



V. links: Lars Nennhaus (COO/CTO), Markus Bangen (CEO) und Giordana Sperling-Doppstadt (Chief People & Corporate Services Officer) bei Duisport.



Duisport/Marco Stepniak

Gesteigerte Leistung

Mitte April stellte die Duisport-Gruppe im Rahmen einer Bilanz-Pressekonferenz die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2024 und seine weiteren Ziele vor. Auch SUT nahm an der Veranstaltung teil und erfuhr mehr darüber, mit welchen Maßnahmen Duisport seinen Hafen fit für die Zukunft macht.

Dass die Duisburg-Gruppe hinsichtlich ihrer Gesamtleistung im vergangenen Jahr mehr als zufrieden ist, wurde gleich zu Beginn der Bilanz-Pressekonferenz in Duisburg deutlich. So teilte Duisport-CEO Markus Bangen gleich zu Beginn mit, dass die geplanten Ziele nicht nur erreicht, sondern

sogar übertroffen wurden. Die Gesamtleistung zuzüglich der anteiligen Gesamtleistung aus nichtkonsolidierten Beteiligungen stieg auf 356,3 Millionen Euro und konnte somit im Vergleich zum Jahr 2023 um rund 25 Millionen Euro gesteigert werden. Das EBIT, also der Gewinn vor Zinsen und Steuern, lag währenddessen bei 22,6 Millionen Euro und damit bei rund 1,5 Millionen Euro weniger als im Jahr 2023. Das Ergebnis vor Steuern betrug 19,8 Millionen Euro und lag damit etwas mehr als 2 Millionen unter dem Ergebnis von 2023. Im Containerumschlag sei man 2024 mit 3,9 Millionen TEU zwar noch nicht wieder ganz auf dem Durchschnittsniveau von vier Millionen TEU angekommen, jedoch befinde man sich laut Bangen auf einem sehr guten Weg dahin. Insgesamt schlug die Duisport-Gruppe im vergangenen Jahr 50,8 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und Lkw um, genauso viel wie im Jahr 2023. Den krisenbedingten Rückgang im Containerumschlag habe man mit diesem Ergebnis wieder aufgeholt. Eine positive Seitwärtsbewegung sei auch, dass das weggebrochene Massengut Kohle durch andere Gütergruppen ersetzt werden konnte. „Damit können wir sagen: Kohle ist Vergangenheit im Duisburger Hafen“, so Bangen vor dem Hintergrund der stabil gebliebenen Umschlagzahlen.



dws/Duisport

Auf dem Gelände von logport I im duisburger Hafen sind für die kommenden Jahre mehrere infrastrukturelle Projekte geplant.

Investitionen in die Infrastruktur

Während die Duisport-Gruppe im Jahr 2024 Investitionen in Höhe von 89,7 Millionen Euro in Infrastruktur- und Instandhal-



tungsmaßnahmen tätigte, solle dieses Niveau auch im Jahr 2025 beibehalten werden.

Zu den groß angelegten Investitionsvorhaben zählen mehrere Projekte auf dem Logistik-Areal logport I. Neben dem Bau einer „Multi-Level-Halle“, die sich über zwei Etagen erstreckt und bis zu 60.000 Quadratmetern an Logistikkapazitäten bieten wird, soll zudem eine neue Montagehalle für einen internationalen Industriekunden entstehen. Letzteres Projekt befindet sich derzeit im Baugenehmigungsverfahren, im Laufe des aktuellen Jahres werden die ersten Bauaktivitäten erwartet. Zudem werden in Duisburg-Rheinhausen ab Sommer 2025 zwei zentrale Straßen saniert und verbreitert, um eine Verbesserung des Lkw-Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit zu ermöglichen. Der Sanierungszeitraum ist auf zwei Jahre angelegt mit einem geplanten Beginn ab Sommer 2025.

Auch auf der Mercatorinsel in Duisburg-Ruhrort ist die Entstehung einer neuen Logistikhalle geplant. Die Bauarbeiten haben im Februar 2025 begonnen und sollen voraussichtlich bis Ende 2026 abgeschlossen werden.

Mit Blick ins Ausland steht das bimodale Terminal in Karatepe bei Istanbul kurz vor der Fertigstellung und soll ab August 2025 seinen Betrieb aufnehmen. Durch seine geografische Lage verbindet das Terminal die türkische Zuleitung zum Mittelkorridor und damit Europa mit China. Das Railport-Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Arkas Holding umgesetzt und umfasst 350.000 Quadratmeter an Fläche, sechs Gleise mit je 750 Metern Länge, ein Reefer-Lager, ein 25.000 Quadratmeter großes Warehouse sowie Reparaturhallen, Büroflächen und Sozialgebäude. Derzeit arbeitet man daran, das neue Terminal an Duisports bestehendes Intermodal-Netzwerk über die RoRo-Fährroute nach Triest in Italien bis nach Duisburg anzuschließen, so Duisport COO und CTO Lars Nennhaus. Eine Steigerung der bisher neun täglichen Zugverbindungen von Triest zum Duisburger Hafen befinde sich in der Planung.

Transformation und Energiewende

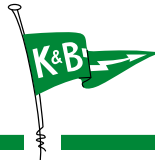
Derzeit arbeitet der duisburger Hafen auf verschiedenen Wegen an der Reduzierung von umweltschädlichen Emissionen, ausgelöst durch die täglichen Arbeitsprozesse im Hafen. So möchte Duisport unter anderem zu einer der europäischen Drehscheiben für den Umschlag von verflüssigtem CO₂ unter der Nutzung von Carbon Capture and Storage (CCS) werden. Bei dem Verfahren wird der CO₂-Austoß in die Atmosphäre zwar nicht direkt vermindert, durch das Abscheiden des CO₂ aus Industrieabgasen wird es jedoch eingefangen, um über einen längeren Zeitraum unterirdisch gelagert zu werden. Das CO₂-Hub in Duisburg, das gemeinsam mit den Projektpartnern Air Liquide und dem niederländischen Entwickler und Betreiber von Flüssigmassengut-Terminals Chane entwickelt wird, verbindet dabei über Pipelines, den Schienen- als auch den Wasserweg die verschiedenen, für das CCS-Verfahren notwendigen Stationen. „Es ist vorgesehen, das verflüssigte CO₂ per Bahn in den Duisburger Hafen zu holen und von hier zunächst per Binnenschiff nach Rotterdam zum Transport in die Lagerstätten in der Nordsee zu transportieren“, hebt Bangen hervor. Der Betrieb ist für 2029 geplant. Der Anschluss an die CO₂-Pipelines wird derzeit in Form von Machbarkeitsstudien geprüft. Der erste Förderbescheid der CO₂-Abscheidungstechnologie über mehr als drei Millionen Euro liege bereits vor.

„Ohne Wasserstoff werden wir die grüne Transformation der Industrie nicht hinbekommen“, betont Bangen folgend auf der Bilanz-Pressekonferenz. Ein weiteres Energie-Großprojekt stellt daher die Errichtung eines Ammoniak-Tanklagers am Rheinkai Nord in Duisburg-Hochfeld dar. Hier sollen zukünftig größere Mengen Ammoniak vom Binnenschiff auf Züge und Lkw umgeschlagen werden. Für das Projekt wurde ein Areal mit größtmöglichem Sicherheitsabstand gewählt. Das für die Projektfortsetzung notwendige Genehmigungsverfahren wurde von Duisport gemeinsam mit dem Projektpartner Chane bereits eingeleitet. „Wir gehen davon aus, dass Ammoniak in Zukunft der Transportträger für Wasserstoff wird“, so der Duisport-CEO. Gleichzeitig treibt Duisport gemeinsam mit der Lhyfe GmbH, die auf die Herstellung von grünem Wasserstoff spezialisiert ist, den Bau einer Elektrolyse-Anlage voran, die wie das Ammoniak-Tanklager in Duisburg-Hochfeld entstehen soll.

Um die Wasserstoffstrategie im Hafen weiter voranzutreiben, ist zudem die Errichtung eines Lagers für beladene Gefahrgut-Container auf den heutigen Flächen des Duisburg Gateway Terminal geplant. Während heute schon Tanklager für Methanol und Liquid Organic Hydrogen Carrier (LOHC) existieren, können durch die zweite Ausbaustufe künftig auch Ammoniak, Wasserstoff und weitere Chemikalien in Tankcontainern umgeschlagen und gelagert werden. Auch bei diesem Projekt wurde das Genehmigungsverfahren bereits eingeleitet, die Genehmigung selbst wird bis Anfang 2026 erwartet.

Sarah Kuhn

Anzeige



Kadlec & Brödlin GmbH
 SCHIFFSELEKTRIK | ELEKTRONIK
 KOMMUNIKATION | NAVIGATION

Bis zu 80% Förderung für

automatische Bahnführungssysteme...



argonics

argoTrackPilot



ALPHATRON

AlphaRiverTrackPilot

...und Brückenanfahrwarnsysteme

Bridgescout®

by SENSORMARITIME

Krausstraße 21
47119 Duisburg
www.kadlec-broedlin.de

Tel.: +49 (0) 203 / 47 995 -0
Fax : +49 (0) 203 / 47 995 -10
info@kadlec-broedlin.de