

duisport 

magazin

Das Kundenmagazin der duisport-Gruppe

Ausgabe
3/2026

8

Wie „Kahl Schwerlast“ selbst schwerste Lasten ans Ziel bringt.

14

NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer stärkt der Binnenschifffahrt den Rücken.

26

Hafen-Allianzen: Warum es wichtig ist, jetzt zusammenzustehen.

30

GRENZENLOS GUT

Hier wird duisport zum Seehafen: Die HSW Logistics GmbH verbindet von Ruhrort aus Duisburg mit Großbritannien und Norwegen.





JETZT NEU!

RPIS – Das neue System zur Schiffsanmeldung im Duisburger Hafen



digital



anwenderfreundlich



schnell & sicher



Jetzt registrieren!

www.rpis.eu
support@rheinports.eu

Foto: Ilya Höpping

EDITORIAL

Liebe **Leserin, lieber Leser,**

1,26 Meter! Weithin sichtbar zeigte im Sommer der Pegel Ruhrort an, was war: extremes Niedrigwasser. Im Herbst sank der Wasserspiegel dann sogar noch weiter. Auf unter 1,20 Meter.

Was für die Medien ein dankbares Thema ist, um ihr Sommerloch zu fluten, ist für Industrie und Hafenwirtschaft ein massives Problem. Und zwar eines, das nachwirkt! Denn auch als sich nach dem ersten Extremtief die mediale Aufmerksamkeit längst Richtung Sachsen-Anhalt verabschiedet hatte, kehrte noch lange keine Normalität ein. Ganz im Gegenteil!

Im Duisburger Hafen wurde die Schifffahrt zu keiner Zeit eingestellt. Es ist aber auch hier deutlich geworden, dass die Pläne zur Verbesserung der Schifffbarkeit des Rheins schnell umgesetzt werden müssen. Wer widerstandsfähige Lieferketten will, muss auch die Rahmenbedingungen dafür schaffen! Siehe S. 14 und S. 26.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit dieser Ausgabe des duisport-Magazins!
Ihre Redaktion aus dem #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



Ein bisschen mulmig ...

... wurde es duisport-Redakteurin Jennifer Swoboda dann doch, als unser Hafenmeister Detlef Bours das neue Hafenkontrollboot auf dem Elisabethfehnkanal im niedersächsischen Barßel kurz mal auf Touren brachte. Mit Vollgas!

Seite 6



Extrem niedrig ...

... war der Pegelstand in diesem Sommer. Und was nun, Herr Krischer? Diese Frage wurde dem NRW-Verkehrsminister bei seinem Besuch im Duisburger Hafen angesichts des extremen Niedrigwassers mehrfach gestellt. Seine Antwort darauf fällt klar aus: „Es gilt mehr denn je, die Schifffahrt klimafest zu machen“, so Oliver Krischer. Mehr dazu in seinem exklusiven Kommentar zum Thema auf **Seite 14.**



Ganz schön groß ...

... und ganz schön schwer war all das, was wir beim Besuch der HSW Logistics GmbH so alles in den Hallen vorfanden. Sowas bekommen auch duisport-Azubi wie Greta nicht alle Tage zu sehen. Ein Hafenmoment, der sicher bleibt. Bei ihr und auch beim Autor. Mehr zum Traditionsunternehmen ab **Seite 30.**



Menschen & Macher

Kahl Schwerlast weiß, wie es geht!
Ob Brücken oder Transformatoren:
„Ans Ziel kommen sie immer!“

8



Aus dem Hafen

Neu vernetzt: duisport beteiligt sich
am Maxi Terminal Hamm. **16**

Kurz notiert **18**

Wasserwege stärken die Industrie:
Warum duisport sich in zwei Allianzen
engagiert. **26**

Aus den Unternehmen

Logistik-News **29**

Kompetenz vor Ort: HSW Logistics GmbH
über den Rhein auf hohe See. **30**

Moment mal! Voller Einsatz
verhindert Stillstand auf den Gleisen. **36**



Umwelt & Innovation

Unter Strom: „Solarport“ nimmt erste
PV-Anlagen in Betrieb. **38**

Wie sich „PK Recycling“ für die
Zukunft fit macht. **40**

Zu guter Letzt

Der duisport-Fragebogen:
Kai Magnus Sting, Kabarettist und
überzeugter Duisburger. **48**



Rubriken

Editorial **3**

Inhalt **4**

Perspektiven: Mit Vollgas **6**

Auf ein Wort: NRW-Umwelt- und Verkehrs-
minister über die Herausforderungen
des extremen Niedrigwassers. **14**

Impressum **50**

Hafenkontakte **50**

Viel Spaß
beim Lesen!



Mit Vollgas

Verstärkung für die Hafenmeisterei: Mit einem Besuch bei der Siemer Werft im niedersächsischen Barßel haben Hafenmeister Detlef Bours und Max Strohmaier von der Hafenbehörde der Duisburger Hafen AG das neueste Mitglied der Hafenflotte unter die Lupe genommen – die künftige „Hakon“. Für den größten Binnenhafen der Welt ist es ein weiterer Schritt, die Sicherheit auf dem Wasser zu stärken.

Nach 40 Jahren treuen Dienstes hatte sich das ursprüngliche Hafenkontrollboot „Hakon“ in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet – und eine spürbare Lücke hinterlassen. Denn die Erfahrung zeigte schnell: Wer das weitläufige Duisburger Hafengebiet effektiv im Blick behalten will, kommt mit einem einzigen Einsatzboot und einem Fahrzeug an Land nicht weit. Die Lösung: ein zweites Boot. Der duisport-Vorstand gab grünes Licht und die Hafenmeisterei machte sich an die Planung. Bereits die Hakon II hatte die Flotte deutlich aufgewertet – fünf Meter länger als ihr Vorgänger und rund 500 PS stark. Doch sobald eines der Boote zur Wartung muss, stünde die Meisterei ohne Reserve da. Die Lösung: ein kompaktes, schnelles Aluminiumboot, das präzise auf die besonderen Anforderungen eines Hafenmeisters zugeschnitten ist. Denn diese unterscheiden sich deutlich von denen der Wasserschutzpolizei (WSP), die ihre Boote in der Regel mit einer dreiköpfigen Besatzung betreibt. Ein Hafenmeister hingegen arbeitet allein. „Als Hafenmeister bist du ein Ein-Mann-Betrieb. Wenn ich das Schiff steuere, muss ich alles im Griff haben, da, wo ich sitze“, erklärt Detlef Bours.

Praktisch: Ein überflüssiger zweiter Stuhl wich praktischem Stauraum, eine ausfahrbare Ablage schafft Platz für ein Notebook und eine zusätzliche Handyhalterung hält alles Wichtige griffbereit. Auf ausdrücklichen Wunsch von Detlef wurde außerdem ein Schiebefenster für den direkten und schnellen Austausch mit den Schiffen im Hafen eingebaut.

Text und Foto: Jennifer Swoboda



Andreas Kahl (links) und Rainer Kahl bauten die heutige Unternehmensgruppe nach der Jahrtausendwende auf.



Ob 875 Tonnen schwere Transformatoren, Brücken oder ein Schwimmbecken: Andreas Kahl und sein Team finden Lösungen für Transporte, bei denen Standard nicht weiterhilft. Der Geschäftsführer von Kahl Schwerlast verbindet technische Neugier mit praktischer Erfahrung.

Text: Denis de Haas | Fotos: Daniel Elke

Auf den Regalen im Besprechungsraum stehen sie in Reih und Glied: kleine Modelle von Zugmaschinen, Achslinien und Spezialfahrzeugen. Ihre großen Vorbilder befinden sich auf dem weitläufigen Betriebsgelände der Firma Kahl Schwerlast in Moers. Oder sie sind gerade irgendwo in Deutschland im Einsatz, auf der Straße, an einer Baustelle oder in einem Hafen.

Geschäftsführer Andreas Kahl kennt jedes dieser Fahrzeuge und weiß, was in ihnen steckt. Was im Besprechungsraum wie eine Spielzeug-Sammlung aussieht, ist draußen ein Arbeitsmittel für besondere Herausforderungen in der Logistik. Denn bei dem Unternehmen vom Niederrhein geht es nicht darum, ob etwas möglich ist. „Ans Ziel kommen wir immer“, sagt Andreas Kahl. „Die Frage ist bloß, welcher Aufwand führt zu welcher Lösung.“



Im Konferenzraum gibt es den Fuhrpark teilweise auch in Miniaturform.



Die beiden Brüder packten schon als Kinder im elterlichen Betrieb mit an.

Das war auch der Ansatz seiner Vorfahren: 1953 kam die Familie nach Duisburg und fasste schnell Fuß im Transportwesen. Die ersten Fahrzeuge waren umgebaute amerikanische GMC-Lkw, zunächst mit Benzinmotoren, später mit robusten Diesel-Motoren der Firma Henschel. „Mein Vater und mein Onkel mussten viel entwickeln und improvisieren, weil die Fahrzeuge für die besonderen Aufgaben schlicht noch nicht existieren“, erzählt Andreas Kahl.

Die nächste Generation kam früh mit dem Unternehmen in Verbindung. „Wir sind in der Werkstatt groß geworden“, sagt Andreas Kahl. Schon als Kinder packten er und sein jüngerer Bruder Rainer im Betrieb an. Sie entrosteten Lastwagen, überholten Bremsen und zerlegten Achsen. Stapler, Lkw und Krane gehörten für sie zum Alltag.

Andreas Kahl machte später eine Ausbildung bei Lehnkering Montan und studierte Wirtschaftswissenschaften an der Universität Duisburg. „So habe ich praktische Technik und kaufmännisches Denken miteinander verbunden“, sagt der heute 64-Jährige. Andreas Kahl erlebte auch den Umzug der Firmenzentrale mit. Seit 1998 befindet sie sich in Moers auf dem Gelände der alten Schachtanlage Pattberg.

Weiterlesen





Die Zentrale befindet sich aus dem Gelände einer ehemaligen Schachanlage.

Nach einem nicht selbst verschuldeten Schadensfall geriet das elterliche Unternehmen nach der Jahrtausendwende in finanzielle Schieflage. Ein Neuanfang war notwendig. Andreas und Rainer Kahl übernahmen Verantwortung und bauten die heutige Unternehmensgruppe neu auf. Heute ist Kahl Schwerlast an acht Standorten zu finden und beschäftigt mehr als 200 Menschen. Zum Fuhrpark gehören rund 80 ziehende Einheiten, mehrere hundert Achslinien sowie Kessel- und Transformatorenbrücken, Ladungsträger und Spezialtechnik.

Damit fährt der Logistik-Experte unter anderem Transformatoren, Brückensegmente und auch komplette Brückenbauwerke, Windkraftanlagen, Rotorblätter und komplette Industrieanlagen von A nach B. „Wir übernehmen aber auch Aufträge, bei denen man nicht sofort an Schwerlast denkt“, erklärt Andreas Kahl. Dazu gehörte beispielsweise der Transport eines Schwimmbeckens für ein Freizeitbad im Allgäu.

Wie außergewöhnlich solche Lösungen sein können, zeigte ein Transport für Siemens. Ein Transformator musste vom Firmenstandort Nürnberg in Richtung Hafen der fränkischen Stadt gebracht werden. Das gesamte Transportgewicht betrug amtlich bescheinigte 875 Tonnen. Auf der Strecke gab es Kurven, Steigungen, Gefälle und Engstellen. Die Zugmaschinen und die Nachlenker an den Fahrwerken mussten exakt zusammenspielen. „Ein paar Zentimeter können darüber entscheiden, ob ein Transport weiterrollt oder stehenbleibt“, sagt Andreas Kahl.

Er hat die Fahrt damals bis zum Ziel begleitet. Seine eigene Erfahrung auf der Straße brachte er mit ein. „Während des Studiums bin ich viel Lkw gefahren“, berichtet der Duisburger. „Wer selbst einmal in einem solchen Fahrzeug gesessen hat, weiß, wie sich eine enge Kurve anfühlt.“

„Aus dem Speditionsunternehmen ist längst ein hochspezialisierter Multimodal-Logistiker geworden“, sagt der Firmenchef.



Die Kahl-Brüder gelten in der Schwerlast-Branche als Männer mit Weitblick.

Weiterlesen





Blick auf das Firmengelände: Von Moers aus starten viele Transporte.

Dabei beginnt der eigentliche Transport lange vor der Abfahrt. Ingenieure berechnen Biegemomente und Druckpunkte, erstellen Fahrzeugzeichnungen und Streckenstudien, prüfen Brücken und Kurvenradien, kümmern sich um Genehmigungen und Sicherungskonzepte. Möglichst viele Schritte sollen aus einer Hand kommen – von der allerersten Planung bis zur Ankunft am Ziel. „Der Transport auf der Straße ist die Kür“, erklärt Andreas Kahl. „Vorher müssen wir erst einmal all die Dinge zusammenbringen.“

Aus diesem Denken entstehen immer wieder Lösungen, die zunächst ungewöhnlich erscheinen. Die Familie baute einst die ersten Vierachs-Sattelzugmaschinen, später ent-

standen Fünfachser. 2012 setzte die Firma einen besonders ambitionierten Plan um: eine Kesselbrücke als modulares System für extrem schwere Lasten. Rund 200 Tonnen Stahl wurden dabei zu einem technischen Baukasten. Die Inspiration dafür brachte ein Blick aufs Wasser. „Wenn du am Rhein sitzt und siehst, wie die Schiffe immer größer und schwerer werden und trotzdem oben bleiben, dann denkst du: Auf der Straße muss das doch auch irgendwie gehen“, sagt Andreas Kahl.



Andreas Kahl bringt sein Fachwissen auch bei den Verbänden ein.

Andreas Kahl denkt gerne über den Tellerrand hinaus und setzt auf Partnerschaften innerhalb der Logistikbranche. Mit duisport und der Felbermayr Holding GmbH ist Kahl Schwerlast beteiligt an der Heavylift Terminal Duisburg GmbH. Diese trimodale Drehscheibe im Hafengebiet bietet eine optimale Anbindung an die Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße. Kahl sieht das als Gewinn für die Branche.

„Maschinen und Anlagen müssen aus dem Binnenland zu Häfen, Kraftwerken oder Baustellen gelangen – und nicht jeder Weg lässt sich mit nur einem Verkehrsträger bewältigen“, erklärt der Fachmann.



Engagiert in der Verbandsarbeit

Seit rund 15 Jahren engagiert sich Andreas Kahl auch in der Verbandsarbeit. Mühselige Genehmigungsverfahren, marode Brücken und fehlende digitale Schnittstellen belasten die Branche. Als Aufsichtsratsvorsitzender im Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten packt Andreas Kahl diese Probleme an. „Mir geht es nicht um Vorteile für unser Unternehmen“, sagt er. „Mir geht es um den Standort Deutschland.“

GASTKOMMENTAR

Auf ein Wort



Oliver Krischer

Der Sommer 2026 hat die Schifffahrt besonders herausgefordert: Nie zuvor war der Pegelstand des Rheins so niedrig. Nie waren die Einschränkungen größer. Wir müssen mehr Klimaschutz betreiben – und Maßnahmen ergreifen, die die großen Wasserstraßen resilient machen.

Nordrhein-Westfalen ist Deutschlands wichtigster Binnenschiffahrtsstandort und der Rhein die wichtigste Wasserstraße Europas. Wenn er zu wenig Wasser führt, um große Frachtmengen abwickeln zu können, spüren das die Unternehmen und die Häfen – besonders ein zentraler Knotenpunkt wie der duisport.

Deshalb müssen wir die Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Rhein auch bei Niedrigwasser ein verlässlicher Verkehrsweg bleibt.

Auf unser Drängen hat der Bund in der akuten Phase des Niedrigwassers in diesem Sommer eine Task Force eingerichtet, die bei sinkenden Pegeln künftig frühzeitig mit koordinierten Maßnahmen gegensteuern kann. Gleichzeitig brauchen wir langfristige Lösungen.

Mehr Schiffe müssen auch bei Niedrigwasser zuverlässig und wirtschaftlich fahren können. Dafür brauchen wir ein nationales und europäisches Flottenförderprogramm für diese Schiffstypen und eine beschleunigte Umsetzung von

Baumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen. Am Rhein in Nordrhein-Westfalen muss die Fahrrinne an kritischen Stellen gesichert werden, zum Beispiel durch das Beseitigen von Untiefen und Engstellen. Dabei geht es nicht um eine generelle Vertiefung, sondern um ökologisch verträgliche Maßnahmen, die die Schifffahrt auch bei Niedrigwasser zuverlässiger machen. Ein Teil ist bereits fertig. Bei Krefeld wurde die Flusssohle mit Kies und Steinen gegen weitere Erosionen gesichert. Die Pläne für den nächsten Teilabschnitt liegen vor. Jetzt muss der Bund die Umsetzung zügig fortsetzen.

Als Länder haben wir bereits erreicht, dass der Bund 1,2 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen für die Bundeswasserstraßen bereitstellt, auch für solche Bauprojekte. Außerdem haben wir bei der „Länderkonferenz Rhein“ mit Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und 22 Branchenverbänden eine langfristige Finanzierung eingefordert.

2028 kommt die Nationale Maritime Konferenz, das zentrale politische Forum der maritimen Wirtschaft, nach Duisburg. Das wertet die Binnenschifffahrt und unsere Häfen als wichtige Knotenpunkte der Logistikkette auf.

Diese Aufmerksamkeit kommt zur richtigen Zeit. Denn die Klimakrise wird uns häufiger mit Extremen wie in diesem Sommer konfrontieren. Es gilt mehr denn je, die Schifffahrt klimafest zu machen – im Interesse unserer Häfen, unserer Industrie, der vielen Unternehmen, die von der Schifffahrt leben, und nicht zuletzt unserer eigenen Versorgung.



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



Neu vernetzt

Die duisport-Gruppe setzt ihren Wachstumskurs fort und beteiligt sich am Maxi Terminal Hamm. Damit sichert sich das Unternehmen den Zugang zu einem der wichtigsten Logistikknoten im östlichen Ruhrgebiet und stärkt gezielt die Anbindung der westfälischen Industrie an internationale Märkte.

Text: Andreas Bartel/Wolfgang Koschny | Fotos: Lanfer Logistik GmbH

Das Maxi Terminal Hamm (MTH) verbindet das östliche Ruhrgebiet mit den westfälischen Industriezentren und ist optimal an Schiene und Straße angebunden. Das MTH übernimmt damit eine zentrale Rolle im Hinterlandnetzwerk des Duisburger Hafens und ist zugleich ein wichtiger Baustein des LOG4NRW-Netzwerks, das auf eine zunehmende Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene setzt. Die Achse zwischen Hamm und Duisburg fungiert dabei als zentraler Korridor für gebündelte Verkehre aus Westfalen in die europäischen Logistikketten.

Mit der Integration des Terminals erweitert duisport seine Netzwerkkapazitäten und erhöht zugleich die Verlässlichkeit für Kunden aus Industrie und Handel. Zudem verbessert sich der Zugang zu den internationalen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen.

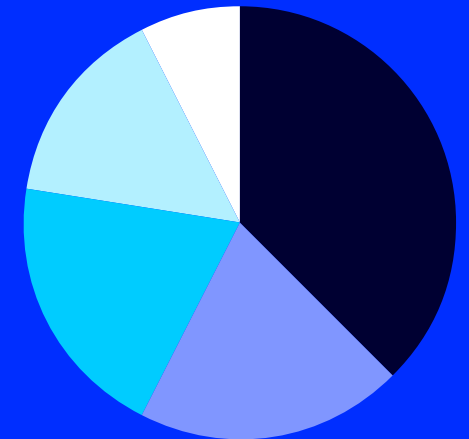
Ein besonderes Merkmal des MTH ist seine technische Ausrichtung auf schwere Ladeeinheiten bis 75 Tonnen. Damit erfüllt der Standort insbesondere die Anforderungen der chemischen Industrie und ermöglicht den effizienten Transport von Spezialcontainern auf der Schiene.

Beteiligung an Infrastruktur und Betrieb

Die Beteiligung am MTH trägt dazu bei, die regionale Infrastruktur und europäische Lieferketten zu stärken. Zusätzliche Kapazitäten im Hinterland festigen zugleich die Rolle des Duisburger Hafens als internationales Gateway.

Die Transaktion umfasst eine Beteiligung an der Infrastrukturgesellschaft Lanfer Immobilien GmbH & Co. KG sowie an der Betreibergesellschaft Maxi Terminal Hamm GmbH. duisport erwirbt 24,9 Prozent der Anteile an der Infrastrukturgesellschaft und 20 Prozent der Anteile an der Betreibergesellschaft.

Die Gesellschafterstruktur der Betreibergesellschaft des MTH setzt sich künftig wie folgt zusammen:



- Lanfer Transporte 37,5 %
- duisport: 20 %
- Stadtwerke Hamm: 20 %
- DB Cargo BTT: 15 %
- Kombiverkehr: 7,5 %



Markus Bangen,
duisport CEO

„Mit der Beteiligung am Maxi Terminal Hamm bauen wir unsere Zusammenarbeit mit dem Standort Hamm gezielt weiter aus und stärken eine leistungsfähige Schienenachse, die zwei wichtige Industrie- und Logistikstandorte effizient und klimafreundlich miteinander vernetzt. Die erfolgreiche Bahnverbindung zwischen Duisburg und Hamm im Rahmen der Initiative LOG4NRW bildet dafür seit Jahren eine starke Grundlage. Die Beteiligung am Terminal ist deshalb der folgerichtige nächste Schritt.“

Kurz notiert

NEUES AUS DER DUISPORT-GRUPPE

Texte: duisport
Fotos: duisport, Ilja Höpping, dws
Werbeagentur GmbH



Im Hafen statt am Bahnhof:
Die Skulptur war ein echter
Hingucker!

LEUCHTENDER FOTOHOTSPOT

Da hat die Stadt dem Hafen zum 100-jährigen AG-Bestehen ein schönes Geschenk gemacht: Bis Ende Oktober steht auf der Wiese vor der Hauptverwaltung der „Duisburg ist echt“-Schriftzug, der sonst

die Freifläche vor dem Hauptbahnhof schmückt. Die Skulptur präsentiert sich im schicken Hafenlook und ist damit schnell ein beliebter Fotohotspot für alle, die sich auf den Weg in den Hafen machen.



NRW-Verkehrsminister Oliver
Krischer (l.) informierte sich
bei Markus Bangen.

MINISTER KRISCHER SIEHT HAND- LUNGSBEDARF

NRW-Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer und duisport-CEO Markus Bangen haben im Duisburger Hafen über die Auswirkungen von Niedrigwasser auf Schifffahrt, Häfen und Industrie gesprochen. Bei einer gemeinsamen Fahrt mit dem Hafenkontrollboot machten sie sich ein Bild der Situation vor Ort. Beide betonten die Notwendigkeit, Infrastrukturprojekte schneller umzusetzen, die Schiffbarkeit des Rheins zu verbessern und die Entwicklung niedrigwassertauglicher Schiffe voranzutreiben. Zudem müsse die Resilienz von Industrie und Logistik für künftige

Niedrigwasserphasen gestärkt werden. „Die aktuelle Niedrigwassersituation zeigt, wie dringend wir handeln müssen“, sagte Krischer. Markus Bangen erklärte: „Wir spüren derzeit ganz deutlich, wie eng die Wettbewerbsfähigkeit unseres Industriestandortes mit leistungsfähigen Wasserstraßen und Häfen verbunden ist.“ Einigkeit bestand darin, dass die Wasserstraße Rhein für die Versorgung der Industrie und funktionierende Lieferketten von zentraler Bedeutung bleibt. „Wer resiliente Lieferketten will, muss die dafür notwendige Infrastruktur konsequent stärken und modernisieren“, so Bangen.

Weiterlesen

PREMIERE FÜR DEN HAFENTAG NRW

Beim ersten Hafentag NRW in Dortmund diskutierten rund 150 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung über die Zukunft der Hafenwirtschaft. Im Mittelpunkt stand die Bedeutung leistungsfähiger Häfen und Wasserstraßen. Deutlich wurde: Verlässliche Rahmenbedingungen und Investitionen in die Infrastruktur sind entscheidend, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Nordrhein-Westfalen langfristig zu sichern.



duisport CONNECT

Sommerempfang in der Cubus Kunsthalle

Das nächste **CONNECT-Netzwerktreffen** findet am **25.01.2027** statt.

Netzwerk Hafen: Die duisport CONNECT brachte Kunden und Geschäftspartner ins Gespräch.

CONNECT-EMPFANG MIT BLICK IN DIE ZUKUNFT

Beim Sommerempfang der duisport CONNECT in der Cubus Kunsthalle standen zentrale Zukunftsthemen des Duisburger Hafens im Fokus. Gemeinsam mit Kunden und Partnern wurde über Sicherheit, resiliente Infrastrukturen und die verlässliche Erreichbarkeit des Hafens diskutiert.



100 Jahre Duisburger Hafen AG:
Der Blick geht mit Stolz zurück
und mit Mut nach vorn.

100 JAHRE DUISPORT UND WIR FANGEN GERADE ERST AN!

Am 30. September 2026 ist die Duisburger Hafen AG 100 Jahre alt geworden. Ein Jubiläum, das die duisport-Gruppe bewusst ganz anders erzählen will: indem nicht nur in Erinnerungen geschwelgt wird, sondern indem der Blick in Richtung Zukunft geht. Denn Stillstand war nie Teil der duisport-DNA, Bewegung dagegen schon. Deshalb versteht der Duisburger Hafen dieses Jubiläum als Startpunkt für das, was vor ihm, seinen Mitarbeitenden und Kunden liegt. Unter dem Motto „Moving the Next

100“ werden immer wieder an verschiedenen Stellen Geschichten und Visionen platzieren.



Hier gibt's alles was man dazu wissen muss:
Moving the next 100!

Weiterlesen





FILM AB!

Die Videowand an der neuen Logistikhalle auf der Mercatorinsel in Duisburg-Ruhrort sorgt bei den Hafengästen auf dem Leinpfad für Begeisterung: Seit dem Hafenfest können sie dort täglich auf einer Fläche von rund 200 Quadratmetern – etwa so groß wie ein Tennisplatz – historische Bilder und Filmaufnahmen aus dem Duisburger Hafen sehen. Die Inhalte stammen vom Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, aus dem Archiv des Duisburger Hafens sowie von privaten Hafenfans aus Ruhrort und weit darüber hinaus. So entsteht ein lebendiger Blick auf die Geschichte des Hafens – direkt an einem Ort, der selbst Teil dieser Entwicklung ist: Wo früher Eisen

nerz für die Stahlindustrie umgeschlagen wurde und die Fläche deshalb als „Erzinsel“ bekannt war, ist somit ein Ort entstanden, an dem ein Stück Duisburger Hafengeschichte sichtbar wird. Die neue Videowand zeigt historische Aufnahmen genau dort, wo einst Hafenarbeit den Alltag prägte. Ausgespielt werden die (werbefreien) Inhalte von der Unternehmenskommunikation, die sich jederzeit über digitale Fotos und Videomaterial aus Ruhrort und der Hafenwelt freut, das sie auf der Leinwand zeigen können.

Melden Sie sich gerne bei:
mercatorinsel@duisport.de



NEUER PALETTENWENDER FÜR DEN STANDORT VELBURG

Die duisport packaging solutions Süd (dps) hat an ihrem Standort im bayerischen Velburg einen neuen Palettenwender in Betrieb genommen. Mit dem Vakuum-Hebegerät können Paletten und Platten mit einem Gewicht von bis zu 200 Kilogramm um 180 Grad gedreht werden. Das neue Gerät soll Arbeitsabläufe in Lager und Produktion erleichtern und dabei den manuellen Aufwand reduzieren. Gleichzeitig werden ergonomisches Arbeiten und ein schonenderes Handling der Materialien unterstützt.

MILLIMETERARBEIT IM FREIHAFEN

Drei Krananlagen versetzen, drei weitere umrüsten, zwei neue 30-Tonnen-Krane integrieren – und das alles auf engstem Raum in der ehemaligen Multi-Purpose-Halle im Duisburger Freihafen. Diese Herausforderung setzt das Experten-Team der duisport crane service GmbH (dcs) gemeinsam mit der Firma Apelt-rath Logistik GmbH um.



Hier ist Präzision gefragt: Das Team rund um die dcs und Apelt-rath Logistik realisieren ein anspruchsvolles Projekt.

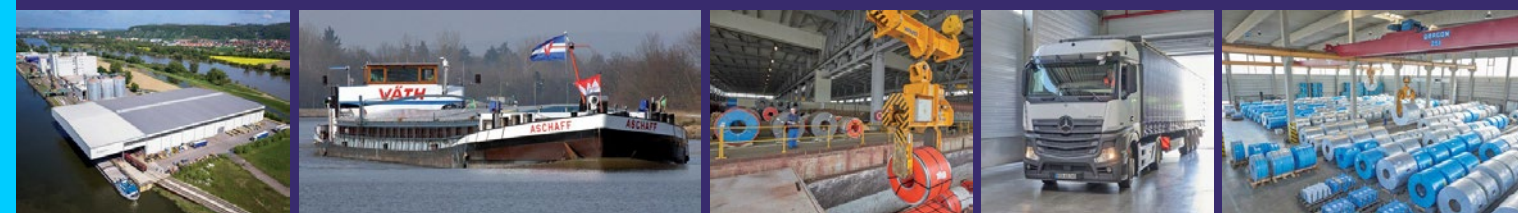
ANZEIGE



DLS INVESTIERT IN MOBILE RADSATZLASTWAAGE

Die Duisburger Lokservice GmbH (DLS), ein Unternehmen der duisport-Gruppe, hat eine neue mobile Radsatzlastwaage des Herstellers WINtec Process GmbH in Betrieb genommen. Mit dem System lassen sich Lokomotiven präzise vermessen. Erfasst werden die Gesamtmasse sowie die Last jeder einzelnen Achse. Die mobile Lösung kann sowohl in der Werkstatt in Duisburg als auch direkt beim Kunden eingesetzt werden. Die Messdaten werden automatisch dokumentiert und unterstützen die sichere Inbetriebnahme von Lokomotiven nach Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten. „Mit der neuen Radsatzlastwaage erweitern wir unser Dienstleistungsangebot und können noch flexibler auf die Anforderungen unserer Kunden eingehen“, sagt Pascal Hunger, Geschäftsführer der Duisburger Lokservice GmbH.

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 – 59
www.preymesser.de

ALS GRÖSSTER BINNENHAFEN DER WELT
BIETET DUISPORT EIN EINZIGARTIG
VIELSEITIGES PORTFOLIO AN INTEGRIER-
TEN LOGISTIK-, INFRASTRUKTUR-
UND INDUSTRIELÖSUNGEN.

TRANSPORT

ALLES IM FLUSS, AUCH AN LAND

- Schienengüterverkehr
- Straßengütertransport
- Binnenschifffahrt
- Gateway Konzept für Terminals
- Intermodale Transporte mit Netzwerken bis nach Asien
- Kombinierter Verkehr

CONTAINER
FREIGHT STATION
PASST NICHT,
GIBT'S NICHT

- Containerstauung
- Containerdekonsolidierung
- Containerumschlag
- Container-Shunting

MASSENGUT
MASSE GUT,
ALLES GUT

- Massengutumschlag
- Massengutlagerung
- Massengutverpackung

RANGIER- &
BAHNSERVICES
KEIN LANGES
HIN UND HER

- Rangierdienstleistungen
- Kontrolle von Zugsystemen
- Schienenfahrzeug-Instandhaltung
- Vermietung von Lokomotiven
- Schulungszentrum

KRANDIENST-
LEISTUNGEN
IMMER AUF
DER HÖHE

- Wartung
- Instandsetzung

NOCH MEHR GUTE
GRÜNDE FÜR DUISPORT

duisport



PRODUKTVIELFALT

IST TEIL

UNSERER DNA

KONTRAKTLOGISTIK

MEHRWERT ENTLANG DER KETTE

- | Lagerhaltung | Value Added Services |
|------------------------|----------------------|
| Wareneingang | Konfektionierung |
| Lagerung | Umverpackung |
| Warenausgang | Etikettierung |
| Kommissionierung | Qualitätskontrolle |
| Online-Shop-Abwicklung | Montage |
| | Retouren |
| | Inventur |
| | Bemusterung |
| | Entsorgung |

INDUSTRIESERVICES

INDUSTRIELOGISTIK SO INDIVIDUELL WIE IHR
FINGERABDRUCK, EUROPaweit

- | | |
|---|---|
| Maßgeschneiderte
Industriegüterverpackung (auch Asien)
Verpackungsengineering und -beratung | Lead Logistics Provider (4PL) |
| Werkslogistik
Personaleinsatz, z.B. in Kundenwerken | Mobile Außenverpackung |
| Packmittelfertigung | Mehrwegverpackungssysteme |
| | Gefahrgutverpackung |
| | Relokationsservice |
| | Lagerung für Schwergüter |
| | Schwergutumschlag |
| | Schwergutverpackung |
| | Projektlogistik |
| | Verpackung von Glas
(nur regional/national) |

ZOLL

GRENZENLOS EINFACH,
EINFACH GRENZENLOS

- Zolllager
- Import- und Exporthandling
- Bewilligungsmanagement

IMMOBILIEN-
MANAGEMENT

MEHR FLÄCHE, MEHR
MÖGLICHKEITEN

- Flächenvermarktung
- Gebäudevermietung

400+

internationale
Verbindungen

Kosteneffiziente und
CO₂-optimierte
Transportlösungen
- regional, national,
global

Vollständige
Transparenz
entlang der gesamten
Supply Chain

Skalierbare
Flächen
mit zuverlässiger
Infrastruktur

Ihre zentrale
Anlaufstelle
Duisburger Hafen AG
Unternehmenszentrale
mail@duisport.de

Wasserwege stärken die Industrie

Häfen sind längst mehr als reine Umschlagplätze:
Warum sich duisport in zwei Allianzen engagiert.

Text: Andreas Bartel | Fotos: Bernd Lehnert, Bernhard Moosbauer



Die Infrastruktur muss modernisiert, Lieferketten widerstandsfähiger und Transporte klimafreundlicher werden. Um diese Themen mit Nachdruck in die politische Diskussion einzubringen, engagiert sich duisport in zwei wichtigen Initiativen: der Allianz deutscher See- und Binnenhäfen sowie der Allianz Wasserstraße.

Wenn auf dem Rhein die Pegel sinken, werden die Folgen schnell sichtbar. Schiffe können weniger Ladung transportieren, Lieferketten geraten unter Druck und Industrieunternehmen müssen ihre Logistik kurzfristig neu organisieren. Was zunächst wie ein regionales Ereignis wirkt, betrifft in Wahrheit die Wettbewerbsfähigkeit eines ganzen Wirtschaftsstandorts.

Solche Situationen machen deutlich, welche Rolle Häfen und Wasserstraßen für Deutschland spielen. Sie sind weit mehr als Verkehrswege und Umschlagplätze. Sie sichern Rohstoffströme, verbinden Unternehmen mit internationalen Märkten und sorgen dafür, dass Güter auch in herausfordernden Zeiten ihr Ziel erreichen. Gleichzeitig stehen sie vor gewaltigen Aufgaben: Die Infrastruktur muss modernisiert, Lieferketten widerstandsfähiger und Transporte klimafreundlicher werden. Um diese Themen mit Nachdruck in die politische Diskussion einzubringen, engagiert sich duisport in zwei wichtigen Initiativen: der Allianz deutscher See- und Binnenhäfen sowie der Allianz Wasserstraße.

Häfen als strategische Infrastruktur

Häfen sind längst mehr als reine Umschlagplätze. Sie entwickeln sich zu Energiehubs, Logistikzentren und industriellen Knotenpunkten. Ihre Bedeutung reicht weit über die Hafenwirtschaft hinaus. Sie sichern Lieferketten, unterstützen die Transformation der Industrie und tragen zur Versorgungssicherheit bei.

Deshalb haben sich acht deutsche See- und Binnenhäfen zur Allianz „Deutsche Häfen“ zusammengeschlossen. Das Bündnis setzt sich unter anderem für die Modernisierung der Hafeninfrastruktur, verlässliche Finanzierungsmodelle sowie die stärkere Einbindung der Häfen in strategische Zukunftsfragen ein. duisport bringt dabei die Perspektive und Interessen der Binnenhäfen in die gemeinsame Interessenvertretung ein.

Das System Wasserstraße stärken

Ergänzend dazu fokussiert sich die „Allianz Wasserstraße“ auf das Zusammenspiel von Wasserstraße, Schiff und Hafen. Gemeinsam mit den Partnern HGK, Rhenus und Viking hat duisport diese Initiative ins Leben gerufen, um die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen stärker in Politik und Öffentlichkeit zu verankern. Im Mittelpunkt stehen der Erhalt und die Modernisierung der Wasserstraßeninfrastruktur, die Digitalisierung logistischer Prozesse sowie die Förderung nachhaltiger Transportketten. Lars Nennhaus, duisport-Vorstand:

„Moderne Wasserstraßen sind eine wesentliche Voraussetzung für nachhaltiges Wachstum, stabile Lieferketten und wirtschaftliche Stärke in Deutschland und Europa.“

Die Allianz versteht sich dabei als Plattform für den Austausch zwischen Wirtschaft und Politik. Ziel ist es, die Wasserstraße als leistungsfähigen und klimafreundlichen Verkehrsträger zu stärken und ihre Potenziale für die Zukunft besser nutzbar zu machen.

Weiterlesen





Haben die „Allianz Wasserstraße“ auf den Weg gebracht (v. l.): Michael de Reese (Rhenus Port Logistics), Steffen Bauer (HGK-Gruppe), Dr. Claudia Elif Stutz, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Markus Bangen (duisport) und Thomas Bogler (Viking Cruises AG).

Mit einer Stimme für die Zukunft

Die beiden Allianzen ergänzen sich sinnvoll. Während die Allianz deutscher See- und Binnenhäfen die gemeinsame Rolle der Hafenwirtschaft in Deutschland betont, konzentriert sich die Allianz Wasserstraße auf die Stärkung des Verkehrsträgers Wasser und die Interessen der Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt.

Für duisport als größte Binnenhafenlogistikdrehscheibe der Welt ist beides untrennbar miteinander verbunden. Denn erfolgreiche Logistik entsteht dort, wo Verkehrsträger, Infrastruktur und digitale Systeme effizient zusammenspielen.

Aktueller denn je

Wie relevant die Anliegen beider Allianzen sind, zeigt derzeit ein Blick auf den Rhein. Die anhaltende Niedrigwassersituation stellt Schifffahrt, Häfen und Industrie erneut vor erhebliche Herausforderungen. Zwar hat sich das Logistiksystem in den vergangenen Jahren als anpassungsfähig erwiesen, zugleich wird aber deutlich, wie stark die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasser von verlässlichen infrastrukturellen und politischen Rahmenbedingungen abhängt.

Die aktuelle Situation unterstreicht deshalb, warum Wasserstraßen künftig noch stärker in den verkehrspolitischen Fokus rücken müssen. Markus Bangen: „Eine leistungsfähige Logistik entsteht nicht durch einzelne Verkehrsträger, sondern durch ihr Zusammenspiel. Straße, Schiene und Wasserstraße müssen gemeinsam gedacht, finanziert und weiterentwickelt werden. Nur so lassen sich Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und klimafreundliche Transporte langfristig sicherstellen. Die Arbeit der Allianz deutscher See- und Binnenhäfen sowie der Allianz Wasserstraße gewinnt vor diesem Hintergrund zusätzlich an Bedeutung. Wir brauchen leistungsfähige Wasserstraßen, moderne Infrastruktur und klare politische Prioritäten. Genau dafür setzen wir uns gemeinsam mit unseren Partnern in beiden Allianzen ein.“

Nachgefragt



„Die Beteiligung an beiden Allianzen verdeutlicht den Anspruch von duisport, die Entwicklung des Logistik- und Industriestandorts Deutschland aktiv mitzugestalten. Denn leistungsfähige Häfen und moderne Wasserstraßen sind keine Selbstverständlichkeit.“

Lars Nennhaus, duisport-Vorstand für Technik und Betrieb



„Häfen und Wasserstraßen sind weit mehr als Verkehrswege. Sie sind zentrale Bausteine für Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz. Wer die Zukunft des Industriestandorts Deutschland gestalten will, muss diese Infrastruktur als strategische Aufgabe verstehen. Genau dafür engagieren wir uns in beiden Allianzen.“

Markus Bangen, duisport CEO

Logistik-News

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



FRANKFURTER HAFEN FÜHRT RPIS EIN

Der Hafen Frankfurt am Main wird an das RiverPorts Planning and Information System (RPIS) angebunden. Damit nutzt künftig ein weiterer bedeutender Binnenhafen die digitale Plattform zur Planung und Koordination von Schiffsanläufen. „Mit Frankfurt gewinnt RPIS einen weiteren wichtigen Knotenpunkt im deutschen Wasserstraßennetz. Jeder zusätzliche Hafen erhöht den Nutzen für alle angeschlossenen Partner entlang der Transportkette“, sagt Joachim Holstein, Geschäftsführer von RheinPorts. „Durch die digitale Abwicklung werden wir effizienter und transparenter. Das ermöglicht uns, viele Prozesse in einem System zusammenzuführen“, erklärt Bianca Winkel, Prokuristin der HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH und Projektverantwortliche für die RPIS-Einführung.

FORSCHUNGSSCHIFF ON TOUR

Wie die Wasserstraße fit für die Zukunft gemacht werden kann, erforscht die NOVA, die unter anderem von NRW-Umweltminister Oliver Krischer und duisport-CEO Markus Bangen auf den Weg zu den Rotterdamer Welthafentagen verabschiedet wurde. Im Fokus der Reise standen Zukunftsthemen wie Automatisierung, Digitalisierung, neue Antriebstechnologien und moderne Hafeninfrastruktur. Markus Bangen: „Die Binnenschifffahrt ist für viele industrielle Wertschöpfungsketten unverzichtbar. Deshalb müssen wir jetzt in Innovation, Forschung und neue Technologien investieren, um diesen Verkehrsträger langfristig leistungsfähig und wettbewerbsfähig zu halten.“



Weiterlesen



Europaweit unterwegs

Die HSW Logistics GmbH verbindet von Ruhrort aus Duisburg mit Großbritannien und Norwegen. Das Team um Geschäftsführer Björn Zirotzki organisiert dabei nicht nur die Transporte, sondern gleich die kompletten Lieferketten – und dabei setzt es auf seine Küstenmotorschiffe.

Text: Denis de Haas | Fotos: Daniel Elke, Wolfgang Koschny, Fotograf Köppen



Die Hälfte der Belegschaft ist weiblich: Auch Selina Nieradzki arbeitet für das Team von Björn Zirotzki.

Zehn Schifffahrts- und Logistikexperten koordinieren heute von Ruhrort aus die Transporte von Coils, Blechen und Stahlträgern. Einer von ihnen ist Zirotzki selbst. Er kennt das Geschäft seit Jahrzehnten – und HSW seit der ersten Stunde. Der 50-Jährige ist ein Eigengewächs. Bei Haeger & Schmidt machte der Duisburger seine Ausbildung, anschließend lernte er das Unternehmen in verschiedenen Bereichen kennen. Anfang der 2000er-Jahre wechselte er in den Kurzstreckenseeverkehr, die sogenannte Short-Sea-Sparte. „Ich habe im Laufe der Zeit immer mehr Verantwortung übertragen bekommen“, erzählt Zirotzki.

In Spitzenjahren summierte sich die von HSW transportierte Menge auf rund eine Million Tonnen. Hinter der Zahl steht ein eng geknüpftes Netzwerk aus Schiffen, Häfen, Bahnen und Partnern. Das Expertenteam in Ruhrort hält die Fäden zusammen und organisiert die Transporte über Ländergrenzen hinweg.

Als Geschäftsführer ist Zirotzki viel unterwegs. Regelmäßig führt ihn die Arbeit zum Seehafen nach Rotterdam, aber auch nach Großbritannien und Norwegen. Im Vereinigten Königreich besucht er unter anderem Boston, Swindon und die West Midlands rund um Birmingham. Der Logistikexperte entwickelt gemeinsam mit den Partnern Strategien für Kunden wie BMW und Nissan.



Wenn Björn Zirotzki aus seinem Bürofenster auf den Vinckekanal blickt, sieht er regelmäßig Küstenmotorschiffe vorbeiziehen. An Bord: Stahlprodukte auf dem Weg nach Großbritannien oder Norwegen. Die flachgängigen 1.700-Tonner können voll beladen mit einem Tiefgang von nur 3,45 Metern den Rhein hinauffahren und anschließend über die Nordsee weiterreisen.

„So vernetzen wir die Binnenschifffahrt mit der Seefahrt“, sagt der Geschäftsführer der HSW Logistics GmbH. Wenn der Pegelstand es zulässt, gibt es einen wöchentlichen Pendelverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und der Nordsee. Sein Unternehmen organisiert sogar Transporte bis nach Spanien – rund vier Tage dauert die Fahrt ab Duisburg. Hinter HSW Logistics steht die Haeger & Schmidt Logistics-Gruppe (HSL) aus Duisburg und die norwegische Wilson-Gruppe. Die Partner bündelten 2014 ihre Kompetenzen im Kurzstreckenseeverkehr und gründeten das Gemeinschaftsunternehmen. Beide halten jeweils 50 Prozent.

„Wir möchten noch näher an die Kunden heranrücken und ihnen die Arbeit in der Logistik abnehmen“, sagt Zirotzki.

So können sich die Konzerne stärker auf ihr Kerngeschäft konzentrieren: „Und das ist die Herstellung und Entwicklung von Produkten.“

In Großbritannien endet der Service von HSW nicht am Kai. Von Boston aus kann die Ware per Bahn weitertransportiert werden. Eine solche Verbindung ist für HSW ein wichtiger Baustein, um die Stahlprodukte möglichst nah an ihre Abnehmer zu bringen. Für die Kunden bedeutet das: Sie müssen nicht selbst für jeden einzelnen Abschnitt der Lieferkette einen Dienstleister suchen. HSW koordiniert die verschiedenen Transportlösungen.

Weiterlesen



Hinter HSW Logistics steht die Haeger & Schmidt Logistics-Gruppe (HSL) und die Wilson-Gruppe.



In Duisburg werden Coils für den Transport in Richtung Nordsee verladen.

So weit die Wege auch führen – für HSW Logistics beginnt vieles mit dem Rhein. Der Fluss ist für das Unternehmen Lebensader und Sorgenkind zugleich. Sinkt der Pegel, können die Küstenmotorschiffe zwar länger fahren als viele andere Frachter. „Doch auch für uns gibt es irgendwann eine Grenze“, sagt Zirotzki. Im Niedrigwasser-Sommer kamen die Küstenmotorschiffe kaum bis nach Duisburg.



Zum Erliegen kommt das Geschäft bei niedrigem Pegel allerdings nicht. Denn durch das Zusammenspiel der HSW Logistics und den Gesellschaften der HSL-Gruppe steht eine eigene Binnenschiffsflotte zur Verfügung, die Güter bis in die Seehäfen bringen kann.

In den sogenannten ARA-Häfen – das sind Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen – werden die Güter dann für den Weitertransport umgeladen. Die Kombination aus beiden Bereichen verschafft dem Unternehmen Spielraum, wenn die Bedingungen auf dem Rhein schwieriger werden. Trotzdem beobachtet Zirotzki die Entwicklung der Wasserstände mit Sorge. Denn für die Industrie zählt vor allem eines: Die Waren müssen zuverlässig ans Ziel gelangen. „Dazu brauchen wir weitere Investitionen in die Infrastruktur“, betont Zirotzki.

Stahl und Automobilindustrie prägen das Geschäft des Unternehmens – und damit auch die Güterströme, die über Duisburg und die europäischen Wasserwege laufen.

„Wir sind weiterhin überzeugt, dass die Schifffahrt auf dem Rhein trotz aller Herausforderungen eine große Zukunft haben wird“, sagt Zirotzki.



Björn Zirotzki hat 30 Jahre Erfahrung in der Logistikbranche gesammelt.

„Schließlich sitzen in der Region die großen Industrieunternehmen, deren Produkte verlässlich ans Ziel geliefert werden müssen.“



Bundestrainer im Kanupolo

Björn Zirotzki hat auch im Sport Karriere gemacht. Der 1. Meidericher Kanu-Club Duisburg lag vor seiner Haustür. Und deshalb meldete er sich beim Kanupolo an. Zirotzki schaffte es später in die deutsche Nationalmannschaft. Im Alter von 40 Jahren übernahm er die deutschen Männer als Bundestrainer. Bei den World Games holten Teams unter seiner Regie vier Titel. Zuletzt gewann Zirotzki im Jahr 2025 Gold im chinesischen Chengdu, danach beendete er seine Trainerlaufbahn. „So konnte ich mich auf dem Höhepunkt verabschieden“, sagt Zirotzki rückblickend. Dem Sport ist er bis heute verbunden – inzwischen allerdings in erster Linie als Zuschauer.

MOMENT MAL!

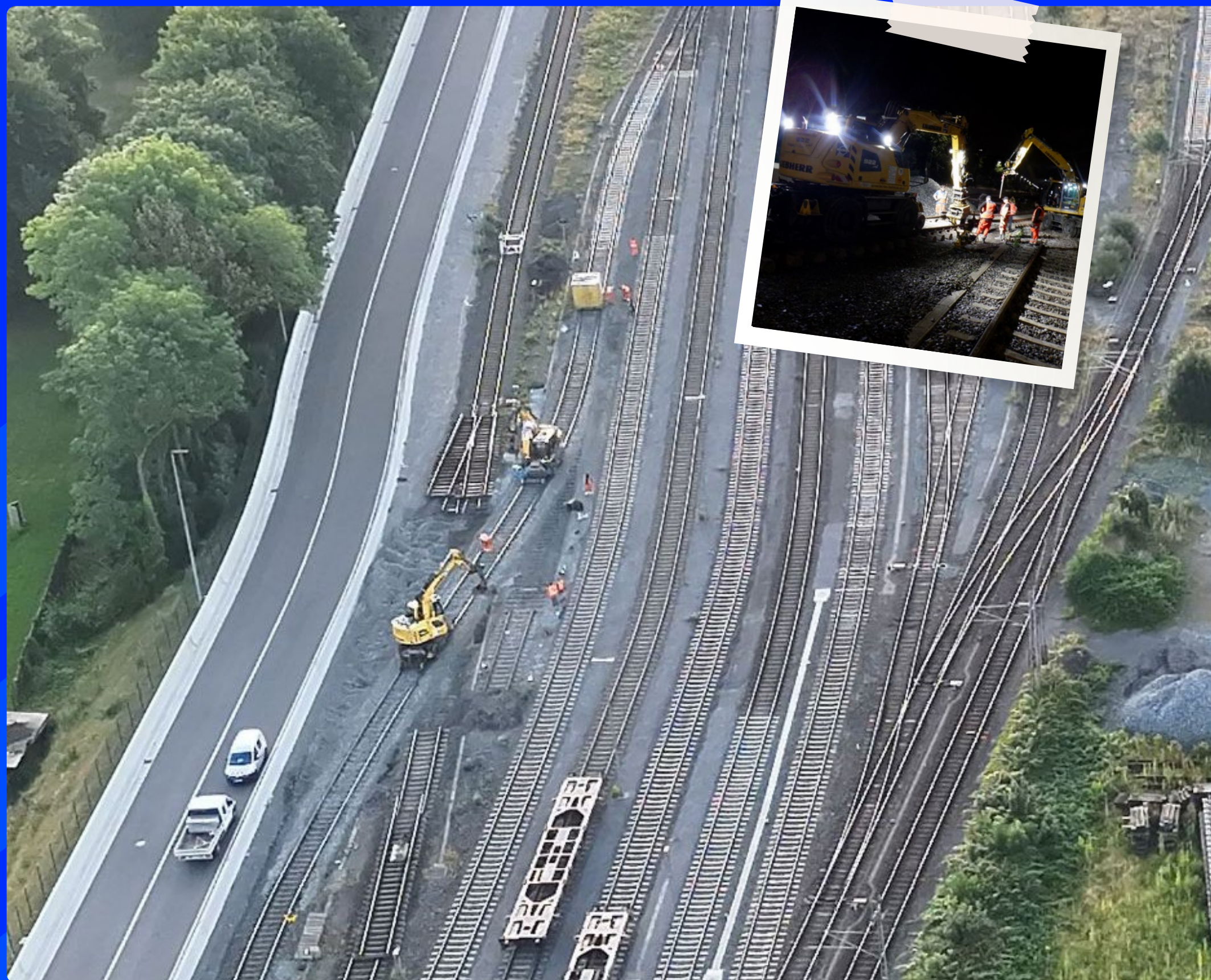
Wie das #teamduisport an einem wichtigen Bahnknotenpunkt in nur neun Tagen einen Stillstand verhindert hat.

Wolfgang Koschny | Fotos: duisport

Stillstand im Hafen? Keine Option! Auch jetzt nicht, wo die ersten Vorbereitungen für den Neubau der „Berliner Brücke“ in Duisburg auf Hochtouren laufen. Denn was kaum einer mitbekommt: Direkt unter der A59 müssen währenddessen die Gleise für einen der wichtigsten Knotenpunkte im Duisburger Hafen weiter störungsfrei betrieben werden. Täglich fahren hier über 100 Züge rein und wieder raus.

Was war passiert? Als ein geplanter Bau-Bahnübergang außerhalb der duisport-Eisenbahnanlagen kurzfristig nicht in Nutzung gehen konnte, drohte Stillstand an vielen Stellen des Hafens in Ruhrort – mit erheblichen Auswirkungen auf einen wichtigen Bahnknoten im Duisburger Hafen. Die Lösung kam aus dem eigenen Haus: Statt das betroffene Gleis zu queren, entwickelten unsere Kolleginnen und Kollegen eine neue Gleisführung, die den Bereich komplett umgeht. Damit wurde der Bau-Bahnübergang überflüssig. Um sicherzustellen, dass alles pünktlich fertig wurde, legte das #teamduisburg eine lange und erfolgreiche Nachtschicht ein. Und der Bahnverkehr konnte weiterrollen.

Der Hafen hat was bewegt. Denn alle haben mit angepackt, schweres Gerät organisiert und die Abläufe perfekt geplant: Nur so ist es gelungen, dass von der ersten Idee über die Planung bis zum Bau der neuen Gleisverbindung gerade einmal neun Tage vergingen. Möglich gemacht haben das die duisport-Teams aus Vermessung und Infrastruktur Bahn, gemeinsam mit den beteiligten Baufirmen und der Autobahn-ARGE. Sven Dörfer, örtlicher Betriebsleiter Infrastruktur Bahn (IB): „Es hat sich einmal mehr eindrucksvoll gezeigt, wie wichtig schnelle Entscheidungen und gute Zusammenarbeit für den Hafen und die Region sind.“





Die erste Solarport-Photovoltaikanlage befindet sich auf dem Gründach einer neuen Logistikhalle im zweiten Bauabschnitt der Mercatorinsel.

Unter Strom

Die Solarport Duisburg GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen von duisport und der Stadtwerke Duisburg AG, hat ihre ersten beiden Photovoltaikanlage erfolgreich in Betrieb genommen.

Text: Wolfgang Koschny | Foto: duisport

Mit Solarport bündeln duisport und die Stadtwerke Duisburg ihre Kräfte für die Energiegewinnung im Hafengebiet und insbesondere auf Hallendächern. „Der Duisburger Hafen verfügt über zahlreiche Flächen, die sich zur Nutzung von Sonnenenergie eignen. Mit den Stadtwerken als Partner soll dieses Potenzial gehoben und gemeinsam ein wichtiger Beitrag auf dem Weg in die Klimaneutralität in Duisburg geleistet werden“, so duisport-CEO Markus Bangen.

„Inbetriebnahme ist Meilenstein“

Die erste Solarport-Photovoltaikanlage befindet sich auf dem Gründach einer neuen Logistikhalle im zweiten Bauabschnitt der Mercatorinsel. Mit einer Leistung von 1.582 Kilowattpeak (kWp) beziehungsweise 1.375 Kilowatt (kW) bewegt sie sich in einer Größenordnung von rund 160 Photovoltaikanlagen auf Einfamilienhäusern.

Bereits in den ersten zweieinhalb Betriebstagen wurden mehr als 26.000 Kilowattstunden Strom erzeugt. Über ein volles Kalenderjahr wird die Anlage voraussichtlich mehr als 1,3 Millionen Kilowattstunden Strom aus erneuerbaren Energien produzieren und in das öffentliche Stromnetz einspeisen.

Zweites Projekt soll bis zu einer Million Kilowattstunden erzeugen

Ebenfalls am Start ist inzwischen das zweite Projekt von Solarport auf logport I in Duisburg-Rheinhausen. Dort ist auf einer bestehenden Logistikhalle eine weitere Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 1.040 kWp beziehungsweise 875 kW entstanden. Die jährliche Stromerzeugung wird voraussichtlich bei rund einer Million Kilowattstunden liegen.

Bei beiden Projekten wurden auf den Hallendächern umlaufende Geländer installiert. Sie sorgen für sichere Arbeitsbedingungen während der Montage und erleichtern zugleich spätere Wartungs- und Inspektionsarbeiten an den Anlagen.

Nachgefragt



„Mit der Inbetriebnahme unserer ersten Anlage haben wir einen Meilenstein erreicht. Die ersten Erzeugungswerte zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Gleichzeitig erschließen wir weitere Dachflächen im Hafen für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien.“

Vanessa Hanhart, Geschäftsführerin der Solarport Duisburg GmbH



„Photovoltaik auf Dachflächen ist in dicht besiedelten Gebieten wie Duisburg eine der besten Möglichkeiten, um Strom aus erneuerbaren Energien zu erzeugen. Umso mehr freuen wir uns, dass wir auch für die nächsten beiden Anlagen, die wir planen, bei der Ausschreibung der Bundesnetzagentur den Zuschlag erhalten haben.“

Andreas Burchert, Geschäftsführer der Solarport Duisburg GmbH



„Solarport und die ersten Anlagen sind ein Beleg für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen zwei in Duisburg verwurzelten Unternehmen. Die Hafen AG bringt die Flächen ein, wir als Stadtwerke unsere Expertise bei Planung, Betrieb und Steuerung der Anlagen. So können wir gemeinsam grünen Strom für Duisburg erzeugen. Davon profitieren nicht nur beide Unternehmen, sondern alle Duisburgerinnen und Duisburger.“

Andreas Gutschek, Stadtwerke-Vorstand

Vom Nebenprodukt zum Rohstoff

PK Rohstoffe analysiert industrielle Nebenprodukte, bereitet sie gezielt auf und führt sie als Sekundärrohstoffe in industrielle Produktionsprozesse zurück. In Duisburg verbinden sich dafür Aufbereitung, Kreislaufwirtschaft und die leistungsfähige Logistik des Duisburger Hafens.

Text: Denis de Haas | Fotos: Marco Stepniak

Per Radlader wird das Material verladen. Ein Teil verlässt den Standort per Lkw, größere Mengen können per Binnenschiff über den Duisburger Hafen zum nächsten industriellen Einsatzort gelangen.

Weiterlesen





Sieht aus wie Abfall: Kann nach der Aufbereitung erneut in industrielle Prozesse eingesetzt werden.

Ein Radladerfahrer bewegt eisenhaltige Materialien über den Hallenboden und bereitet die nächste Verladung vor. Ein Teil verlässt den Standort per Lkw, größere Mengen können per Binnenschiff über den Duisburger Hafen zum nächsten industriellen Einsatzort gelangen. Schon diese Szene zeigt, wie eng Aufbereitung und Logistik bei PK Rohstoffe zusammengehören.

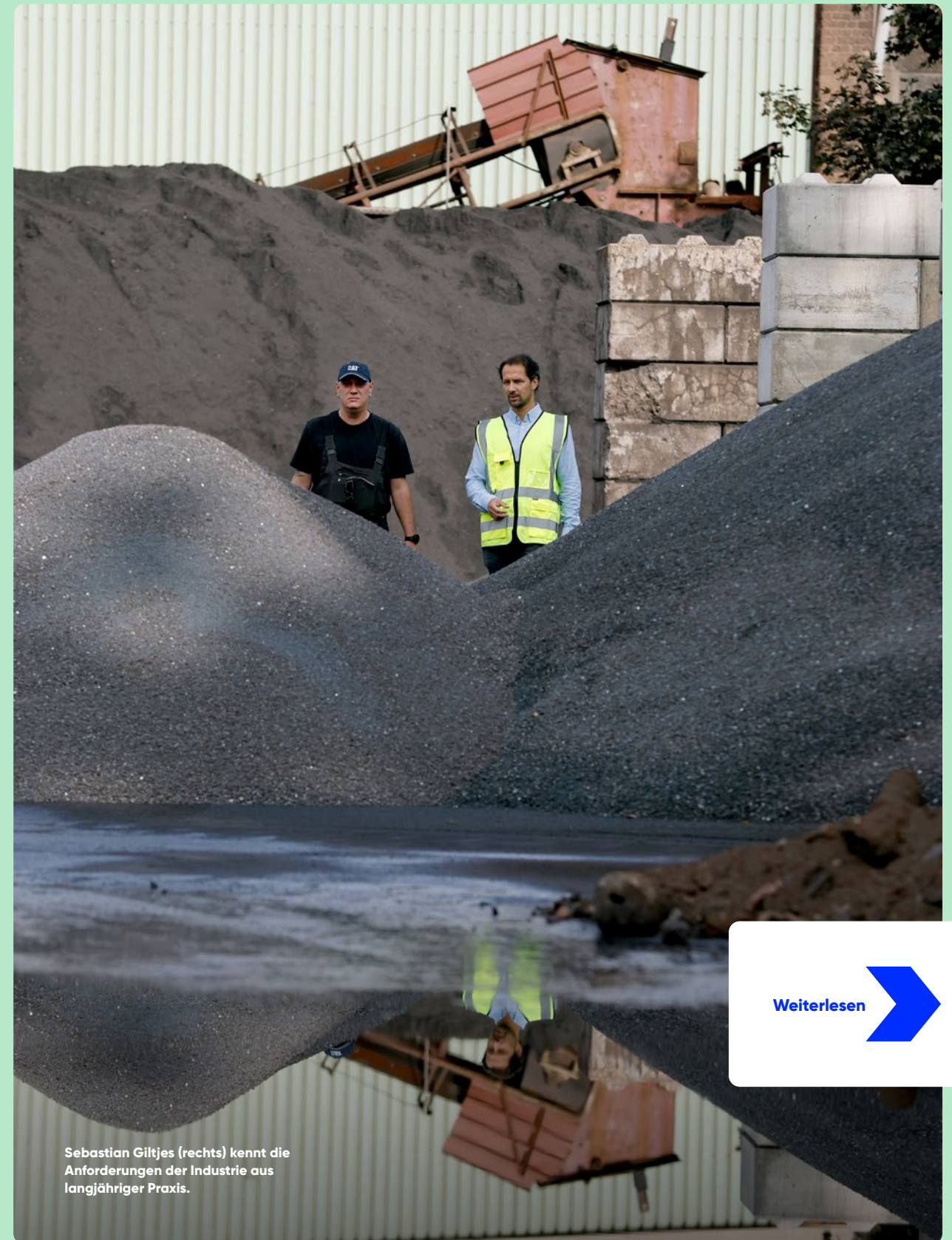
Das Unternehmen beschäftigt sich hauptsächlich mit eisenhaltigen Stoffen, die in einem industriellen Produktionsprozess nicht mehr benötigt werden. Am Anfang steht eine genaue Analyse des Materials: Welche Bestandteile sind enthalten, welche Qualität hat es und welche Anforderungen muss es für den vorgesehenen weiteren Einsatz erfüllen?

„Wir sind ein Entsorgungsfachbetrieb“, erklärt Geschäftsführer Antonio Perea. „Unser Ziel ist es, einen Stoff, der für den einen Betrieb ein Nebenprodukt oder Abfall ist, zu einem wirtschaftlich und technisch nutzbaren Rohstoff für einen anderen Betrieb aufzubereiten.“ Je nach Beschaffenheit wird das Material gesiebt, getrocknet, konditioniert, gelagert oder gezielt nach den Anforderungen des späteren Abnehmers aufbereitet. Anschließend gelangt es als Sekundärrohstoff zurück in einen industriellen Produktionsprozess. Damit schließt PK Rohstoffe Stoffkreisläufe.

PK Rohstoffe bearbeitet vor allem mineralische und eisenhaltige Stoffe aus der Eisen- und Stahlindustrie sowie aus weiteren industriellen Produktionsprozessen. Ein Beispiel ist Walzzunder, der bei der Verarbeitung von Stahl entsteht. Ob und in welchem Umfang eine Wiederverwendung möglich ist, hängt letztlich von der Beschaffenheit und der Analyse des Materials ab. Was zunächst wie ein klassisches Abfallprodukt erscheint, kann bei entsprechendem Eisengehalt sowie nach geeigneter Prüfung und Aufbereitung erneut in industriellen Prozessen eingesetzt werden.

Sebastian Giltjes, Operations Manager, kennt die Märkte, Stoffströme und Anforderungen der Industrie aus langjähriger Praxis. Gleichzeitig ist er eng in die operativen Abläufe eingebunden. Entscheidend ist, welche Eigenschaften der Abnehmer für den späteren Einsatz benötigt. Danach richtet PK Rohstoffe die Aufbereitung und die weiteren Prozessschritte aus.

Damit eine solche Kreislaufauflösung funktioniert, müssen Qualität, Aufbereitung, Genehmigungen, Logistik und der passende Abnehmer zusammenpassen. Verlässliche Analysen und Qualitätsnachweise schaffen die Voraussetzung



Sebastian Giltjes (rechts) kennt die Anforderungen der Industrie aus langjähriger Praxis.

Weiterlesen



Fühlt sich wohl in Duisburg: Antonio Perea übernahm im Mai 2024 die Geschäfte bei PK Rohstoffe.



„Kreislaufwirtschaft ist für uns kein theoretisches Konzept, sondern der Kern unseres täglichen Geschäfts.“

dafür, dass ein aufbereiteter Sekundärrohstoff in einen bestehenden Produktionsprozess integriert werden kann. Genau an dieser Schnittstelle arbeitet PK Rohstoffe.

Der Standort Duisburg bietet dafür besondere Voraussetzungen. Für Giltjes ist die Verbindung von Industrie und Logistik ein wichtiger Teil des Geschäftsmodells: „In Duisburg treffen eine starke industrielle Basis, der Hafen und eine leistungsfähige Logistikinfrastruktur unmittelbar aufeinander. Duisport verbindet unterschiedliche Verkehrsträger und ermöglicht uns, auch große Mengen effizient überregional und international zu bewegen.“

PK Rohstoffe versteht sich dabei nicht nur als Rohstoffhändler und Aufbereiter, sondern auch als Dienstleister und Projektpartner. Das Unternehmen übernimmt Aufgaben entlang der gesamten Prozesskette: von Analyse, Qualitätsbewertung und Genehmigungsmanagement über technischen Einkauf, Aufbereitung und Zwischenlagerung bis zur Organisation der Logistik.

Gemeinsam mit Erzeugern und Abnehmern entwickelt das Team individuelle Verwertungs- und Entsorgungslösungen und begleitet Projekte von der ersten Prüfung bis zur praktischen Umsetzung. Eine Lösung muss dabei nicht nur technisch funktionieren, sondern auch genehmigungsfähig, logistisch umsetzbar sowie wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll sein. „Kreislaufwirtschaft ist für uns kein theoretisches Konzept, sondern der Kern unseres täglichen Geschäfts“, sagt Antonio Perea dazu. Wenn vorhandene Materialien wieder eingesetzt werden, müssten weniger Primärrohstoffe gewonnen werden. Zugleich würden Entsorgungswege und Deponiemengen reduziert und Ressourcen effizienter genutzt.

Seit mehr als 20 Jahren in Duisburg

Seit 2003 gehört PK Rohstoffe zur internationalen Possehl-Gruppe. Als Spezialist für industrielle Sekundärrohstoffe beschäftigt das Unternehmen heute rund 30 Mitarbeitende und betreibt drei Produktionsstätten – zwei in Duisburg und eine in Dortmund.



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 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:** 250-750 m²
- **BESONDERHEITEN:** -
- **VERFÜGBARKEIT:** nach Vereinbarung



logport II – Unbebautes Grundstück

- **LAGE:** Richard-Seiffert-Straße, 47249 Duisburg
- **GRUNDSTÜCKSGRÖSSE:** 18.056 m²
- **OBJEKT-TYP:** 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
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 Kai Magnus Sting, Kabarettist und überzeugter Duisburger. In seinen Shows erklärt er gern anhand urkomischer Geschichten und im sogenannten Ruhrhochdeutsch, wie der Mensch im Ruhrgebiet so.

LOS GEHT'S

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

Ich wäre gerne mal dabei, wenn Waren umgeschlagen werden, am liebsten bei Kaffee – wie die ganzen Säcke vom Schiff an Land gehoben werden. Dann würde ich gerne in einem Imbisswagen Fischbrötchen verkaufen. Und bei einer Hafenrundfahrt mal die Durchsagen machen. Das fände ich schön.

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

„Wenn nicht ich, wann dann?!“

Wenn Sie nicht Künstler geworden wären: Was wären Sie dann am liebsten?

Es gibt nichts, was ich lieber bin. Und wenn ich nicht Künstler wäre, wäre ich einfach der Kai, der ich bin, der ich sehr gerne bin.

Kai Magnus
Sting



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

Wenn ich etwas einführen könnte, dann wären das viele Kakaobäume, um meine eigene Schokolade machen zu können.

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

Das ist zum einen „Gli impermeabili“ von Paolo Conte und zum anderen der 1. Satz aus dem 3. Brandenburgischen Konzert von Johann Sebastian Bach.

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

Am liebsten zu Hause.

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

Alice Kehl, Sabine Liedmeier, Tanja Schindler, Julia Scholz, Jennifer Swoboda, Nadine Weyen, Julia Wollenberg

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Denis de Haas, Daniel Elke, Marco Stepniak

Titelfoto

Daniel Elke

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.



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

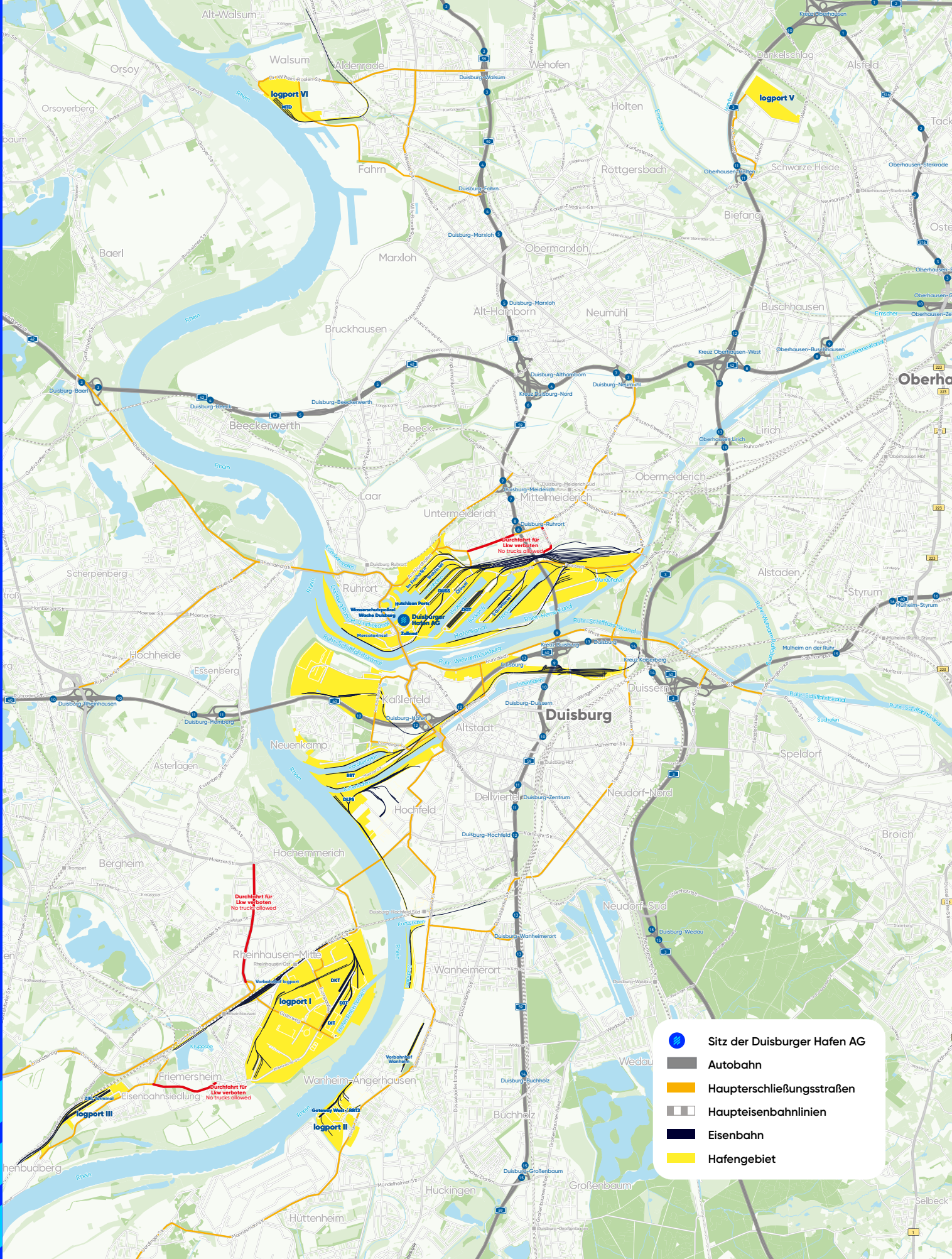
KONTAKT FÜR DIE SCHIFFFAHRT

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



**JETZT
MIETEN!**



Großraum- und Schwertransport HUB



Umzäuntes und
befestigtes Grundstück



Projektbezogen und
flexibel nutzbar



Ausbaureserve
Gleisanschluss



Ausreichende
Flächenlast für GST



Wasseranschluss (Becken C)
für alle Schiffsgrößen und
Koppelverbände



Umschlag mittels Mobilkran
für Gewichte bis ~100 t
geprüft und genehmigt

duisport

**Mehr
Informationen**

QR-Code scannen
oder eine E-Mail
schreiben an:

jens.brauweiler@duisport.de

