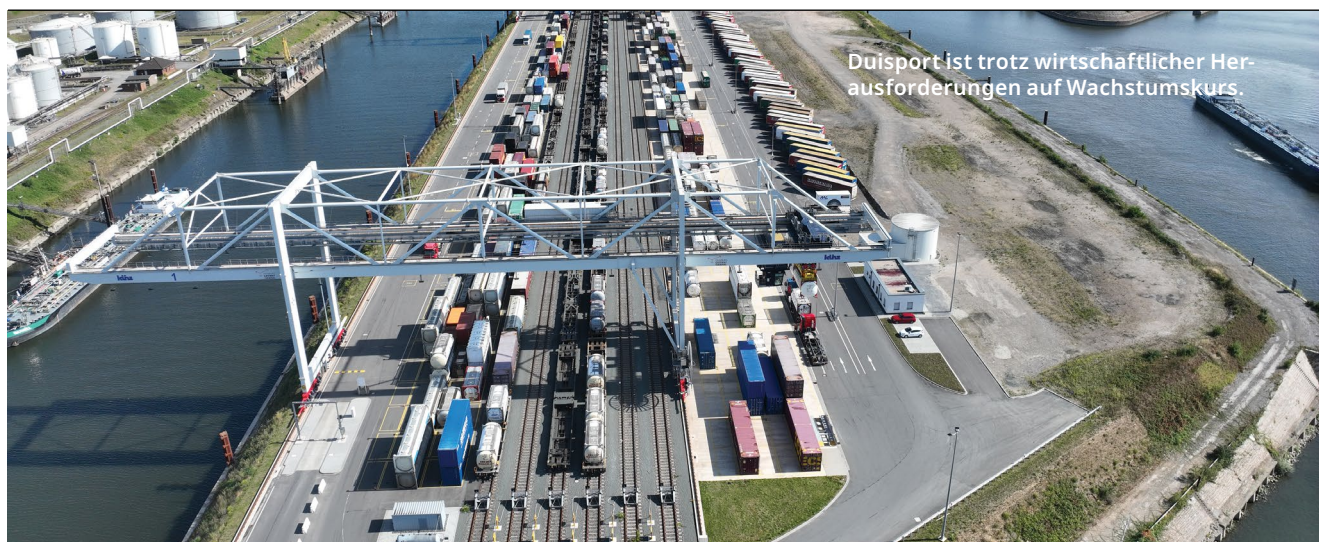




Duisport ist trotz wirtschaftlicher Herausforderungen auf Wachstumskurs.

Duisport

Aktion statt Reaktion

Mit Projekten zu Landstrom, Wasserstoff und Digitalisierung will der Hafenbetreiber Duisport den Standort nachhaltig und effizient in die Zukunft führen – und dabei auch in herausfordernden Zeiten Kurs auf Wachstum halten.

Agieren statt reagieren, so lautet die Devise von Duisport. „Die aktuelle politische Weltlage, Kriege, die Wirtschaftslage in Deutschland und die Entwicklung der Industrie – das sind alles keine Themen, bei denen man Luftsprünge macht“, fasst Duisport-CEO Markus Bangen die derzeitigen Herausforderungen zusammen. „Aber natürlich unternehmen wir alles, damit wir den Standort Duisburger Hafen für unsere Kunden und Partner so attraktiv und wettbewerbsfähig wie möglich halten. Wir sind unverändert auf Wachstumskurs und investieren in die Zukunft“, ergänzt er.

Blaupause für andere Terminalprojekte

Zu den Leuchtturmprojekten der jüngsten Zeit gehört das Duisburg Gateway Terminal (DGT), das im November 2024 offiziell in Betrieb gegangen ist. Hier erprobt der Hafenbetreiber im Rahmen des „Enerport II“-Projekts auf der ehemaligen Kohleninsel den klimaneutralen Betrieb eines Terminals. Die erforderliche elektrische Energie für das im Endausbau 235.000 Quadratmeter große Gelände sollen Photovoltaikanlagen, Brennstoffzellensysteme sowie ein Blockheizkraftwerk erzeugen. Kombiniert werden die stromversorgenden Anlagen mit Batteriespeichern und einem Mircogrid zur intelligenten Steuerung aller Erzeuger und Verbraucher. Auch die Schiffe im Hafen profitieren von der neuen Infrastruktur. Über Landstromanlagen können sie emissionsfrei mit Energie versorgt werden. Das DGT solle damit zur Blaupause für andere nachhaltige Terminalprojekte werden, die weit über Duisburg hinaus Wirkung zeigen sollen.

Im August 2025 hat Duisport zudem 59 neue Landstromanschlusspunkte in Betrieb genommen. Insgesamt stehen jetzt 69 Ladepunkte im Hafengebiet zur Verfügung, wodurch der

Hafen aktuell in Deutschland führend bei der Landstromversorgung für Binnenschiffe ist – sowohl in der Anzahl als auch bei der flächendeckenden Bereitstellung. Der Strom stammt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien. Eine Prognose geht davon aus, dass damit jährlich über 2.800 Tonnen CO₂ eingespart werden können.

Dem Thema Wasserstoff nimmt sich Duisport ebenfalls intensiv an. „Wir sind beispielsweise in engem Austausch mit den Häfen Rotterdam und Antwerpen, um Pipelines und andere Transportwege für Wasserstoff und seine Derivate wie Ammoniak zu entwickeln“, erzählt Bangen und ergänzt: „Allerdings ist der Hype um Wasserstoff in den vergangenen Jahren etwas abgeflacht. Deshalb fallen wir aber nicht in das andere Extrem und unternehmen gar nichts mehr. Wir sind nach wie vor von



Derzeit lässt Duisport die Straßen auf Logport 1 sanieren.

Duisport



Duisport

Inzwischen stehen 69 Ladepunkte im Hafengebiet zur Verfügung.

dieser Energieform überzeugt, auch wenn aktuell grüner Wasserstoff noch nicht ausreichend verfügbar und zu teuer ist.“

Trotz abgeflauter Dynamik in Sachen H2 befinden sich derzeit einige Projekte in der Pipeline: Beispielsweise gibt es Pläne für ein Tanklager für den Umschlag von größeren Mengen Ammoniak vom Binnenschiff auf Züge und Lkw, das am Rheinkai Nord in Duisburg-Hochfeld errichtet werden soll. Zudem treibt Duisport gemeinsam mit Lhyfe, einem Hersteller von erneuerbarem grünem Wasserstoff, den Bau einer Elektrolyseanlage voran. Diese soll ebenfalls in Duisburg-Hochfeld in Nachbarschaft zum Ammoniak-Tanklager entstehen.

„Das Thema Nachhaltigkeit ist aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage weniger en vogue als noch vor drei, vier Jahren. Das sieht man schon alleine daran, dass auf der politischen Ebene die entsprechenden Regularien ein Stück weit zurückgefahren beziehungsweise verschoben wurden“, sagt Bangen. Gleichzeitig spiele Nachhaltigkeit bei Verhandlungen mit Kunden oder in Gesprächen zu Kreditvergaben mit Banken einen unverändert hohen Stellenwert. Die Herausforderung liege allerdings daran, dass grüne Logistik mit einem Mehrpreis verbunden sei, den viele Kunden nicht bereit sind zu zahlen. „Wir versuchen, dementsprechend Lösungen zu erarbeiten, die für beide Seiten akzeptabel sind“, betont Bangen.

Digitaler Datenaustausch statt Funk

Ein weiteres großes Thema bleibt die Digitalisierung. Gemeinsam mit Rheinports, an dem Duisport und die Schweizerischen Rheinhäfen beteiligt sind, wurde in Basel das River Ports Planning and Information System (RPIS), das erste Multi-Port-Community-System für die Binnenschifffahrt, eingeführt. Anfang 2026 soll die Umsetzung Schritt für Schritt auch im Hafen Duisburg folgen. Derzeit melden sich Binnenschiffer, die in Duisburg ankommen, per Funk beim Hafenmeister, und geben unter anderem Schiffsname, geplante Ankunftszeit und Ladung durch, selbiges bei der Abfahrt. In der Zukunft sollen die Reedereien und Binnenschiffer diese Informationen nur noch digital übermitteln. Das RPIS erfasst die Daten automatisch und berücksichtigt diese zudem bei der Abrechnung. Im ersten Schritt ist dieser Datenaustausch zu Duisport als Hafenbetreiber verpflichtend, im nächsten Schritt folgt eine Ausweitung auf die Terminals. „So bekommen wir eine größere Transparenz und Effizienz in den Prozess, die wir bis hin zur Personalplanung nutzen können. Die Zeiten von Ladelisten, die per Eimer

zum Kranführer gezogen werden, sind dann hoffentlich endgültig vorbei“, scherzt Bangen.

„Unverändert optimistisch“

Trotz aktueller Herausforderungen blickt Duisport „unverändert optimistisch“ in die Zukunft und profitiert dabei von einem diversifizierten Geschäftsmodell. „Natürlich gibt es in einem Bereich mal Dellen, die dann aber in der Regel durch Wachstum in anderen Bereichen aufgefangen werden“, erklärt Bangen. Beispielsweise verlaufe das Geschäftsfeld Industrielogistik in Wellen, da es immer eine Zeitlang ruhiger wird, wenn die Aufträge erst einmal abgearbeitet sind und die Konjunktur schwächelt. Weiterhin auf einem stabilen Niveau sind die Bereiche logistische Dienstleistungen und Containerumschläge.

Das Segment Immobilien und Grundstücke läuft ebenfalls erfolgreich, auch wenn hier immer wieder Investitionen notwendig sind, wie die Sanierung und der Neubau von Hallen. Zudem erneuert Duisport seit Oktober 2025 die Straßen auf Logport 1, wo mehrere Containerterminals und Warehouses beheimatet sind. „Solche Investitionen bringen erst mal keinen zusätzlichen Umsatz, aber sie sind notwendig, um die Infrastruktur in Schuss zu halten und den Hafen fit für die Zukunft zu machen“, weiß Bangen. Jammern und Schwarz-weiß-Denken helfe da nicht weiter. „Unser klares Ziel heißt weiterhin Wachstum. Es gibt Herausforderungen, die wir überwinden müssen. Aber dann wird es auch wieder besser und wir sind gut gerüstet für die Zukunft“, ist Bangen überzeugt.

Annika Beyer

Anzeige

VOS Kaiser GmbH & BING Kaiser

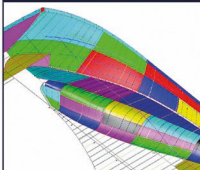
east - west connections

+49 (0) 170 35 73 922

info@bingvoskaiser.de

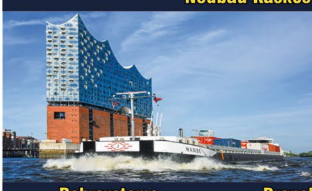
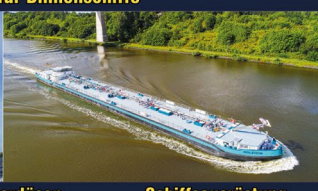
www.bingvoskaiser.de

Schiffsdesign
Zeichnungen für Binnenschiffe
Bauüberwachung





Neubau Kaskos für Binnenschiffe

Rohrsysteme
Propellerdüsen
Schiffsausrüstung



