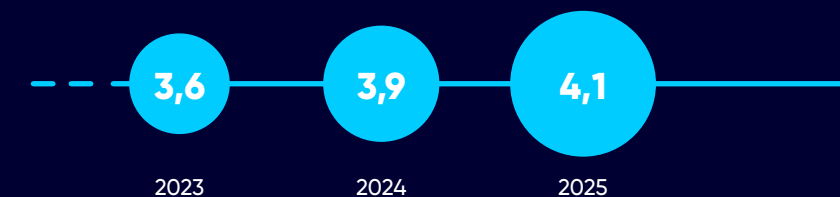
- Infra- und Suprastruktur
- Verkehr und logistische Dienstleistungen
- Industrielogistik
- Sonstiges/Beteiligungen

EBIT erhöht sich auf 27 Millionen Euro

■ EBIT ■ Ergebnis vor Steuer



Containerumschlag wächst auf 4,1 Millionen TEU



Kurznotiert

NEUES AUS DER DUISPORT-GRUPPE

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



Willem-Alexander, König der Niederlande (r.), freut sich über die Zusammenarbeit.

MOLEKÜLE DER ZUKUNFT

Gemeinsamer Schritt für die Wasserstoff-Logistik von morgen: Beim World Hydrogen Summit & Exhibition in Rotterdam haben Markus Bangen (duisport), Boudewijn Siemons (Port of Rotterdam) und Fabio Grandchamp (Pecém, Brasilien) eine strategische Vereinbarung unterzeichnet – und sie gemeinsam an Willem-Alexander, den König der Niederlande, übergeben. Damit wird der Schulterschluss entlang des

Green Shipping Corridors zwischen Pecém, Port of Rotterdam und duisport sichtbar: ein konkretes Projekt für Industrie, Energieversorgung und Klimaziele. Gemeinsames Ziel ist, den Import von Wasserstoff und Ammoniak nach Europa voranzubringen. Markus Bangen: „Diese Initiative unterstreicht unser gemeinsames Bestreben, der Industrie das bereitzustellen, was sie benötigt: die Moleküle der Zukunft.“



Das startport-Team freut sich über den großen Zuspruch.

FUTURE LOGISTICS 2026

startport sei Dank: Die FUTURE LOGISTICS hat in diesem Frühjahr ihr fünfjähriges Jubiläum gefeiert und ihre Position als führende Innovationsmesse der Logistikbranche eindrucksvoll untermauert. Trotz wechselhaften Wetters waren hunderte Interessierte in das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, um sich über die Zukunft der Logistik auszutauschen und die neuesten Technologien live zu erleben. Auch die Wortbeiträge von Branchengrößen wie Ingo Brauckmann (LOXXESS), Amina Strünck (HAVI) sowie von Verkehrsminister Oliver Krischer lieferten wertvolle Impulse.



Neu an der dlps-Spitze: Katrin Herzner-Beerbaum, Volker Grzybowski und Patrick Deutsch.

NEUE GESCHÄFTSFÜHRUNG FÜR DIE DLPS

Durch den Aufbau der neuen Einheit Strategischer Vertrieb mit Julian Schneider als Leitung ebendieser ergibt sich eine Neuerung in der Geschäftsführung der dlps. Patrick Deutsch (bisher Prokurist und Mitglied der Geschäftsleitung dlps) und Katrin Herzner-Beerbaum (bisher Controlling Duisburger Hafen AG) rücken, neben Volker Grzybowski, der bereits seit vielen Jahren Geschäftsführer der dlps ist, in die

Geschäftsführung auf. Volker Grzybowski ist demnach weiterhin für die Bereiche „Terminal“, „Lager“ und „Vertrieb“ zuständig. Patrick Deutsch verantwortet die Bereiche „Transport“ (Road & Intermodal) und „SHEQ“. Katrin Herzner-Beerbaum ist verantwortlich für den Bereich „Operational Excellence“ und Ansprechpartnerin für die Shared Services der Duisburger Hafen AG.



RELOPACK POWERED BY DUISPORT

Polen entwickelt sich zunehmend zu einem wichtigen Produktionsstandort in Europa. Bereits seit 2022 setzt die duisport-Gruppe daher fest auf Relopack und integriert das Unternehmen jetzt noch stärker ins tägliche operative Geschäft: Von jetzt an heißt es: „Relopack powered by duisport“. Das polnische Unternehmen ist spezialisiert auf alle industriellen Verpackungen, Transportverpackungsproduktion, Dismantling, Relocation und Anlagenumzüge. Mit vier Standorten in Polen – Poznań, Gdynia, Gorlice und Warschau – ist Relopack nah an Industriezentren und gewährleistet eine schnelle Umsetzung von Projekten vor Ort.



NEUER ZOLLSTANDORT IM DUISBURGER HAFEN

Im Duisburger Hafen entsteht derzeit ein neuer Standort für eine mobile Großröntgenanlage (GRA) des Zolls. Damit lassen sich auch vollständig beladene Lkw durchleuchten – ein wichtiger Schritt für schnellere Abläufe und mehr Sicherheit im internationalen Warenverkehr. Die Anlage wird auf einem rund 8.280 m² großen Grundstück errichtet – in unmittel-

barer Nachbarschaft zur duisport-Hauptverwaltung in Ruhrort. Auf der Fläche war die Großröntgenanlage bereits zuvor im Einsatz, nun wird die Infrastruktur gezielt ausgebaut. Das Büro- und Sozialgebäude wird am Ende fast 600 Quadratmeter groß sein. Rund 600 Quadratmeter misst in einigen Monaten auch die sogenannte „Überholungshalle“, die direkt daneben entsteht. Bis Ende des Jahres soll das Bauprojekt abgeschlossen sein.



Sind aufgestellt: die Banner, mit QR-Codes für die RPIS-Anmeldung.

RPIS: HAFEN WIRD DIGITALER

„Sign up RPIS!“. Wer den größten Binnenhafen der Welt anlaufen will, muss sich ab sofort über das moderne River Ports Planning and Information System (RPIS) anmelden. Nach den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Hafen Trier ist Duisburg bereits der dritte Hafen, der – unterstützt durch den Betreiber RheinPorts – dieses System implementiert. Das System vernetzt Reedereien, Partikuliere, Terminals und Häfen. Es ermöglicht so den Austausch relevanter Daten in Echtzeit.

Jetzt registrieren:

www.rpis.eu
support@rheinports.eu



ANZEIGE

M. Preymesser GmbH & Co. KG Spedition



Ihr Partner für professionelle Logistikdienstleistungen

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

duisport
rail



25 Jahre duisport rail

Seit 25 Jahren ist die duisport rail GmbH ein fester Bestandteil der Logistik im Duisburger Hafen und ein zentraler Leistungsträger innerhalb der duisport-Gruppe. Ein guter Grund, das zu feiern!

Text: Wolfgang Koschny | Fotos: Marco Stepniak

Weiterlesen 

Anlässlich des Jubiläums wurde das Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer mit einer offiziellen Urkunde ausgezeichnet: Lars Nennhaus, duisport-Vorstand (l.), freut sich mit den beiden Geschäftsführern der duisport rail GmbH, Hans-Georg Christiansen (2. v. l.) und Michael Albers (r.), über die Urkunde aus den Händen von Ocke Hamann, Geschäftsführer der Niederrheinischen IHK.



Die Geschichte der Eisenbahn im Duisburger Hafen reicht weit über die Unternehmensgründung hinaus: Bereits im Jahr 1848 wurde die Eisenbahnstrecke nach Duisburg-Ruhrort eröffnet. Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME) baute eine Stichbahn vom Oberhausener Bahnhof nach Ruhrort, um gezielt die Hafenanlagen zu

erschließen. Diese Strecke wurde am 14. Oktober 1848 in Betrieb genommen – und legte damit den Grundstein für die bis heute bedeutende Rolle der Schiene im Duisburger Hafen.



Mit der Gründung der duisport rail im Jahr 2001 wurde diese historische Eisenbahntradition in eine moderne Unternehmensstruktur überführt. Ziel war es, den Schienengüterverkehr im Hafen zu stärken, diskriminierungsfrei zu organisieren und zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Heute ist die duisport rail als öffentlich zugelassenes EVU im Güterverkehr fest im regionalen und nationalen Schienennetz verankert. Grundlage dafür ist das rund 200 Kilometer umfassende Schienennetz des Duisburger Hafens, über das die internen Hafengebiete effizient miteinander verbunden werden. Ergänzend bietet das Unternehmen regionale Bahnshuttle-Verkehre im Umkreis von rund 150 Kilometern sowie deutschlandweite Eisenbahnverkehre an.

Als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Duisburger Hafen AG übernimmt die duisport rail zentrale Aufgaben im Rangier- sowie im Erst- und Letztmeilenverkehr und ist darüber hinaus in regionalen und überregionalen Schienenverkehren aktiv. Mit effizienten Lokomotiven, qualifizierten Mitarbeitenden und einem durchgängigen 24/7-Betrieb sorgt das Unternehmen dafür, dass industrielle Wertschöpfungsketten zuverlässig mit nationalen und internationalen Verkehrsachsen verbunden bleiben.

Zum operativen Leistungsspektrum gehören neben Rangier- und Traktionsleistungen auch Wagenmeisterdienste sowie umfassende Serviceangebote für Kunden im Hafen und darüber hinaus. Der moderne Fuhrpark der duisport rail umfasst derzeit 30 Lokomotiven, von denen zwei für den grenzüberschreitenden Verkehr in die Niederlande zugelassen sind. Insgesamt beschäftigt die duisport rail mehr als 120

Mitarbeitende, darunter Triebfahrzeugführerinnen und -führer sowie Wagenmeisterinnen und -meister, die den täglichen Produktionsbetrieb sicherstellen. Als zertifizierter Ausbildungsbetrieb mit eigenem Bildungszentrum ist das Unternehmen zudem für die Aus-, Fort- und Weiterbildung eigener sowie externer Eisenbahner umfassend aufgestellt.

Nachgefragt



„Die duisport rail ist ein Pfeiler unserer trimodalen Infrastruktur. Sie sorgt dafür, dass der Duisburger Hafen seine Rolle als zentrale Logistikkreuzung in Europa erfüllen kann. Die Entwicklung der duisport rail zeigt, wie wichtig ein starker, eigener Bahnoperator für die Zukunftsfähigkeit des Standorts ist.“

Lars Nennhaus, duisport-Vorstand



„25 Jahre duisport rail stehen für Verlässlichkeit, Fachkompetenz und großes Engagement unserer Mitarbeitenden. Was mit wenigen Lokomotiven und einem klaren Auftrag begonnen hat, ist heute ein modernes und belastbares Eisenbahnverkehrsunternehmen mit hoher Verantwortung für den täglichen Betrieb im Duisburger Hafen.“

Özgür Kalelioğlu, Port and Terminal Services Group President bei Arkas

Die Chemie stimmt

Kompetenz vor Ort: Das Umschlag Terminal Marl, an dem der Duisburger Hafen beteiligt ist, hat vor 25 Jahren die Arbeit aufgenommen – und ist bis heute zu einem Rückgrat der Logistik im Chemiepark Marl geworden.

Text: Wolfgang Koschny | Fotos: Marco Stepniak

Geschäftsführer des UTM:
Tim Fiege und Kai Langenbach (v. l.)



Weiterlesen





Das UTM liegt mitten im Chemiapark Marl, der mit über 6,5 Quadratkilometern einer der größten Industrieparks und Chemieverbundstandorte in Deutschland ist.

Jürgen Rejek nickt und lächelt. „Wir haben ein tolles Team, sind hier fast wie eine Familie“, hatte sein Chef Tim Fiege eben gesagt und scheint damit voll ins Schwarze getroffen zu haben. Fiege ist Geschäftsführer des Umschlag Terminal Marl (UTM), das mitten im Chemiapark Marl liegt, der mit über 6,5 Quadratkilometern einer der größten Industrieparks und Chemieverbundstandorte in Deutschland ist. Rund 100 Produktionsanlagen von circa 20 Unternehmen (darunter Evonik, Air Liquide, Synthomer und Sasol) sind dort eng vernetzt, beschäftigen etwa 10.000 Menschen und produzieren jährlich rund vier Millionen Tonnen an Spezialchemikalien. Wer beim Chemiapark nachfragt, was alles dazu gehört, kommt mit einem Grundkurs Chemie nicht weiter: „Der Produktionsschwerpunkt im Chemiapark Marl liegt auf der Umsetzung von petrochemi-

schen Rohstoffen wie Benzol, Ethylen, Propylen, Methanol und Phenol zu Basis-, Fein- und Spezialchemikalien – vom C4-Schnitt zu Folgeprodukten, von der Chlorelektrolyse zu PVC, vom Acetylen zu Tetrahydrofuran, von Fettalkoholen und Ethylenoxid zu Tensiden und von Acrylsäure zu Butylacrylat, um nur einige Beispiele zu nennen.“ Die Produkte der Unternehmen werden beispielsweise angewendet in Kunststoffen für Autos, Farben und Lacken, Fensterprofilen, Fußbodenbelägen, Wasch- und Reinigungsmitteln, Joghurtbechern, Babywindeln und Kosmetika.

„Das UTM ist ein logistisches Rückgrat für den Chemiapark Marl.“

Das UTM ist ein Joint Venture zwischen Evonik und dem Duisburger Hafen. Mit der Gründung der SYNEQT GmbH ist Anfang des Jahres die Beteiligung von Evonik am Joint Venture auf die neue Gesellschaft übergegangen. „Das UTM ist ein logistisches Rückgrat für den Chemiapark Marl. Es sichert die Versorgung, schafft Flexibilität und stärkt die Position des Standorts im internationalen Wettbewerb“, erklärt Kai Langenbach, Geschäftsführer des UTM, der zugleich am Standort Leiter der Syneqt Werkslogistik ist.

Weiterlesen 



25 Jahre UTM: ein guter Grund zu feiern!

Vor 25 Jahren ist der erste Lkw aufs UTM abgebogen, hat sich der erste Zug aufs Terminal bewegt. Platzmeister Jürgen Rejek war fast die gesamte Zeit mit dabei: Schon vor zwei Jahrzehnten hat der gelernte Berufskraftfahrer hier angeheuert – in dem Jahr, wo wir alle Papst waren und Angela Merkel erstmals zur Bundeskanzlerin gewählt wurde. Rejek hat seinen Start beim UTM nie bereut: „Wir arbeiten alle gerne hier.“ Hier, das ist das UTM, das „den Chemiepark mit der Welt verbindet“, wie Tim Fiege sagt. Als multimodales Logistikzentrum sorgt das UTM dafür, dass sensible und gefährliche Güter sicher und effizient transportiert werden. Mit einer Fläche von 10.000 Quadratmetern, einem Gefahrgutlager und einem Portalkran mit 53 Tonnen Hubleistung sowie zwei Umschlaggleisen von jeweils 230 Metern Länge ist das Terminal so ausgestattet, dass es die Anforderungen der chemischen Industrie bestens bedient.

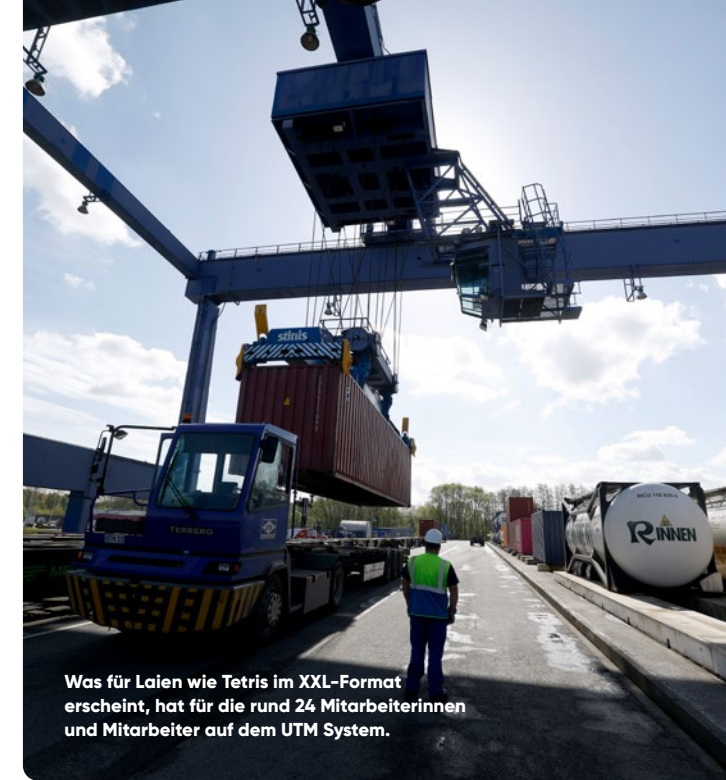


Jürgen Rejek arbeitet gerne in Marl auf dem Terminal.

Tetris im XXL-Format

Von montags bis samstags fahren die kleinen Zugmaschinen brummend übers Gelände, surrt der Kran über die Tanks und Container hinweg, die unter ihm aufgereiht stehen. „Vorne stehen die leeren, hinten die vollen“, erklärt Rejek. „Der Container hier ist zum Beispiel voll mit flüssigem Latex, das für die Produktion von Bodenbelägen gebraucht wird“, sagt Rejek und zeigt auf einen weißen Tank, der von außen so aussieht, wie der, der neben ihm steht – und auch wie die hundert Meter weiter.

Was für den Laien wie Tetris im XXL-Format erscheint, hat für die rund 24 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem UTM System: Container und Tankcontainer kommen per Lkw ins Terminal, werden dort mithilfe des Portalkrans auf Güterzüge verladen und gelangen über den Duisburger Hafen weiter zu internationalen Seehäfen wie Antwerpen und Rotterdam. „So wird der Chemiepark Marl direkt an das europäische Schienennetz angebunden und Transporte von der Straße auf die Schiene verlagert – ein wichtiger Beitrag zur Nachhaltigkeit. Wir zeigen, wie Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz Hand in Hand gehen können“, erklärt Kai Langenbach, der den Nutzen vor allem auch vor Ort sieht: „Wir halten den Verkehr aus dem Chemiepark raus.“



Was für Laien wie Tetris im XXL-Format erscheint, hat für die rund 24 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem UTM System.

Denn das System ist einfach und genial zugleich. Ob Flüssigkeiten in den Tanks oder Säcke und Paletten in den Containern, ob Gefahrgut oder ungefährliche chemische Ware: Sämtliche Tanks und Container, die den Chemiepark per Laster oder Zug verlassen – und das sind täglich bis zu 100 –, werden auf dem UTM vorgeladen und gehen dann von hier aus raus. „Das sind zu rund 70 Prozent Tanks und zu 30 Prozent Container“, sagt Geschäftsführer Fiege.

Für die neun Zugmaschinen des UTM bedeutet das reichlich Arbeit. Pro Schicht fahren sie fast 60 Kilometer durch den Chemiepark, um die Ware zusammenzubringen.

Trotz all der Gefahrstoffe, der vielen Warnschilder und Sicherheitsvorschriften kommt Geschäftsführer Tim Fiege gerne zur Arbeit. „Wir sind hier gut aufgestellt, die Abläufe passen und die Kolleginnen und Kollegen sind bestens geschult. Ein ist ein tolles Team.“ Und wann ist ein UTM-Tag ein guter UTM-Tag? Der Industriekaufmann muss da nicht lange überlegen: „Wenn alles gut geklappt hat und die Kundschaft zufrieden ist.“



„Deutlich mehr Effizienz“

Was machen Sie denn da? Die duisport-Gruppe hat ihre Aktivitäten im Bereich Krantechnik strategisch neu ausgerichtet und in einem eigenen Geschäftsbereich gebündelt: der duisport crane service GmbH (dcs). Die Geschäftsführer Timo Gryzan und Andreas Ick über Marktlücken, Erfahrungen und Angebote, die ihre Kunden lange vermisst haben.

Interview: Julia Wollenberg | Fotos: duisport



Freuen sich, den Kunden sämtliche Leistungen im Bereich Krantechnik anbieten zu können: Andreas Ick und Timo Gryzan (r.)

Mit der Gründung der duisport crane service GmbH positioniert sich duisport noch stärker als Full-Service-Anbieter. Welches konkrete Kundenproblem wird damit besser gelöst?

TIMO GRYZAN: duisport hat diese Neugründung bereits vor Jahren geplant. Der Bedarf ist schon lange da. Viele Leistungen im Bereich Krantechnik werden am Markt immer weniger angeboten oder nur partiell. Gleichzeitig sind sie für Unternehmen essenziell und dringend notwendig. Mit der duisport crane service können wir alles aus einer Hand anbieten, während andere zukaufen müssen. Damit schließen wir eine Marktlücke.

ANDREAS ICK: Ein weiterer entscheidender Vorteil ist, dass wir unseren Kunden Expertise im Bereich Mechanik sowie der Elektro- und Antriebstechnik anbieten können – ohne Schnittstellen, ohne externe Dienstleister. Das spart Zeit, reduziert Abstimmungsaufwand und sorgt für deutlich mehr Effizienz. Vor allem die Fachbranche weiß, wovon wir sprechen.

Was unterscheidet das neue kompakte Leistungsangebot von klassischen Serviceanbietern am Markt?

TIMO GRYZAN: Wir sind hochspezialisiert – insbesondere auf Groß- und Sonderanlagen. Viele Anbieter müssen vor allem in Spezialfällen passen, wir nicht. Das macht uns

schneller und unabhängiger. Wenn uns heute jemand anruft, können wir in der Regel in spätestens 24 Stunden reagieren. Ein gutes Beispiel dafür ist die erfolgreiche Zusammenarbeit mit thyssenkrupp. Dieses Joint Venture war und ist ein Leitprojekt für uns und hat gezeigt, wie leistungsfähig unser Serviceansatz ist.

ANDREAS ICK: Hinzu kommt unsere jahrelange „hands on“-Erfahrung speziell hier im Rhein-Ruhrgebiet. In der Region gibt es eine enorme Dichte an komplexen Industrieanlagen, gerade im Bereich Schwermetall. Dieses Know-how bringen wir mit – und davon profitieren unsere Kunden direkt.

Wie lässt sich dieser besondere Ansatz weiter herausstellen?

ANDREAS ICK: Durch unseren Zusammenschluss kommen alle dafür notwendigen Gewerke aus einer Hand. Das ermöglicht vorausschauendes Arbeiten – genau das, was viele Kunden lange vermisst haben.

TIMO GRYZAN: Das stimmt: Durch die enorme Erfahrung auf vielen Ebenen holen wir oft noch erstaunlich viel aus bestehenden Anlagen heraus, selbst wenn diese schon älter sind. Dabei beraten wir ehrlich und direkt: Was lohnt sich wirklich? Und was eben nicht. Es lässt sich schwer 20 Jahre in die Zukunft schauen, Investitionen in neue Anlagen sind ein enormer Schritt. Da ist es für unsere Kunden ein massiver Mehrwert, wenn wir durch unseren Service sofortige Lösungen bieten.

Welche technologischen Trends sehen Sie aktuell in der Krantechnik?

TIMO GRYZAN: Digitalisierung ist auch in unserem Bereich ein großes Thema. Wartungsprozesse, Dokumentationen und Analysen werden zunehmend digital abgebildet. Wir haben diesen Entwicklungsschritt bereits vollzogen und sind hier sehr gut aufgestellt. Gerade durch Projekte mit Partnern wie thyssenkrupp konnten wir viel Erfahrung sammeln und Prozesse frühzeitig optimieren.

Weiterlesen





Die duisport crane service: ein erfahrenes Team!

Welche Innovationen sind noch für die Zukunft geplant?

ANDREAS ICK: Aktuell liegt unser Fokus erstmalig darauf, den Zusammenschluss weiter zu stärken und unsere Prozesse optimal aufeinander abzustimmen. Im nächsten Schritt bauen wir unsere Fachkompetenzen gezielt weiter aus – beispielsweise im Bereich spezieller Schweißtechniken.

Wenn Sie Ihren neuen Geschäftsbereich in einem Satz beschreiben müssten – wie lautet Ihr Leistungsversprechen?

TIMO GRYZAN: Wir sind der Partner, der alle Herausforderungen rund um Krantchnik zuverlässig aus einer Hand löst.

ANDREAS ICK: Wir sind schnell, umfassend und mit unserer Erfahrung in der Lage, auch für komplexe Probleme die richtige Lösung zu finden.



„Das ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Full-Service-Anbieter für Hafen- und Logistiklösungen.“

Lars Nennhaus
duisport-Vorstand



Mit der dcs baut duisport ein umfassendes, marktorientiertes Spezialangebot mit gut 25 Mitarbeitenden auf, das künftig konzernintern wie auch extern für Kunden aus Industrie, Hafen- und Logistiksektor zur Verfügung steht. „Im Duisburger Hafen werden zehn Container-Terminals und rund 130 unterschiedliche Krananlagen betrieben. Unsere Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit verdanken wir seit vielen Jahren auch unserem exzellenten Krantchniker-Team. Nun professionalisieren wir diese Dienstleistung und öffnen sie für den Markt. Das ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Full-Service-Anbieter für Hafen- und Logistiklösungen am Standort Duisburg und weit darüber hinaus“, sagt Lars Nennhaus, duisport-Vorstand für Technik und Betrieb. Im Zuge der Neuausrichtung wurde die bisherige Konzerntochter POLO KNOW-HOW Industrie-Engineering GmbH in duisport crane service GmbH umbenannt. Zudem wurden zwei weitere Krantchnik-Einheiten vollständig in die dcs integriert: der Bereich Terminal-Krantchnik der duisport logistics & port services GmbH (dlps) sowie der Krantchnikbetrieb der A. Ick GmbH aus Oberhausen.



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



Logistik-News

Text: Wolfgang Koschny | Fotos: duisport, Ilja Höpping



Die Hafenallianzen will das System Wasserstraße stärken.

HAFENALLIANZ FORDERT NEUE FINANZIERUNG

Auf der Nationalen Maritimen Konferenz haben acht deutsche See- und Binnenhäfen eine neue Finanzierungsstruktur gefordert. Sie traten erstmals gemeinsam als Hafenallianzen „Deutsche Häfen“ auf und machten deutlich, dass die bestehende Finanzierung nicht ausreicht. Konkret fordert die Allianz kurzfristige Projektfinanzierungen, etwa aus dem Infrastruktur-Sondervermögen, um einen Modernisierungstau von rund 15 Milliarden Euro abzubauen. Langfristig wird eine gemeinsame Finanzierung von

Bund und Ländern in Höhe von rund 500 Millionen Euro pro Jahr gefordert. Hintergrund ist die zentrale Rolle der Häfen für Deutschland: Rund 60 Prozent des Außenhandels werden über sie abgewickelt. Sie sichern Lieferketten, Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Gleichzeitig gewinnen sie weiter an Bedeutung – etwa als Knotenpunkte der Energiewende, für die Sicherheits- und Krisenvorsorge sowie als leistungsfähige Logistikhubs. Die Bundesbeteiligung liegt seit Jahren unverändert bei 38 Millionen Euro jährlich. Aus Sicht der Allianz wird damit die nationale Bedeutung der Hafeninfrastruktur nicht ausreichend berücksichtigt.

DEKARBONISIERUNG IN LOGISTIK UND TRANSPORT

Die Kühne Logistics University (KLU) hat die Datenerhebung für ihre „Global Sustainable Logistics Survey 2026“ (GSL26) aufgenommen. Die Umfrage soll künftig jedes Jahr ein weltweites Bild zum Stand der Dekarbonisierung in Logistik und Transport liefern. Erhoben werden die Daten direkt bei Fachleuten aus der Branche. Die Teilnahme ist aktuell in rund zehn Sprachen möglich. Im Mittelpunkt steht eine zentrale Lücke im Markt: der Abstand zwischen angebotenen nachhaltigen Lösungen und der tatsächlichen Nachfrage. Es geht also darum, ob Anbieter und Kunden ein gemeinsames Verständnis haben und wo es noch

hakt. Zudem untersucht die Studie, welche Fähigkeiten in Unternehmen fehlen und wo Weiterentwicklung nötig ist. Auch regionale Unterschiede spielen eine Rolle, da sich Märkte unterschiedlich schnell entwickeln. Die GSL26 ist Teil der UN-Dekade für nachhaltige Mobilität (2026–2035). Die Ergebnisse sollen nicht nur den aktuellen Stand zeigen, sondern auch Fortschritte messbar machen und Hinweise für konkrete Maßnahmen in Wirtschaft und Politik geben.



Hier geht es direkt zur Umfrage.



BINNENSCHIFFFAHRT 2025: MEHR GÜTER AUS DEM AUSLAND

Im Jahr 2025 hat die Binnenschifffahrt in Deutschland insgesamt 1,3 % weniger Güter transportiert als im Vorjahr. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, wurden auf den Binnenwasserstraßen insgesamt 171,6 Millionen Tonnen Güter befördert (2024: 173,8 Millionen Tonnen). Der Rückgang des Transportaufkommens sei in erster Linie auf den Güterver-

sand ins Ausland zurückzuführen. Die dorthin beförderte Menge sank auf 41,1 Millionen Tonnen und lag damit 4,8 % unter dem Vorjahreswert. Demgegenüber stieg die aus dem Ausland nach Deutschland transportierte Gütermenge mit 77 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr leicht (+0,6 %). Der innerdeutsche Verkehr blieb mit 42,8 Millionen Tonnen stabil (+0,2 %), während sich der Transitverkehr auf 10,7 Millionen Tonnen verringerte (-5,4 %).

MOMENT MAL!

Modernisierung auf logport I: Spatenstich für eine neue Produktionshalle

Text: Andreas Bartel, Wolfgang Koschny | Foto: duisport

Investition in die Zukunft: duisport errichtet auf logport I in Duisburg Rheinhausen eine moderne Montagehalle, die die früheren ‚Längshallen‘ ersetzt und deren Funktion zeitgemäß weiterführt. Ein langfristiger Mieter ist bereits gefunden: Siemens wird die Immobilie für die Produktion von Schienenfahrzeugen nutzen. Die Baumaßnahme soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein und der Einzug ist für Anfang 2027 geplant. Das Investitionsvolumen liegt bei mehr als 25 Millionen Euro.

duisport-CEO Markus Bangen: „Der Neubau stärkt die strategische Bedeutung von logport I und bietet unseren Kunden und Mietern optimale Bedingungen – von der hervorragenden Lage bis zur leistungsfähigen Infrastruktur. Mit diesem Projekt setzen wir ein klares Signal: Wir entwickeln den Standort Duisburger Hafen konsequent weiter und investieren gezielt in seine Zukunftsfähigkeit.“

Die fast 20.000 Quadratmeter große Montagehalle realisiert GOLDBECK in den kommenden Monaten auf einem gut 40.000 Quadratmeter umfassenden Areal mit direktem Anschluss an das duisport Gleisnetz. Hinzu kommen Außenflächen von über 20.000 Quadratmetern sowie Büro- und Sozialräume auf einer Fläche von rund 1.700 Quadratmetern.

„Die Bedingungen, die wir hier auf dem Gelände vorgefunden haben, sind ideal für die Errichtung einer modernen und nachhaltigen Produktionshalle mit Gleisanschluss. Wir freuen uns, mit duisport einen starken Partner an unserer Seite zu haben“, sagt Matthias Wittmer, verantwortlich für das Deutschlandgeschäft bei Siemens Mobility Real Estate.



Vom Pförtnerhäuschen zum **Logistikzentrum**

Die Cremerius-Transport-Service GmbH ist als Zwei-Personen-Betrieb gestartet. Heute beschäftigt das Unternehmen 85 Mitarbeitende. Auf dem Gelände am Parallelhafen vereint der Familienbetrieb Straße, Schiene und Wasser zu einem leistungsfähigen trimodalen Netzwerk.

Text: Denis de Haas | Fotos: Marco Stepniak

Der Kranführer sitzt in seiner Kabine mit dem Blick auf den Duisburger Parallelhafen. Zentimetergenau senkt er einen C-Haken in den Laderaum eines 135 Meter langen Binnenschiffes aus Antwerpen. Dann steuert er die tonnenschwere Stahlspule in eine halboffene Halle, wo sein Kollege bereits auf ihn wartet. Der Verloader bringt ein Coil mit einem Coil-Schlitten zum finalen Lagerplatz in die beheizten Hallen. Die Mitarbeiter arbeiten präzise. Ihr Zusammenspiel ist ein Sinnbild für das, was die CTS Cremerius-Transport-Service GmbH in Duisburg heute ausmacht: Das Unternehmen steht für Erfahrung, Technik und eingespielte Abläufe.

1992 gründete Rainer Cremerius die Firma im Duisburger Süden – in einem alten Pförtnerhäuschen eines stillgelegten Stahlwerks. Ein Bild aus den Anfangszeiten hängt heute noch im Empfangsbereich des modernen Logistikcenters. Gemeinsam mit einer heute noch aktiven Mitarbeiterin baute der Gründer die Spedition auf. Er transportierte Stahl, organisierte Aufträge, oft mit wenig mehr als Telefon, Netzwerk und Entschlossenheit.

Weiterlesen



„Unser Vater war anfangs ein klassischer Sofa-Spediteur, der Ware von A nach B gefahren hat“.

Das sagt sein Sohn Thorben Cremerius. Der heute 37-Jährige hat den Weg von einem Zwei-Personen-Betrieb zu einem modernen Logistikunternehmen miterlebt. Seit 2015 bestimmt der Duisburger die Entwicklung mit. Damals stieg er gemeinsam mit seinem drei Jahre jüngeren Bruder Phillip in das eigene Familienunternehmen ein. Im Juli 2018 folgte dann der Sprung in die Geschäftsleitung.

Der Generationenwechsel hat funktioniert. Rainer Cremerius zieht sich zum Ende des Jahres aus dem Geschäft zurück und genießt seinen wohlverdienten Ruhestand. Die CTS GmbH beschäftigt heute rund 85 Mitarbeitende. Das Unternehmen betreibt in Duisburg auf rund 25.000 Quadratmetern ein trimodales Logistikcenter. Straße, Schiene und Wasser greifen hier ineinander. Auf dem Gelände bieten fünf Hallen, mit insgesamt 12.500 Quadratmetern, Lagerfläche für Stahlgüter aller Art. „Das Material unserer Kunden ist zum Teil sehr witterungsempfindlich und liegt auch deshalb in temperierten Hallen“, erklärt Phillip Cremerius. „So ist es jederzeit vor Wind und Wetter geschützt.“ Das circa 6.000 Quadratmeter große Freilager bietet sich zudem für die Lagerung witterungsunempfindlicher Güter an.

Der entscheidende Wachstumsschritt für die CTS GmbH fiel in eine unsichere Zeit. Mit dem Bau des Logistikcenters ab 2007 stellte das Unternehmen die Weichen für die Zukunft.

„Damals hatten wir eine Wirtschaftskrise. Unser Vater hat antizyklisch gehandelt und in schwierigen Zeiten investiert“, erklärt Phillip Cremerius. „Das hat ihm viele schlaflose Nächte beschert, am Ende hat sich der Mut zum Risiko aber ausgezahlt.“

Die Stärke des Standorts in Duisburg, direkt am Rhein, liegt heute vor allem in seiner trimodalen Anbindung. „Die Schifffahrt gewinnt deutlich an Bedeutung – und genau hier sehen wir einen großen Vorteil“, erklärt Phillip Cremerius. „Rund 80 Prozent der Güter werden per Binnen- oder Küstenmotorschiff umgeschlagen.“ Insgesamt bewegt das Unternehmen pro Jahr etwa 1,2 Millionen Tonnen Stahl – überwiegend Coils, also Bandstahlrollen mit Stückgewichten von bis zu 38 Tonnen.

Wenn sich die Geschäftsführer mit ihren Kollegen austauschen, treffen sie sich oft im zweiten Stock des modernen Bürogebäudes. An der Wand des Konferenzraums prangt ein großflächiges Graffiti: der Firmennamen in Rot und Gelb, dazu ein Kran, ein Schiff, ein Lkw. Es sind die Säulen des Geschäftsmodells. Die CTS GmbH versteht sich heute nicht mehr als reiner Transportdienstleister. „Wir bieten nicht nur den einfachen Transport von A nach B, sondern komplette Logistikketten und -lösungen an“, erklärt Thorben Cremerius.



Phillip Cremerius (l.) und Thorben Cremerius (r.) leiten das Unternehmen. Alexander Kersten unterstützt die Brüder bei dem Nachhaltigkeitsprojekt.

„Flexible Transportlösungen und Value Added Services, also erweiterte Serviceleistungen, sind heute, in oftmals schwierigen und herausfordernden Zeiten, in der Logistik unheimlich wichtig geworden.“

Gleichzeitig richtet sich der Blick nach vorn – auch in Richtung Nachhaltigkeit. Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT hat das Unternehmen eine Strategie entwickelt, mit der bis 2033 rund 90 Prozent der CO₂-Emissionen eingespart werden sollen.

Bei der Umsetzung erhalten die beiden Brüder Unterstützung von Alexander Kersten. Der 34-jährige Betriebswirt kennt die beiden Geschäftsführer seit vielen Jahren und stieg 2021 in das Unternehmen ein. Er kümmert sich seitdem um die Bereiche Finanzen und Controlling, betreute auch das Transformationsprojekt. „Mit unserer Photovoltaik-Anlage hatten wir schon einen guten Schritt gemacht“, sagt Alexander Kersten. „Zuletzt haben wir fünf Wärmepumpen und E-Ladesäulen installiert.“ Damit setzt die CTS GmbH den Wandel fort, den das Unternehmen schon vor Jahren begonnen hat.



„Wer **jetzt handelt**, verschafft sich klare **Wettbewerbsvorteile**“

CTS und Fraunhofer UMSICHT haben einen Transformationsplan für den Logistikstandort erarbeitet. Wir haben nachgefragt.



Dr. Matthias Lehmkuhler, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Forschungsinstitut Fraunhofer UMSICHT, erklärt, wie ein geförderter Transformationsplan Unternehmen auf dem Weg zur Dekarbonisierung unterstützt – und wo die größten Herausforderungen liegen.

Interview: Denis de Haas | Foto: PicturePeople

Wie kam der Kontakt zwischen dem Unternehmen CTS und dem Fraunhofer-Institut zustande?

DR. MATTHIAS LEHMKÜHLER: Unser Team hat die Geschäftsführung durch ein regionales Netzwerk aus dem Umfeld des Duisburger Hafens kennengelernt. CTS hatte da bereits in Photovoltaik und Batteriespeicher investiert. In den Gesprächen ist die Idee entstanden, den Standort im Hafen weiterzuentwickeln. Dazu haben wir ökonomische und ökologische Faktoren ganzheitlich betrachtet.

Was war das Ziel des gemeinsamen Projekts?

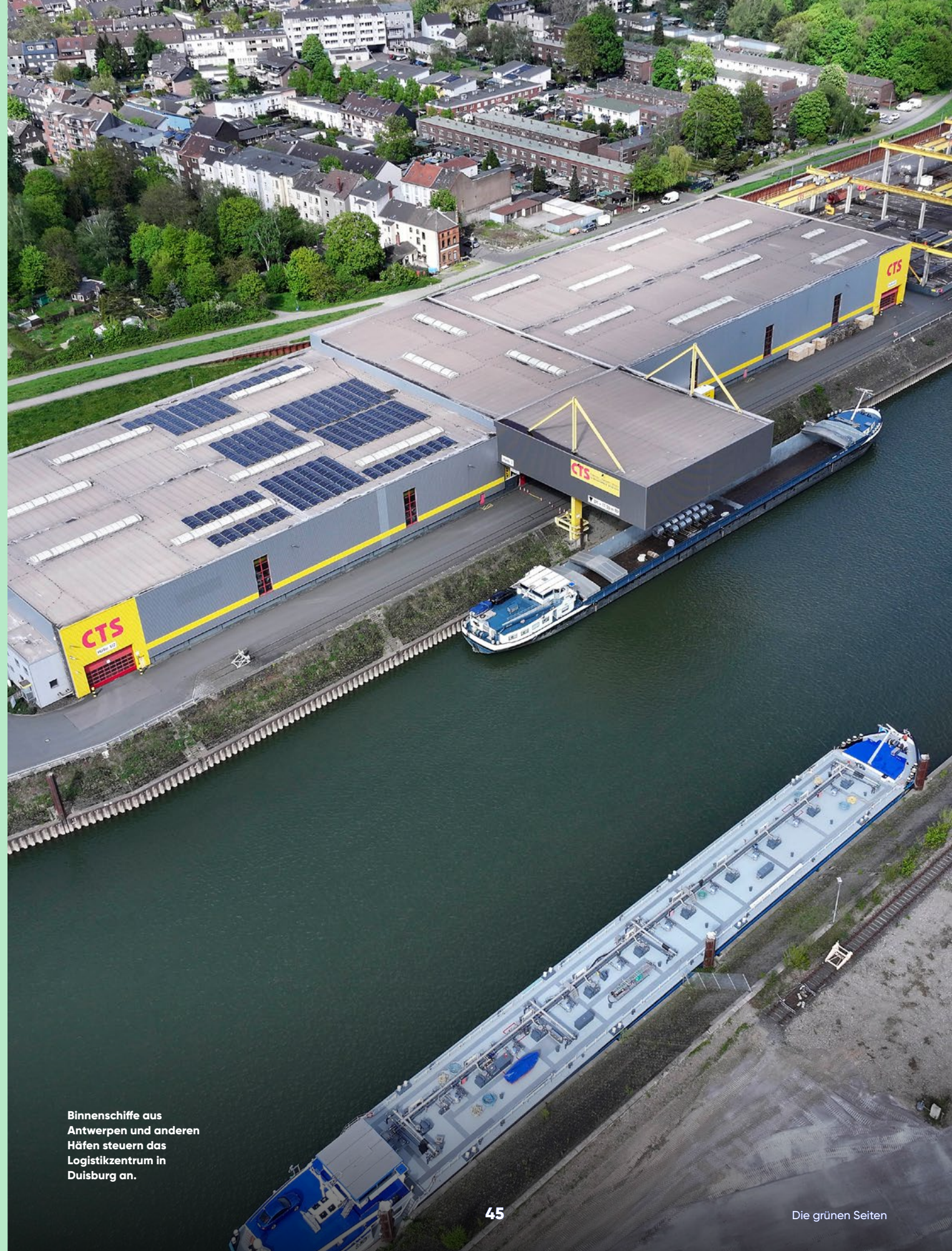
DR. MATTHIAS LEHMKÜHLER: Im Zentrum stand ein ganzheitlicher Transformationsplan für den Standort. Auf Basis der Energiedaten von 2023 haben wir konkrete Maßnahmen entwickelt – vom PV-Ausbau über Elektrifizierung bis hin zum Energiemanagement. Daraus haben wir ein Zielbild für 2033 abgeleitet.

Zu welchem Ergebnis ist Ihre Analyse gekommen?

DR. MATTHIAS LEHMKÜHLER: Bis zu 90 Prozent Emissionsreduktion sind möglich. Viele Maßnahmen rechnen sich bereits heute. Gerade im Wettbewerb der Logistikstandorte wird eine solche Strategie zunehmend zum entscheidenden Vorteil.

Wo liegen die größten Herausforderungen?

DR. MATTHIAS LEHMKÜHLER: Besonders anspruchsvoll ist die Transformation im Transportbereich. Elektro-Lkw sind teuer, Ladeinfrastruktur und Netzkapazitäten begrenzt, regulatorische Fragen noch offen. Gleichzeitig braucht es langfristige Investitionen, um Logistik im Hafen klimaneutral zu gestalten.



Binnenschiffe aus Antwerpen und anderen Häfen steuern das Logistikzentrum in Duisburg an.

☞ SCHAUFENSTER: DUISPORT-EXPOSÉS



logport I – Logistik²

- **LAGE:** logport I in Duisburg-Rheinhausen
- **GRUNDSTÜCKSGRÖSSE:** rd. 63.000 m²
- **HALLENGRÖSSE:** rd. 52.500 m²
- **BÜROFLÄCHE:** rd. 2.980 m²
- **BESONDERHEITEN:** zweistöckige Immobilie / PV-Anlage / E-Ladesäulen / Fernwärme / WHG-Boden / direkte Anbindung an 3 Container-Terminals
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



logport I – Logistikhalle

- **LAGE:** logport I in Duisburg-Rheinhausen
- **GRUNDSTÜCKSGRÖSSE:** rd. 16.340 m²
- **HALLENGRÖSSE:** rd. 8.922 m²
- **BÜRO- UND SOZIALFLÄCHEN:** rd. 333 m²
- **TORE:** 11 Tore mit Überladebrücken, 2 ebenerdige Tore, 2 Tore mit fester Rampe (Zufahrt zur Halle)
- **BESONDERHEITEN:** direkte Terminalnähe / LED-Beleuchtung / Fernwärme / Sprinkleranlage (FM-Global)
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



logport II – Ehinger Straße, Halle 1

- **LAGE:** Duisburg-Wanheim
- **HALLENGRÖSSE:** 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:** 250 m²–750 m²
- **BESONDERHEITEN:** –
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



logport II – Unbebautes Grundstück

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



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
duisport-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 Hörfunkjournalist Ralph Sina, bekannt als langjähriger EU- und USA-Korrespondent für den WDR. Zuletzt war er Host der Podcastreihe „City of transformation – Der Duisburg-Podcast“ der DBI – Duisburg Business & Innovation.

Nachgefragt: Wolfgang Koschny | Foto: privat

LOS GEHT'S

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

1. Ich würde mir gerne am „Türöffner-Tag“ (3. Oktober) mit der WDR-Maus, dem Elefanten & vielen kleinen Maus-Fans die „kleinen Wunder“ des Duisburger Hafens zeigen lassen. Nach meinem Podcast mit der charmanten Hafen-Vorständin Giordana Sperling-Doppstadt weiß ich: Dieser Hafen ist der Hammer! Die Maus & ihre Fans würden staunen.
2. Käpt'n Blaubär kapiert immer noch nicht, warum Stahl schwimmen kann! Wäre gern dabei, wenn Metallurgin Dr. Marie Jaroni im Duisburger Hafen dem Käpt'n erklärt, wie ein Schiff trotz hohem Stahl-Eigengewicht plus thysenkrupp Steel-Zuladung über Wasser bleibt ...
3. Würde mir gerne zeigen lassen, was Rolls-Royce eigentlich im duisport macht. Obwohl gar keines ihrer RR-Autos zu sehen ist ... (schade!)

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

„Radio-Korrespondent in Afrika, Amerika & der EU – was bleibt?“

Wenn Sie nicht in den Journalismus gegangen wären: Was wären Sie dann am liebsten?

Buchautor! Schwerpunkt: Schrullige Liebesgeschichten und ihre politischen Folgen. Zum Beispiel die zwischen Albert Einstein & der belgischen Königin ...



Hier geht's zum Podcast der DBI.



Ralph Sina

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

Das niederländische Steuerrecht in Sachen „Grenzgänger“: Fachkräfte, die mindestens 150 Kilometer von der deutschen Grenze entfernt gelebt und gearbeitet haben, bekommen fünf Jahre lang 30 Prozent ihres Gehaltes steuerfrei, wenn sie nach Duisburg umziehen und dort arbeiten.

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

1. Bruce Springsteen: „My Hometown“. Mein Favorit bei Überlandfahrten in den USA
2. Leonard Cohen: „Suzanne“. Oft auf Hydra gehört ...

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

In der ältesten Stadt der Niederlande. Und von dort weiter nach Haarlem zu meinen Enkeln.

Danke

IMPRESSUM

duisport magazin

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

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

Andreas Bartel

Chef vom Dienst

Wolfgang Koschny

Redaktion

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Denis de Haas, Ilja Höpping, Marco Stepniak

Titelfoto

funsolutionS

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 duisport magazin)

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

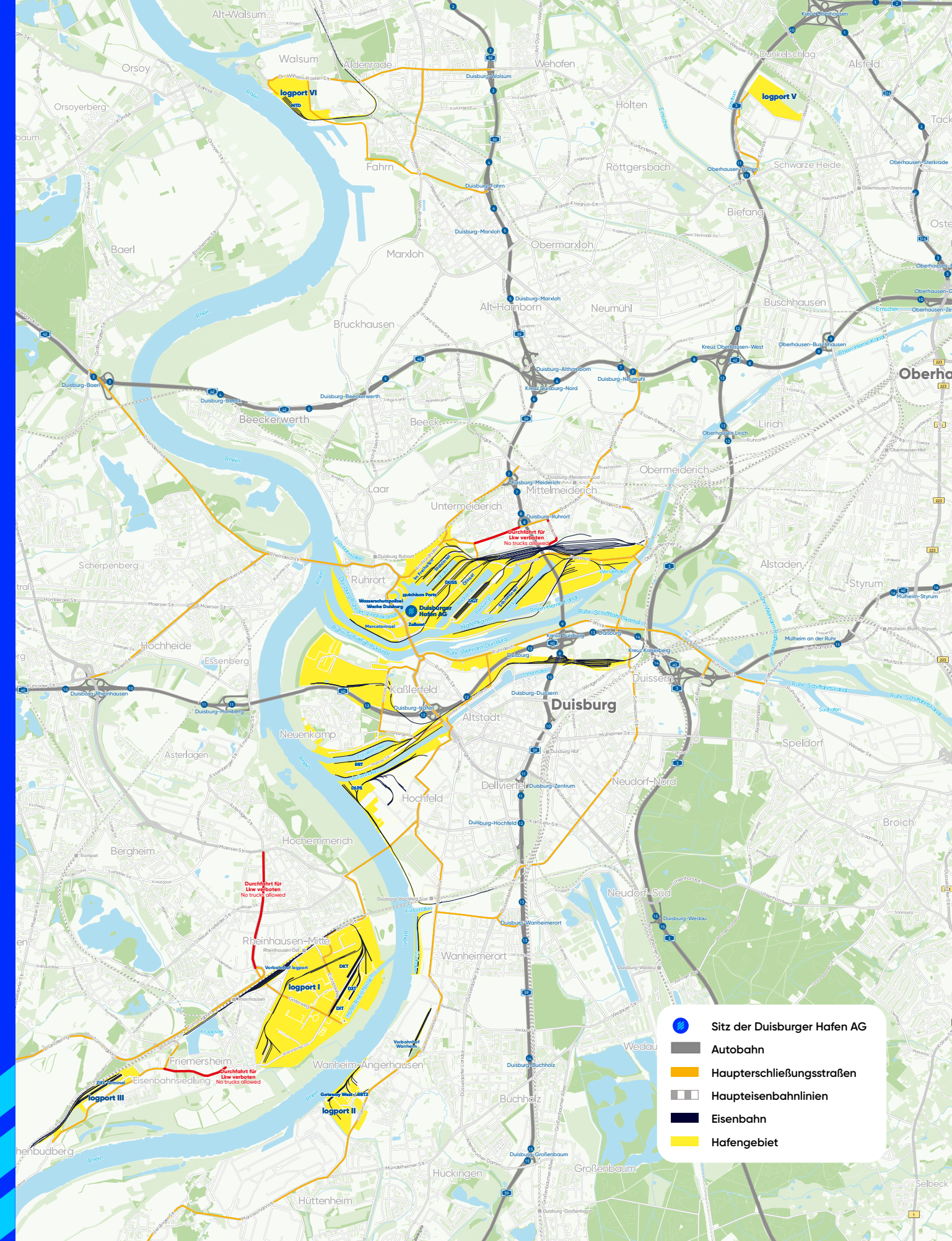
KONTAKT FÜR DIE SCHIFFFAHRT

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
- Haupteisenbahnliesen
- Eisenbahn
- Hafengebiet



Bleibt. Bewegt.

MOVING
THE
NEXT 

Seit über 300 Jahren ist der Duisburger Hafen ein Ort des Umschlags und des Wandels. Seit 100 Jahren gestalten wir diese Entwicklung als Duisburger Hafen AG aktiv mit – aus einem regionalen Hafen wurde einer der bedeutendsten Logistikstandorte Europas, der NRW mit den Märkten der Welt verbindet.

Und die nächsten 100 Jahre? Bewegen wir auch.