



Ziehen ein positives Fazit für 2025 (v. l.): Lars Nennhaus (Vorstand für Technik und Betrieb), Markus Bangen (CEO) und Giordana Sperling-Doppstadt (Chief People & Corporate Services Officer).

Marco Stepiak/Duisport

„Schwarzmalerei gilt nicht“

Der Hafenbetreiber Duisport steigert 2025 Umsatz und Ergebnis – und behauptet sich damit in einem schwierigen Marktumfeld. Während der Transport von klassischen Massengütern zurückgeht, sorgen Containerverkehre und neue Geschäftsfelder für Wachstum.

Im Rahmen der Jahrespressekonferenz hat der Vorstand von Duisport die aktuellen Geschäftszahlen und Entwicklungen für den weltgrößten Binnenhafen vorgestellt und blickt dabei mit vorsichtigem Optimismus auf die kommenden Monate. Die Gesamtleistung der Gruppe stieg 2025 auf 390,5 Millionen Euro, 2024 waren es 356,3 Millionen Euro. Auch ergebnisseitig zeigt sich die positive Entwicklung: Das EBIT wuchs auf 27 Millionen Euro (2024: 22,6 Millionen Euro), das Ergebnis vor Steuern lag bei 23,4 Millionen Euro (2024: 19,8 Millionen Euro). „Das ist die entscheidende Aussage: Wir wachsen in der Ertragskraft des Unternehmens. Wir haben das ohne Sondereffekte geschafft, also ohne dass wir Reserven und Rückstellungen aufgelöst haben“, betonte Duisport-CEO Markus Bangen.

Insgesamt hat die Duisport-Gruppe 2025 rund 50,8 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und Lkw umgeschlagen – exakt so viel wie in den Jahren 2023 und 2024. „Da könnte man jetzt sagen, dass wir stagnieren. Aber ehrlich gesagt haben wir uns im Vorstand ein Loch in den Bauch gefreut“, scherzte Bangen auf der Pressekonferenz. Denn als Folge der Transformation in der Binnenschifffahrt aufgrund der Energiewende gehen traditionelle, schwere Ladungsgüter wie Kohle und Mineralölprodukte zurück. Während Kohle vor sechs Jahren beispielsweise noch mit einer Tonnage von 20 Millionen Tonnen in die

Statistik einfluss, läuft dieser Energieträger laut Bangen mit inzwischen nur noch 600.000 Tonnen „unter fernem Liefen“.

Kompensiert werden diese Güter durch andere Bereiche: Der Containerumschlag stieg von 3,9 Millionen TEU im Jahr 2024 auf 4,1 Millionen im vergangenen Jahr. „Es ist kein Geheimnis: Dieses Wachstum kommt nicht überwiegend aus dem maritimen Verkehr. Der Welthandel ist nach wie vor reduziert und hier bildet sich auch die Schwächephase der deutschen und der europäischen Wirtschaft ab“, sagte Bangen. Daher stamme ein wesentlicher Teil des Wachstums aus den kontinentalen Verkehren, also Containern, die innerhalb Europas transportiert wurden. Das Wachstum setzte sich im ersten Quartal 2026 laut Bangen dank „erfreulicher Entwicklungen im Hafen“ fort. Welche Auswirkungen der Irakkrieg auf das restliche Jahr haben werde, sei zum Zeitpunkt der Pressekonferenz allerdings nicht abzusehen. Aber: „Schwarzmalerei gilt nicht, auch wenn wir davon ausgehen, dass wir deutlich negative Auswirkungen in den nächsten Monaten sehen werden“, betonte der Duisport-Chef.

Neue Geschäftsfelder für das Binnenschiff

Grundsätzlich sieht Bangen im Binnenschiff weiterhin Zukunftspotenziale, die jedoch nicht im hochgewichtigen



Bereich liegen. „Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass die grüne Transformation der Wirtschaft gelingen wird. Deswegen planen wir unter anderem gemeinsam mit zwei Konsortien den Aufbau von Ammoniak-Importterminals“, berichtete der CEO. Beim Thema Sustainable Aviation Fuel (SAF, dt.: nachhaltiger Luftfahrttreibstoff) sieht er ebenso Potenziale für den Transport auf der Wasserstraße wie bei Carbon capture and storage (CCS, dt.: CO₂-Abscheidung und -Speicherung). Bis hier eine Pipeline-Infrastruktur aufgebaut sei, werden das Binnenschiff und die Bahn für den Transport von CO₂ zu den Speicherstätten in der Nordsee sicherlich eine Rolle spielen.

Als dritten großen Zukunftsbereich zählte Bangen die Circle Economy auf, da in Duisburg mehrere große Unternehmen wie European Metal Recycling (EMR) und die Recyclingtochter von Arcelormittal ihren Sitz haben. „Die Kreislaufwirtschaft ist ein Wachstumsfeld. Aber die Herausforderung, gerade auch beim Baustoffrecycling, ist der langsame Hochlauf und damit die Bündelung der Mengen“, erläuterte Bangen. Ein Binnenschiff könne seine Stärken als Verkehrsträger vor allem dann ausspielen, wenn es 2.000 Tonnen transportiert. Solange diese Mengen nicht gebündelt werden können, werden viele Transporte weiterhin über Einzel-Lkw laufen.

Einen Schwerpunkt der Aktivitäten legt Duisport auf die Stärkung intermodaler Verkehre und den Ausbau des europäischen Netzwerks. Ende 2025 hat die Gruppe beispielsweise den Betrieb des ersten intermodalen Terminals in der Türkei aufgenommen. Railport ist ein Joint Venture zwischen Duisport sowie dem türkischen Logistikkonzern Arkas und mit einer zweistelligen Millionensumme gleichzeitig die größte Auslandsinvestition in der Geschichte des Duisburger Hafens. Dank seiner strategischen Lage in Kartepe ist Railport direkt mit den Industriezentren, Häfen und Verkehrsnetzen der Marmara-Region verbunden. Über die neu ausgebaute BTK-Linie (Baku – Tbilisi – Akhalkalaki), die Aserbaidzhan, Georgien und die Türkei verbindet, und den sogenannten Mittelkorridor soll der Zugang zu den Märkten in Zentralasien, China und Südostasien

vereinfacht werden. Gleichzeitig sollen Exporteure von einer leistungsfähigen Verbindung Richtung Europa profitieren.

Fokus weiterhin auf Investitionen

Um das Unternehmen langfristig zukunftsfähig zu halten, investiert die Duisport-Gruppe erneut in Maßnahmen zur Modernisierung der Infrastruktur sowie zur Weiterentwicklung von Terminals und Logistikflächen. Im Jahr 2025 belief sich das Investitionsvolumen auf 79,8 Millionen Euro (2024: 89,7 Millionen Euro, 2023: 68,7 Millionen Euro). So errichtet Duisport derzeit auf Logport I in Duisburg-Rheinhausen eine moderne Montagehalle, die die früheren Längshallen ersetzt. Das rund 40.000 Quadratmeter große Areal – davon 20.000 Quadratmeter für die Montagehalle – mit direktem Anschluss an das Duisport-Gleisnetz wird künftig von Siemens für die Produktion von Schienenfahrzeugen genutzt.

Darüber hinaus errichtet Duisport in unmittelbarer Nähe zur Hauptverwaltung eine neue Halle mit Bürogebäuden, die an den Zoll vermietet wird. Dort sollen künftig Lkw und Container mithilfe einer speziellen Röntgenanlage kontrolliert werden, eine Technologie, die bislang nur in Hamburg und Bremerhaven eingesetzt wird. Ziel ist es, Schmuggelaktivitäten, die sich zunehmend ins Hinterland verlagern, wirksam zu bekämpfen.

Für das laufende Jahr rechnet der Vorstand mit schwierigen und volatilen Rahmenbedingungen. Internationale Konflikte, Handelsbarrieren sowie die anhaltende Schwäche der deutschen Industrie führen zu einem hohen Maß an Unsicherheit. Der Duisport-Vorstand kündigte daher an, auf vorausschauendes Handeln, eine ausgeprägte Anpassungsfähigkeit und den Faktor Mensch zu setzen. „Die Stabilität von Duisport basiert nicht zuletzt auf dem Engagement unserer Mitarbeitenden. In unsicheren Zeiten sind Kompetenz, Flexibilität und eine verlässliche Unternehmenskultur entscheidend, um Veränderungen aktiv gestalten zu können“, betonte Giordana Sperling-Doppstadt, Chief People & Corporate Services Officer.

Annika Beyer

Anzeige

MULTIPULSION® – KEINE KOMPROMISSE!

- + besserer Brennstoffverbrauch
- + ruhiger und leiser
- + höhere Effizienz

multipulsion.com

Vereinbaren Sie jetzt eine Messfahrt:
+49 2235 79930



promarin