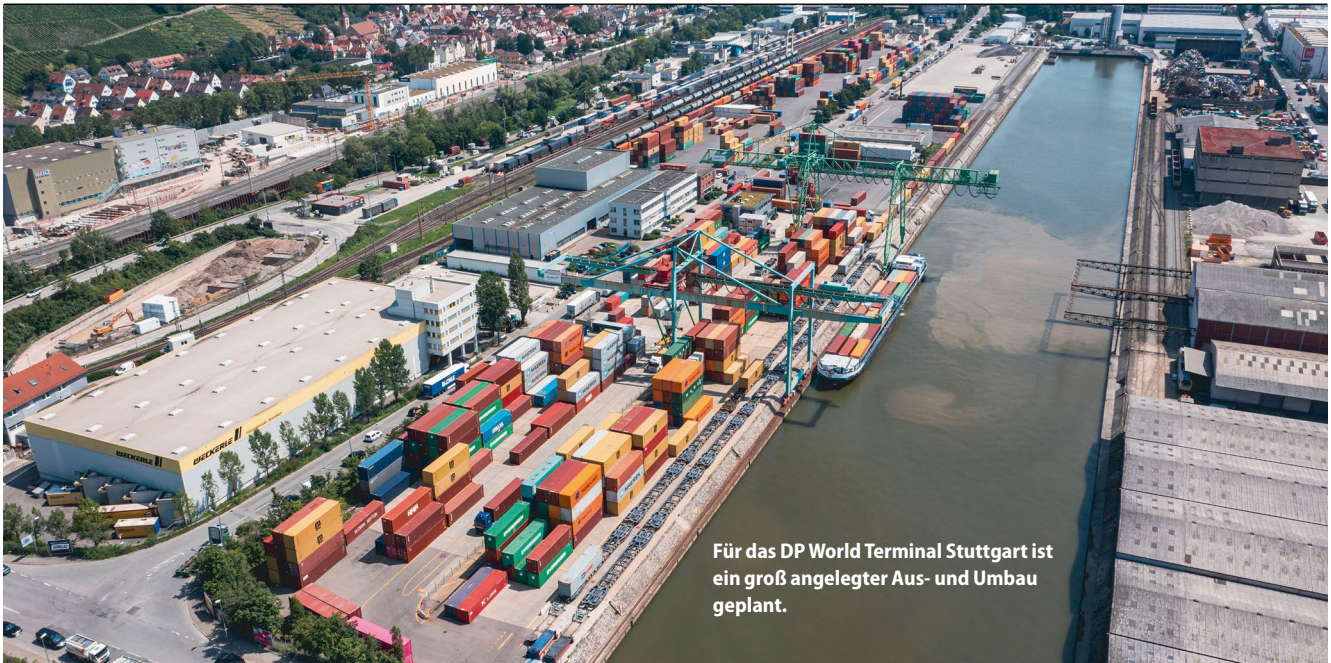




DP World

Freie Kapazitäten nutzen

Ausbau, Umbau und mehr Initiative bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen. Im Interview erfuhr SUT, warum für Jens Langer, Geschäftsführer bei DP World Intermodal in Deutschland, das Binnenschiff für die Verkehrswende unentbehrlich ist und weshalb er kein Freund von CO₂-Zertifikaten ist.

Über die zwölf DP-World Inlandterminals in Europa werden rund um die Uhr intermodale Verbindungen angeboten, die sowohl das Binnenschiff und den Lkw sowie Transporte auf der Schiene einbinden. Während sich neun dieser Terminals in Frankreich, Belgien und der Schweiz befinden, sind drei davon in Deutschland aktiv. Im europäischen Inlandsnetzwerk gilt der Standort Germersheim, neben Mannheim und Stuttgart, als das größte trimodale Terminal mit Anbindung an die Tiefseehäfen in Rotterdam, Antwerpen und Wilhelmshafen per Binnenschiff und eigenen Schienenanlagen. Am Standort DP World Stuttgart wird seit diesem Jahr der groß angelegte Um- und Ausbau des Terminals nach einer pandemiebedingten Verzögerung erneut vorangetrieben. Dabei soll die Fläche von 80.433 Quadratmetern erweitert werden, um mehr Kapazitäten zu schaffen.

Während DP World bis zum Jahr 2040 plant CO₂-neutral zu operieren, soll bis zum Jahr 2050 die Netto-Null-Emission für das gesamte Netzwerk erreicht werden. Das Vorantreiben von multimodalen Transportlösungen stellt in diesem Zusammenhang einen wichtigen Baustein dar, möchte DP World seine Ziele zeitgerecht umsetzen. Als Teil dieser Ziele führte das international aufgestellte Logistikunternehmen Anfang 2023 einen direkten Bahndienst zwischen den Standorten Basel (Frenkendorf), Zürich (Niederglatt) und dem Rotterdam World Gateway ein. Mit aktuell drei Rundläufen pro Woche kann DP World seinen Kunden damit weitere Transportlösungen auf der Schiene anbieten. Neu sind zudem die mit Ökostrom betriebenen 40-Tonnen-Lkw, die seit diesem Jahr im Raum Stuttgart und Schwarzwald im Einsatz

sind. Mit bisher drei E-Fahrzeugen möchte man durch eine emissionsfreie erste und letzte Meile den ökologischen Fußabdruck verringern. Für die nächsten fünf Jahre erwartet das Logistikunternehmen auf diesem Weg eine CO₂-Reduktion von rund 700.000 Tonnen.

Im Interview mit Jens Langer, Geschäftsführer von DP World Intermodal in Deutschland, sprach SUT über den persönlichen Weg des Unternehmens in Richtung CO₂-Neutralität, die Vorteile von Kombinierten Verkehren und den Planungsstand zum Aus- und Umbau im trimodalen Terminal Stuttgart.

SUT: Herr Langer, wie verlief das Jahr 2022?

Jens Langer: Da wir auch in der Seefracht tätig sind, hatte der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine einen deutlichen Einfluss auf unser Tagesgeschäft. Hinsichtlich der Produktionsprozesse mussten sich viele unserer Kunden neu orientieren und umstrukturieren. Die ausgefallenen Zulieferoptionen aus Osteuropa führten zu Verzögerungen für die Auftraggeber, da das Rohmaterial fehlte, was wiederum zu Verzögerungen im Versand führte. Gemeinsam mit unseren Kunden haben wir jedoch bereits einige guten Lösungen hinsichtlich dieser Problematik erarbeitet. Was uns letztes Jahr stark beschäftigt hat, waren darüber hinaus die steigenden Energiepreise, von denen der gesamte Standort Europa betroffen war.

SUT: Welche Auswirkungen haben die Energiepreise für die zwölf DP-Worlds-Standorte in Europa?



Jens Langer: Die hohen Energiepreise haben einen Einfluss auf die Attraktivität Europas als Produktionsstandort. Bei unseren Kunden, aber auch generell bei Vertretern aus der Industrie sehen wir, dass Produktionen verlagert werden – auch in Deutschland ist dieser Trend ersichtlich.

SUT: Inwiefern trägt die Vielfalt an Verkehrsträgern, die an die drei trimodalen DP-World-Terminals in Deutschland anschließen, zur Erreichung Ihrer Klimaziele bei?

Jens Langer: Durch die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs konnten wir vieles an Gütern auf das Binnenschiff und die Schiene verlagern. Der Anteil der Lkw-Transporte als Direktverbindung zwischen Seehafen und Kunden liegt aktuell bei weniger als fünf Prozent. Trotzdem bin ich der Meinung, dass man noch wesentlich mehr auf das Binnenschiff holen könnte, wenn die deutsche Politik – und dabei spreche ich explizit von Bündnis 90/Die Grünen – dies stärker fördern würde. Meiner Meinung nach könnte das Binnenschiff als Zukunftsträger im Kombinierten Verkehr weiter ausgebaut werden, als derzeit ermöglicht wird. Generell wäre durch vermehrte politische Unterstützung sehr viel mehr möglich, gerade auch im Bereich der Bundeswasserstraßen.

SUT: Wie lautet in dem Fall Ihr Appell an die Politik?

Jens Langer: Wenn wir dem Klimawandel wirklich entgegenwirken möchten, dann ist mehr Engagement nötig. Gelder müssen in Wasserstraßen fließen, bevor diese irgendwann einmal nicht mehr zur Befahrung verfügbar sind. Wir wissen genau, dass das Volumen, das mit dem Binnenschiff befördert wird, nicht auf die Schiene verlagert werden kann. Man könnte jedoch vieles vom Lkw auf die Schiene verlagern, gerade die zeitkritischen Transporte. Mehr zeitunkritische Ware muss gleichzeitig von der Schiene auf die Wasserstraße verlagert werden, denn hier stehen noch freie Kapazitäten zur Verfügung. Ich denke, dass bei der Transportverlagerung noch einiges machbar ist.

SUT: Was wäre klimatechnisch gesehen durch DP World machbar?

Jens Langer: Unser Ziel ist es, all unsere Umschlagmöglichkeiten bei DP World zu elektrifizieren. Für die Prozesse, die für uns elektrisch umsetzbar sind, setzen wir bereits an all unseren Standorten Ökostrom ein. Für unsere Reachstacker schauen wir uns aktuell nach Hybridlösungen um, bewegen uns jedoch auch in die Richtung pflanzlicher Kraftstoffe, wie HVO (Hydrotreated Vegetable Oil).

SUT: Arbeiten Sie bei DP World in Deutschland mit CO₂-Zertifikaten?

Jens Langer: Das machen wir nicht.

SUT: Was ist der Grund dafür?

Jens Langer: Ich finde, dass die Bevölkerung damit verarscht wird. Wenn ich mich mit „grüner Logistik“ betiteln möchte, dann möchte ich auch tatsächlich etwas tun, statt mich freizukaufen. Daher bin ich kein Freund von CO₂-Zertifikaten. Wir versuchen stattdessen jede Technologie, die neu auf den Markt kommt, eingehend zu prüfen und zu bewerten und auch mal den einen oder anderen Testballon starten zu lassen.

SUT: Zu guter Letzt: Wie steht es aktuell um den Aus- und Umbau im DP-World-Terminal Stuttgart?

Jens Langer: Die Lager- und Umschlagkapazitäten sind für die Stuttgarter Region wie zuvor begrenzt. Der Aus- und Umbau im DP-World-Terminal Stuttgart ist eines der wichtigsten Projekte für das Jahr 2023, da mit dem Umgestaltungsplan die Kapazität des Terminals um 45 Prozent erhöht wird. Aufgrund der Corona-Pandemie musste das Thema noch mal neu bewertet werden. Wir halten jedoch an unserem Plan fest. Die finalen Entscheidungen werden in der zweiten Hälfte dieses Jahres getroffen, um zeitnah, spätestens aber Anfang 2024, das Bauprojekt zu beginnen. Wir rechnen in Stuttgart mit einer Bauphase von knapp drei Jahren. **Sarah Kuhn**

Anzeige

MULTIPULSION® – KEINE KOMPROMISSE!

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

multipulsion.com

Vereinbaren Sie jetzt eine Messfahrt:
+49 2235 79930



promarin