



Mit der Einhebung der Brücke am Duisburg Gateway Terminal ist ein wichtiger Schritt für die Verkehrsinfrastruktur im Hafen getan.

Der Zukunfts-Hafen

Zum Jahresende traf sich SUT mit dem duisport-Vorstand zum Jahresabschluss-Gespräch im Hafen Duisburg. Thema war die Umstrukturierung des Hafens auf allen Ebenen. Martin Heying sprach dazu mit Markus Bangen (CEO) und Lars Nennhaus (COO/CTO).

SUT: Das Jahr ist fast zu Ende und Themen wie Finanzierungen, Transportketten, Infrastruktur und ökonomische Rahmenbedingungen treiben so manchem Logistiker in diesen Tagen Sorgenfalten ins Gesicht. Wie zufrieden sind Sie mit dem Jahr 2023?

Markus Bangen: In diesem Jahr haben wir viele gute Sachen zum Abschluss bringen können. Die EU-Kommission hat kürzlich das Joint Venture für den Betrieb des bimodalen Terminals auf logport III in Hohenbudberg mit Samskip, Duisport und TX Logistik genehmigt. Das ist übrigens die erste Partnerschaft von Mercitalia Logistics in Deutschland. Die Freigabe durch die EU-Kommission für die Beteiligung der PSA International Pte Ltd aus Singapur am Duisburg Gateway Terminal (DGT) ist ebenso erfolgt. Wir stellen derweil schon zusammen mit unseren Partnern die ersten kaufmännischen Mitarbeiter ein, die gewerblichen Mitarbeiter sind in Vor- oder Ausbildungsmaßnahmen. Mit der Freigabe sind die Betreiber des DGT bestätigt und wir freuen uns auf die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts im Sommer 2024. Mit der Beteiligung an der thyssenkrupp Steel Logistics GmbH haben wir außerdem Entwicklungspotenzial im Hafen, wie wir es nach der Realisierung von Logport I nicht mehr hatten. Durch die Konsolidierung der duisburg-Topchtermgesellschaften aus dem Bereich Industriegüter-Verpackung verbunden mit der Übernahme der RTI-Packaging-GmbH-Niederlassung in Göppingen haben wir Prozesse optimiert und unser Netz weiter in den Süden ausgeweitet. In diesem Jahr haben wir zudem die internen Umstrukturierungen und eine neu ausgerichtete Strategie mit Fokus auf Regionalität und lokale Projekte angestoßen. Ich glaube,

wir können zum einen sehr zufrieden mit dem Jahr 2023 sein. Zum anderen haben wir die nötigen Voraussetzungen geschaffen, um im nächsten Jahr weitere wegweisende Projekte abzuschließen.

SUT: Da haben Sie jetzt einige Projekte des Duisburger Hafens angeschnitten, die ich gerne ausführlicher besprechen würde.

Lars Nennhaus: Zu unseren herausragenden Projekten gehört sicherlich das DGT, das in der Endausbaustufe eine Auslastung



Martin Heying

Lars Nennhaus und Markus Bangen freuen sich über den planmäßigen Baufortschritt am DGT.



Duisport | Andreas Bartel



Lars Nennhaus (l.) und Markus Bangen (r.) arbeiten gemeinsam an der Stabilisierung der Transportketten über den Hafen Duisburg. Ihre Aufgabenbereiche sind dabei klar voneinander getrennt, um die Kommunikation effizient zu halten.

von 850.000 TEU haben wird. Hier stehen schon die ersten Krananlagen und die Brücke für den zukünftigen Lkw-Abfluss wurde bereits eingehoben. Parallel arbeiten wir am Umbau der angrenzenden Terminalstraße die den Verkehr der Terminals Rohrt und Meiderich zusammenführt und optimiert. Soll heißen, wir beziehen auch die Infra- und Suprastruktur um das neue Terminal herum in unsere Pläne mit ein. Das sind Projekte, die die Belastbarkeit des gesamten Standortes langfristig auf bis zu sieben Millionen TEU Umschlagpotenzial erhöhen werden. Dazu kommen die ganzen Digitalisierungsthemen, wie automatische Zufluss-Steuerung und Verkehrsleitsysteme auf den Terminalgeländen und im Hafengebiet in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Der Weiterentwicklung des Hafengebiets und des operativen Geschäfts liegt das Ziel zugrunde, Wachstum am Standort zu ermöglichen und die Logistik-Drehzscheibe Duisburger Hafen zu stärken.

Markus Bangen: Daraus ergibt sich ein fortgesetzter Flächenbedarf. Dazu strukturieren wir im Hafengebiet um. So wie die neue Terminalstraße, die wir gerade ansprechen. Eine weitere Möglichkeit zur Flächengewinnung könnte unser neuestes Projekt beisteuern, die Beteiligung an der Logistik-Tochter von thyssenkrupp Steel. Diese wird in Zukunft als Joint Venture der Duisport-Gruppe mit der Thyssenkrupp Steel Europe AG geführt. Die thyssenkrupp Steel Logistics GmbH verfügt mit den Werkshäfen Schwelgern und Walsum über einen umfangreichen Hafenkomplex. Die Energiewende und die fortschreitende Dekarbonisierung führen mittelfristig zu einer Umnutzung gewaltiger Flächen. Mitten im Herzen des Hafens ergeben sich mittelfristig völlig neue Optionen und Erweiterungsmöglichkeiten für Logistik-Aktivitäten, die es vorher so nicht gab. Gleichzeitig lasten wir unsere Logports stabil aus, während thyssenkrupp auf eine exzellente Logistikinfrastruktur zurückgreifen kann.

Lars Nennhaus: Die im Bau befindliche Tangente zur Erschließung von Logport VI wird an allen relevanten Flächen vorbeiführen, somit ist auch ein direkter Zugang zum Multimodal Terminal Duisburg (MTD) sichergestellt. Das eröffnet Möglichkeiten für alle Beteiligten. Und wir können dann endlich die Dienstleistungen anbieten, die wir bislang aus Platzmangel nicht anbieten können, und zwar allen Kunden des Hafens. Das bringt uns auch die Interessenten wieder, denen wir bislang



Duisport | Andreas Bartel

keine Wachstumsmöglichkeiten anbieten konnten. Die sind schon jetzt sehr interessiert, zurück nach Duisburg zu kommen.

SUT: Stichwort Flächenbedarf: An dem Containerterminal auf logport VI war noch nicht sehr viel los, als ich dort kürzlich vorbeifuhr. Was ist der Grund?

Markus Bangen: In der heutigen Zeit klingt es fast unreal, aber wir waren schlicht zu schnell. Auf dem Gelände von Logport VI,

Anzeige



Leistung entscheidet.






SCHIFFERMANS FRIEND

- ✓ Große Auftragskontingente für unsere Mitglieder
- ✓ Umfassendes Binnenschiffahrts-Know-how
- ✓ Bestimmen Sie mit!

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG
Fürst-Bismarck-Straße 21 \ 47119 Duisburg
T +49 2 03 | 8 00 04-0 \ M duisburg@dtg-eg.de \ www.dtg-eg.de



Lars Nennhaus möchte die Rahmenbedingungen im duisport stetig verbessern.

direkt neben dem Terminal, baut der Schifffahrts- und Logistikkonzern A.P. Møller-Maersk auf einer Fläche von 43.000 Quadratmetern mit direktem Rhein-Anschluss ein Warehouse mit 84 Überladebrücken, Regallagerbereichen und einem Cross-Dock-Bereich, verbunden mit weiteren 50.000 Quadratmetern Außenfläche. Maersk möchte mit dem Betrieb der Anlage auch das direkt angrenzende trimodale Terminal nutzen. Allerdings ist die Maersk-Anlage noch nicht in Betrieb.

Nimmt man dazu das neue Joint Venture mit Thyssenkrupp und die noch nicht erfolgte Fertigstellung der Verkehrswege, ist das Terminal einfach schon vor seiner geplanten Nutzung fertiggestellt worden. Der Gleisanschluss für das Terminal erfolgt übrigens im nächsten Jahr.

SUT: Ist es bei all der Aktivität nicht besorgniserregend, dass aktuell vor allem die Containertransporte europaweit rückläufig sind?

Lars Nennhaus: Das stimmt leider, wir erwarten abschließend einen temporären Rückgang im Containerbereich von bis zu zehn Prozent und gehen davon aus, dass sich der Umschlag 2024 auf diesem Niveau stabilisiert. Unabhängig davon sind wir überzeugt von unserer Strategie und den getroffenen Maßnahmen und treiben die zuvor genannten Aktivitäten mit hoher Energie voran. Wenn die Umschlagzahlen wieder nach oben gehen, sind wir bestens aufgestellt. Bei allen Projekten, allem voran beim DGT, haben wir zudem reichlich Interessen-Bekundungen, die auch mit Mengenzusagen verbunden sind. Daher sind wir hier nicht ohne Grund optimistisch.

SUT: Da lohnt sich offenbar ein Engagement beim Schienengüterverkehr auch für den Hafen Duisburg.

Markus Bangen: Das machen wir ja auch schon längst. Neben der Duisport rail GmbH betreiben wir gleichberechtigt mit der Van Donge & De Roo Group Distri Rail. Möglicherweise werden wir den Gesellschafterkreis noch erweitern, um Duisburg noch stärker zu einem Bündlungsstandort für die Rotterdam- und Antwerpen-Verkehre zu machen.

Dasselbe Ziel verfolgen wir für die Verkehre aus dem Mittelmeerraum mit dem Bau des bimodalen Railport-Terminals in Kartepe bei Istanbul, das Ende nächsten Jahres fertiggestellt werden soll.

Lars Nennhaus: In dem Zusammenhang führen wir auch einen neuen Gateway-Tarif ein. Danach wird für beladene Container oder Trailer, die per Bahn in den Duisburger Hafen einfahren und diesen innerhalb von 96 Stunden wieder mit derselben Ladung verlassen, künftig nur noch die einfache Gebühr berechnet. Für uns bedeutet das erst einmal eine Minderung von Einnahmen, aber in schwierigen Zeiten können wir als Marktführer hier unterstützen und gleichzeitig die Transportketten über Duisburg stabilisieren.

Das sind für uns Non-Profit-Cases mit einem starken Signal an unsere Kunden und dies stärkt langfristig die Gateway-Funktion des Duisburger Hafens.

Markus Bangen: Wir haben alle wichtigen Player als Partner im Hafen und an den Terminals. Von der Rheinschiene sind das mit Terminalbeteiligungen die HGK Intermodal, die Contargo und die HTS Intermodaal, im Schienenbereich, ebenfalls mit Terminalbeteiligungen, die Hupac, Kombiverkehr, TX Logistik, Mercitalia und Samskip. Wir haben gemeinsame Gesellschaften im Terminalbereich mit Hutchison Ports, DP World und jetzt auch PSA. Und auch die großen Seereedereien wie CMA, Maersk und ONE sind mit eigenen Aktivitäten bei uns engagiert. Das ist ein gewaltiger Wert für Duisburg, den wir aber immer wieder stimulieren müssen.

Für das nächste Jahr haben wir zum Beispiel die Sanierung der Straßen auf logport I auf dem Plan. Qualität heißt: Auch der Service und die Kleinigkeiten müssen stimmen. Zu diesen unterstützenden Maßnahmen gehört übrigens auch die Ertüchtigung der Spundwand bei dem Metallverwerter TSR. Die Investition von 5,5 Millionen Euro sind für sich genommen kein Business-Case. Aber die Geschäftsbeziehung mit den Anrainern TSR und Thyssenkrupp sind sehr wohl eines.

SUT: Wird sich das Transportaufkommen im nächsten Jahr wieder spürbar erhöhen?

Markus Bangen: Bis zum Ende des dritten Quartals 2024 werden wir auf dem niedrigeren Niveau von 2023 bleiben. Es deutet



Das bimodale Railport-Terminal in Kartepe bei Istanbul (hier ein CGI der Anlage) soll im vierten Quartal 2024 fertig sein.



Markus Bangen sieht in der „grünen Transformation“ große Chancen für den KV und die Binnenschifffahrt.

auch nichts auf eine vorherige Besserung hin. Ab 2025 werden sich Konsum und Verbrauch wieder einpendeln. In der Chemieindustrie wird allerdings nicht die gesamte Produktion wiederkommen. Wichtig ist, eine weitere Abwanderung im Bereich Chemie zu verhindern.

Lars Nennhaus: Für diese großen, global agierenden Unternehmen sind die Rahmenbedingungen Teil der Standortentscheidung. Deshalb wollen wir für optimale Rahmenbedingungen sorgen. So starten wir im nächsten Jahr das Genehmigungs-

verfahren für ein trimodal angeschlossenes Gefahrgut-Tankcontainer-Lager auf dem DGT mit einer Kapazität von bis zu 800 Tankcontainern. Zusammen mit Koole Terminals werden wir ein Tanklager für flüssige erneuerbare Brennstoffe und Rohstoffe wie Ammoniak entwickeln. Zudem planen wir gemeinsam mit der Kölner Lhyfe GmbH den Bau eines Elektrolyseurs, um lokal grünen Wasserstoff produzieren zu können. All das ist auch Teil der „grünen Transformation“, die wir massiv mit vorantreiben.

SUT: Wie schätzen Sie die Akzeptanz der Wirtschaftsunternehmen und der Bevölkerung für diese Transformation ein, und kann die Binnenschifffahrt auch davon profitieren?

Markus Bangen: Die „grüne Transformation“ muss sich nicht mehr gegen irgendjemanden durchsetzen, sie ist längst Konsens in der Industrie und in der Gesellschaft. Jetzt geht es darum, wie wir es schaffen.

Die Politik muss einen gangbaren Weg vorgeben, damit Planbarkeit entsteht. CO₂-Abscheidung ist kein Tabu mehr. Und so sehe ich im gesamten Bereich neuer Energien oder im Bereich verflüssigtes CO₂ große Zukunftschancen für die Binnenschifffahrt, die wir gemeinsam nutzen wollen. Dazu muss die Flotte an die neuen Anforderungen angepasst werden, es ist ein massiver Ausbau der Flotte nötig. Die Binnenschifffahrt wird einen essenziellen Anteil an der Transformation haben, auch wenn das derzeit im Umweltministerium nicht eingesehen wird.

Anzeige





Fünf Fragen an Lars Nennhaus

SUT: Wie sind Sie in das Hafen- und Terminalgeschäft hineingewachsen?

Lars Nennhaus: Nach dem Studium zum Wirtschaftsingenieur begann ich meine berufliche Laufbahn zunächst für drei Jahre im Bereich der Logistikimmobilien-Entwicklung im Hamburger Umland, gefolgt von fünf Jahren Tätigkeit in leitenden Positionen bei einem privaten Terminalbetreiber im Hamburger Hafen. Dort lernte ich mit Anfang 30 das Hafengeschäft mit all' seinen Facetten von der Pike auf und habe mich bereits damals schon mit Modernisierungen und Umstrukturierungen beschäftigen dürfen. Ich war verantwortlich für drei Terminals, auf denen jeweils Container und Breakbulk, aber auch Schrott und Massengüter umgeschlagen wurden..

SUT: Wann gab es die ersten Kontakte zum Duisport?

Lars Nennhaus: Ich erhielt in 2011 ein Angebot für die Stelle als Managing Director of Port & Logistics Development. Das war eine sehr strategisch ausgerichtete Funktion, in der ich über sieben Jahre lang viele Projekte mit initiieren und entwickeln konnte. 2018 ergab sich die Möglichkeit, mich wieder stärker operativ zu betätigen, und ich nutzte die Möglichkeit, um als Director Technical Services die Firma Hoyer, einen der weltweit führenden Chemielogistiker zu unterstützen. Dort habe ich viele Standorte im Bereich der Werkstätten, Depots und Tankcontainerreinigung geleitet.

SUT: Wie kam es dann zum erneuten Wechsel zum Duisport?

Lars Nennhaus: Als die Stelle zum Technischen Vorstand ausgeschrieben wurde, fühlte ich mich sofort angesprochen und sah die Möglichkeit, die gesammelten Erfahrungen sowohl im operativen als auch im strategischen Bereich zusammenzuführen. Es hat mich sehr gefreut, dass man sich in dem Auswahlverfahren für mich entschieden hat.. So startete ich im November 2022 wieder bei duisport und konnte durch meine frühere Tätigkeit davon Gebrauch machen, dass mir nahezu alle Projekte sowie die meisten der handelnden Personen noch bestens bekannt waren. Das galt vor allem für die beiden herausragenden Bauprojekte, das trimodale Duisburg Gateway Terminal (DGT) und das bimodale Railport-Terminal in Kartepe nahe Istanbul. Bei beiden war ich bereits an der Planung mitbeteiligt.

SUT: Sind mit Ihrer Position weitere Tätigkeiten verbunden?

Lars Nennhaus: Neben meiner Funktion als COO und CTO bei duisport vertrete ich die Interessen des Hafens in diversen

Duisport | Andreas Bartel



weiteren Unternehmen und Gremien. So bin ich beispielsweise gemeinsam mit Matthias Palapys, Generalbevollmächtigter und Leiter der Bauabteilung von duisport, Geschäftsführer der Duisburger Infrastrukturgesellschaft (DIG), die für eine zügige und bedarfsgerechte Bewältigung von städtischen Infrastrukturprojekten sorgt. Ich bin außerdem mit im Vorstand der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV). In diesem Jahr wurde ich auch mit in das Präsidium der Hafentechnischen Gesellschaft (HTG) gewählt, hier mache ich mich für die Belange der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen stark. Ich sehe mich mit meinem Vorstandskollegen Markus Bangen im Namen von duisport auch als Interessenvertreter für die Belange der Binnenhäfen, weshalb wir auch wieder Mitglied im Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) geworden sind. Markus Bangen engagiert sich dazu unter anderem noch im Bundesverband für Logistik (BVL)..

SUT: Haben Sie einen persönlichen Leitfaden für Ihre Tätigkeit im Duisport?

Lars Nennhaus: Leidenschaft und persönliches Engagement für das Unternehmen und den Standort sind meine Triebfedern. Mir ist lokaler und regionaler Fokus wichtig, insbesondere im Hinblick auf den Ausbau und die Weiterentwicklung der Infrastruktur, um so die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu erhöhen.. Als COO bin ich auch für die operativen Einheiten der duisport-Gruppe zuständig, angefangen von der duisport rail über die Kolleginnen und Kollegen in der duisport industrial solutions, in den Terminal- und Port-Service-Einheiten bis hin zum Hafenmeister. Auch diesen Bereichen gilt meine volle Aufmerksamkeit. Neben den einzelnen Mitarbeitenden steht hier das vielfältige Dienstleistungsangebot für unsere Kunden und Partner im Vordergrund.

Martin Heying

SUT: Wirken sich die Umstrukturierungen auch auf die internen Prozesse bei duisport aus?

Lars Nennhaus: Ja, das tun sie. Wir stecken mitten in der Weiterentwicklung der Organisationsstruktur, richten das Unternehmen von der Aufbau- und Ablauforganisation her auf die Zukunft aus. Bereiche werden zusammengefasst, Kompetenzen gebündelt mit dem Ziel, eine noch schlagkräftigere Mannschaft zu formieren.

Markus Bangen: Durch den Wegfall von Hierarchien in den Bereichen erhalten wir übersichtliche Strukturen für Führungskräfte und eine vereinfachte Kommunikation in beide Richtungen, denn auch unsere Kompetenzen im Vorstand sind klar geregelt. Diese Struktur schalten wir zu Jahresbeginn scharf. Das Motto in der gesamten Unternehmensstruktur könnte lauten: Mehr Mitarbeiter, aber weniger Gesellschaften.

Martin Heying