



Das Container-Terminal im Hafen Emmelsum befindet sich in der Erweiterung. Es ist ein wichtiges Element in den Logistik-Konzepten des DeltaPort. Essentiell ist die Zuwegung für den Bahnverkehr.

Gut vorgeplant

Das traditionelle Neujahrsgespräch mit DeltaPort-Chef Andreas Stolte wurde in diesem Jahr zu einem Frühjahrstreffen. SUT sprach mit ihm über aktuelle Projekte und Pläne des Hafenverbundes am Niederrhein.

SUT: DeltaPort ist in den letzten Jahren immer wieder mit vielen zukunftsweisenden Projekten vorangegangen, die mit der Zeit die Früchte tragen, auf deren Ernte Sie es abgesehen hatten. Also alles richtig gemacht am Niederrhein?

Andreas Stolte: Ob wir alles richtig gemacht haben, weiß ich nicht, aber ich denke, vieles entwickelt sich in die richtige Richtung. Wir haben uns sehr frühzeitig damit beschäftigt Perspektiven zu entwickeln. Denn als ich 2016 bei DeltaPort angefangen und eine Bestandsaufnahme gemacht habe, war schon damals deutlich erkennbar: Die gewachsenen Strukturen im Transportgewerbe im Allgemeinen und in den Regionen Niederrhein und Ruhrgebiet im Besonderen, werden auf lange Sicht keinen Bestand mehr haben. Diese Einschätzung ist schneller eingetreten als damals meinerseits prognostiziert. Beschleunigt durch äußere Einflüsse, wie der weltweiten Pandemie, Havarien, dem Ukraine-Krieg und weiterer Konflikt-Herde. Das war sicherlich so nicht absehbar. Gleichwohl haben wir seinerzeit durch unsere Maßnahmen schon die richtigen Schritte



gewählt. Wir haben im Zusammenspiel mit der Universität Duisburg-Essen für uns Kernthemen der weiteren Unternehmensentwicklung erarbeitet: Digitalisierung, Mobilität und Nachhaltigkeit. Aus diesen Clustern entwickeln wir unsere Business Cases. Digitalisierung dient dabei als Steuerungsmodul für alles, was wir vorhaben. Mobilität bedeutet für uns aktiv gestaltete Verkehrsverlagerung vom direkten Verkehr per Lkw hin zum Kombinierten Verkehr, spricht auf die umweltschonenden Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn. Die von der Straße verlagerten Verkehre wirken zweifach nachhaltig: In Bezug auf die Zuverlässigkeit der Transportketten und auf klimafreundliche Transporte.

SUT: Eines der Projekte, die jetzt das Laufen lernen, dürfte LOG4NRW sein ...

Andreas Stolte: In der Tat haben wir im Segment Mobilität unser Hafen- und Bahn-Konzept LOG4NRW entwickelt und im November letzten Jahres gestartet. Durch die Unterspülung der Bahnbrücke über die Emscher, die inzwischen auch schon abge-



EcoPort813 wächst: Die Hafenchefs Bettina Brennenstuhl (Dortmund) und Andreas Stolte (DeltaPort) freuen sich.

DeltaPort | Hafen Dortmund

baut wurde, sind ausgerechnet wir, die Ideengeber dieser Initiative, von der Gesamtkonzeption LOG4NRW zunächst einmal abgeschnitten. Aber durch das außerordentliche Engagement der DB-Netz, jetzt InfraGo, wird die Bahninfrastruktur wieder an die Hauptstrecke angeschlossen. Ohne die Brücke gibt es keine Bahnverbindung in das Containerterminal Emmelsum und damit verpufft der Effekt der Verlagerung von der Straße bis zum Herbst 2024. Ich hätte mich jetzt als Initialgeber und Ideengeber zurückziehen und egoistisch sagen können: Bevor DeltaPort nicht wieder am Netz ist, machen wir hier gar nichts mehr. Aber das wäre zu kurz gesprungen. Wir haben im Land riesige Probleme mit der Straßeninfrastruktur, besonders mit den Brücken. Als Beispiel nenne ich die A42-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal und die Rahmedetalbrücke im Sauerland. Zusammen mit der Mauterhöhung waren die Bedingungen für den Start von LOG4NRW nicht nur ideal, sondern auch dringend nötig und deshalb haben wir uns da auch nicht quergestellt.

SUT: Geht es Ihnen bei LOG4NRW ausschließlich um die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und das Schiff?

Andreas Stolte: Nicht nur, mit LOG4NRW schaffen wir natürlich das Netzwerk, um Verkehre wirklich aktiv zu verlagern. Wir schaffen aber auch Resilienz, indem wir das westliche Ruhrgebiet über LOG4NRW und die Drehscheibe Dortmund an die Nordhäfen anbinden. Denn neben der angesprochenen Brückenproblematik werden wir insbesondere am Rhein vor dem Hintergrund des Klimawandels immer wieder mit Herausforderungen wie Hoch- und Niedrigwasser rechnen müssen. Gibt es hingegen ein Problem auf der Elbe, weil die „Ever Given“ nicht im Suezkanal strandet, sondern auf der Unterelbe, hat das östliche Ruhrgebiet ein Problem und wir könnten die Verkehre mit LOG4NRW über DeltaPort und Duisburg in den Westhafen routen.

Das ganze System wirkt also mit entsprechender Querredundanz und verschafft der Logistik damit einen erheblichen Vorteil an Sicherheit. Ich glaube, dass in fast allen Bereichen Probleme erst ernst genommen werden, wenn die Folgen so drastisch sind, dass man sie nicht mehr ignorieren kann. Ich glaube, das haben wir bei DeltaPort vermieden. Wir haben hier am Niederrhein ein Bewusstsein in den Kommunen verankert, dass die Erhaltung der Häfen als logistische Drehscheibe essentiell ist.

SUT: Es wird oft nicht verstanden, dass ein Hafen nicht nur der Ort ist, wo Schiffe be- und entladen werden.

Andreas Stolte: Ich gehe noch weiter: In der Vergangenheit wurden die Häfen fast überall nur für sich betrachtet. Ein Hafen kann aber per Definition gar nicht für sich sein, sondern ist ein Interface im Rahmen logistischer Ketten. Ich kann eine funktionierende Logistik überhaupt nur in der Kombination, in der Kooperation beziehungsweise in der Verknüpfung über die Häfen entwickeln, und das ist die Grundlage für LOG4NRW. Bei einer Informationsveranstaltung der Hamburg Hafen Marketing zum Thema LOG4NRW Mitte März in Dortmund, haben wir einen sehr starken Zuspruch von der Industrie, dem produzierenden Gewerbe und dem Handel bekommen. Deshalb werde ich dafür, solche Projekte überall im Land zu starten, wo es geht, natürlich mit den jeweiligen regionalen Voraussetzungen, denn wir werden zunehmend diese Kooperationen brauchen, wenn unsere Transportketten langfristig funktionieren sollen.

SUT: Somit sind die Binnenhäfen prädestiniert, Nachhaltigkeit und Mobilität miteinander zu verbinden.

Andreas Stolte: Das sehe ich so. Ein Projekt, das Nachhaltigkeit und Mobilität verbindet, ist unser Projekt Cool Corridor, das jetzt Fahrt aufnimmt. Wir hatten im Februar diesen Jahres im Rhein-Lippe-Hafen Richtfest für das neue Kühlhaus von Nordfrost. Auf 16,5 Hektar wird das neue Kühlhaus ab Mitte 2024 Lagerkapazitäten in allen Temperaturbereichen bieten. In-

Anzeige

Leistung entscheidet.

LADUNG FREI HAUS

- \ Bei uns fühlt sich selbst das Haus **zuhaus**e
- \ Weil wir über die erforderliche **Nähe** und **Erfahrung** verfügen

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG
 Fürst-Bismarck-Straße 21 \ 47119 Duisburg
 T +49 2 03 | 800 04-0 \ M duisburg@dtg-eg.de \ www.dtg-eg.de



Nordfrost feierte kürzlich Richtfest bei seiner neuen Kühlhaus-Anlage im Rhein-Lippe-Hafen.



Nordfrost

samt stehen dann in der Startphase 25.000 Palettenstellplätze und zahlreiche Value Added Services zur Verfügung. Das Kühlhaus auf dem Terminal ermöglicht es, den Transport temperaturgeführter Waren auf eben diesen umweltfreundlicheren Cool Corridor zu verlagern. Durch den Wasserweg sparen die Nordfrost-Kunden pro Container mehr als 65 Prozent CO₂ ein. Das ist ein signifikanter Beitrag zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen.

SUT: Das klingt gut. Was verändert sich in der Transportkette durch den Cool Corridor?

Andreas Stolte: Früher kam etwa der Bananendampfer aus Mittelamerika, wurde in Rotterdam gelöscht, von dort aus ging es per Kühlkoffer-Lkw ins Hinterland. Diese Logistikkette hat sich seitdem nicht geändert, obwohl wir inzwischen mit Reefer-Containern operieren, denn die Ladung verlässt im Seehafen den Container. Die Effektivität des Ladungsträgers Container verschwindet somit.

Mit dem Cool Corridor wird der Reefer-Container ohne Lkw ins Hinterland durchgeroutet. Der Binnenschifftransport spart bereits zwei Drittel des CO₂-Ausstoßes ein gegenüber dem Ausstoß, der im Direktverkehr per Lkw erzeugt wird. Der zweite Punkt ist der, dass gerade die temperaturgeführte Logistik von der Kapitalintensität der Assets die teuerste ist.

Schaue ich mir in dem Zusammenhang die Korridore an, insbesondere im Großraum Rotterdam, dann erkenne ich dort permanente Stausituationen auf der Straße. Ergo steht mein teures Asset im stockenden Verkehr und kann nicht effizient zum Einsatz gebracht werden. Darüber hinaus fehlen uns zunehmend Fahrer, die maximal effizient einzusetzen wären, anstatt sie auf der Autobahn im Stau stehen zu lassen.

Mit dem neuen Cool Corridor bewege ich erst vom Standort Wesel die mit dem Binnenschiff transportierten Container über die Straße. Der somit erst auf der sogenannten „last mile“ zum Einsatz kommende Lkw-Fahrer bewegt daher, aufgrund der weitaus kürzeren Strecken im Nah- und Regionalverkehr, deutlich mehr Container je Einsatzschicht, als dies im Rahmen eines Lkw-Direkttransportes ab dem Seehafen in das Hinterland möglich ist. Aufgrund der Lage des Kühl-Terminals am nördlichen Rand

des Ruhrgebiets und damit in unmittelbarer Nähe zahlreicher Empfänger dieses Ballungsraums, erzeuge ich auch eine vier- bis fünffach höhere Kapitaleinsatzeffizienz, weil die eingesetzten Assets, wie Zugmaschine und Auflieger, sich viel häufiger „drehen“.

SUT: Ich erinnere mich, dass hier auch die Abwärme der benachbarten Aluminium-Hütte als Energielieferant für die Kühlhäuser im Konzept beinhaltet waren.

Andreas Stolte: Ja, zusammen mit dem Cool Corridor war dies mit entscheidend, warum sich Nordfrost für das Projekt entschieden hat. Im Rahmen des Projektes durchgeführte Untersuchungen der Märkte haben gezeigt, dass temperaturgeführte Logistik per Reefer-Container im Kombinierten Verkehr des Hinterlandes nahezu nicht stattfindet.

Das heißt für uns aber auch, wir haben einen Riesenmarkt für uns erschließen können: Daher hoffe ich, dass hier auch der Grundsatz gilt: „Der frühe Vogel fängt den Wurm.“

SUT: Beim Thema Nachhaltigkeit kommt automatisch auch das Thema Energiewende und damit Wasserstoff als neuer Energieträger zur Sprache, in diesem Bereich engagiert sich der durch DeltaPort initiierte Förderverein für Wasserstoff und nachhaltige Energie EcoPort813 ...

Andreas Stolte: Das stimmt, es ist ja inzwischen durch die Medien gegangen, dass wir uns intensiv mit dem Thema der Energietransformation beschäftigen. Aufgrund eines stetigen Mitgliederzuwachses haben wir inzwischen 22 Mitglieder, das heißt, wir konnten unsere Mitgliederzahl innerhalb eines Jahres mehr als verdoppeln. Erst kürzlich ist der Hafen Dortmund beigetreten.

Alle Mitglieder haben erkannt, dass die Abkehr von fossilen Energieträgern und die Einsparung von CO₂ nicht nur ökologisch notwendig, sondern auch ökonomisch eine der größten Herausforderungen der Zukunft ist. Und eben auch die Binnenhäfen an Rhein und Ruhr stehen vor einer Transformation ungekannten Ausmaßes, da wir zum einen große Teile unseres Kerngeschäftes verlieren, da der Umschlag fossiler Energieträger als endlich zu bezeichnen ist, zum anderen aber für die Anpassung der Häfen erhebliche Investitionen notwendig sind.

In dieser Situation ist es von entscheidender Bedeutung, dass sich Akteure vernetzen, dass sie gemeinsam Projekte zur Dekarbonisierung auf den Weg bringen, Synergien nutzen und alternative Ansätze finden. Und das sieht man auch in Dortmund so.

SUT: Sehen Sie Wasserstoff als zukünftiges Massengut in der Binnenschiffahrt respektive in den Binnenhäfen?

Andreas Stolte: Die Versorgung der Industrie wird im Wesentlichen per Pipeline erfolgen. Aber der Bedarf wird weitaus größer sein und weitreichende Transporte nötig machen. Wir setzen darauf, dass Wasserstoff über flüssigen Ammoniak als Trägermedium transportiert wird.

Das sind zwar mittel- bis langfristige Planungen, denn wir müssen unsere Infrastruktur anpassen – Ammoniak ist ein Gefahrstoff und die Cracker brauchen Platz und benötigen Abstand zu besiedelten Gebieten. Die Realisierung mit all diesen Umständen und Bedingungen wird Zeit kosten.

Umso wichtiger ist es aber, dass wir als Logistikknoten uns



Die Entwicklung des Rhein-Lippe-Hafens ist eng mit dem benachbarten Contargo-Container-Terminal verbunden.

schon jetzt über unsere zukünftige Rolle klar werden und entsprechend planen: Wo stelle ich einen Cracker hin? Macht es Sinn, Ammoniak dorthin zu bringen, wo ich vielleicht viel Wasserstoff brauche, aber eben keinen Ammoniak. Der Trick an dieser Art des Transports wäre, dass man den Ammoniak am Zielort wiederverwendet, weil der Wasserstofftransport viel teurer ist als der Ammoniaktransport.

Es könnte also sein, dass es mehr Sinn macht, den Ammoniak viel tiefer ins Hinterland zu bringen, um dort dann mit kleineren Crackern den Wasserstoff vom Ammoniak zu trennen. Hier kommen Binnenschiffe, Züge und Binnenhäfen ins Spiel. Es wird Hubs geben müssen, und da sehen wir DeltaPort. Wir brauchen zum Beispiel Abfüllstationen für Druckgascontainer. Die Druckgascontainerlogistik lässt sich in die herkömmliche Containerlogistik integrieren und der Rhein ist wiederum der Korridor, wo die großen Containerströme bewegt werden. Deshalb ist die Container-Binnenschifffahrt auch der natürliche Freund des Wasserstoffs.

SUT: Haben Sie im Bereich Digitalisierungen neue Projekte in Planung?

Andreas Stolte: Im Rahmen unserer Digitalisierungs-Projekte verfolgen wir gemeinsam mit der Hochschule Rhein-Waal und den Hochschulen Arnheim und Nijmegen ein Projekt für autonomes Fahren auf Betriebsgeländen, denn auch hier werden wir mit der Zeit ein massives Personalproblem bekommen. Es ist also nur konsequent, die Bereiche auszuloten, in denen eine Autonomisierung möglich ist.

Im öffentlichen Straßenverkehr wird das nach unserer Einschätzung aufgrund erheblicher gesetzlicher Hürden auf lange Sicht noch nicht möglich sein. Auf abgegrenzten Betriebsgeländen eventuell aber schon. Im Kombinierten Verkehr hält sich ein Fahrer im Verhältnis länger auf Betriebsgeländen auf als im Fernverkehr. Hier wäre der Effekt also besonders stark.

Martin Heying

MTS

Zum nächstmöglichen Zeitpunkt suchen wir einen Mitarbeiter (m/w/d) für den Bereich Qualität / Schiffssicherheit

Deine Aufgaben

- Qualitäts- und Sicherheitsmanagement für Tankmotorschiffe
- Prozessmanagement
- Auditdurchführung an Bord von Tankmotorschiffen
- Notfallmanagement
- Organisation und Durchführung von Schulungen

Dein Profil

- Abgeschlossene Ausbildung im Bereich Logistik
- Kenntnisse im Bereich QM, vorzugsweise in der Schifffahrt / Spedition
- Technisches Verständnis
- Sehr gute Englischkenntnisse in Wort u. Schrift
- Gute EDV-Kenntnisse in den MS-Office- Programmen
- Strukturiertes und selbstständiges Arbeiten, Organisationstalent
- Kommunikativ, zuverlässig, flexibel, mobil

Unser Angebot

- Attraktive Arbeitsumgebung
- Remote möglich
- Aktive Mitgestaltung
- Weiterbildungen
- Attraktive Vergütung
- Weitere Benefits: Laptop, Mobilfon usw.

WILLKOMMEN AN BOARD!
Bewerbungen an:
katja.hessler@maintank.com

MAINTANK

www.maintank.com

Schiffahrtsgesellschaft mbH | Mainstraße 45 | 63939 Wörth
Tel. +49 (0) 9372 / 99 00-0 | Mail info@maintank.com