



Drei unter einem Dach

Niedrigwasser, gestörte Lieferketten und steigender Kostendruck verändern die Logistik. Andreas Stolte, Geschäftsführer von Deltaport, erklärt im Interview mit der SUT, warum intermodale Konzepte zur Überlebensfrage werden.



Deltaport

Andreas Stolte, Geschäftsführer von Deltaport.

SUT: Herr Stolte, Sie führen Deltaport seit zehn Jahren. Was prägt Ihren Blick auf einen Binnenhafen?

Andreas Stolte: Ein sehr praxisnaher Ansatz. Ich versuche, Hafenentwicklung konsequent aus der Sicht der Kunden zu denken. Das liegt daran, dass ich rund 30 Jahre selbst in der Logistik tätig war. Ich kenne die Anforderungen der Verlager und weiß, wo im Alltag Probleme entstehen. Dazu kommt eine persönliche Komponente: Ich bin auf einem Binnenschiff groß geworden. Insofern habe ich eine enge Verbindung zu diesem System und auch ein gutes Gefühl dafür, wie Transportketten tatsächlich funktionieren.

SUT: Was ist Deltaport heute genau?

Stolte: Deltaport ist ein Zusammenschluss aus drei Standorten: dem Stadthafen Wesel, dem Rhein-Lippe-Hafen und dem Hafen Emmelsum. Jeder Hafen hat seine Schwerpunkte: von Schüttgut über Flüssiggüter bis hin zu Containern. Früher waren diese Häfen getrennt organisiert, heute bündeln wir sie unter einem

Dach. Das schafft Synergien, vermeidet Doppelstrukturen und ermöglicht eine klare strategische Ausrichtung.

SUT: Hafeninfrastruktur ist auf sehr lange Zeiträume ausgelegt. Welche Rolle spielt das in Ihrer Strategie?

Stolte: Eine sehr zentrale. Wir investieren in Anlagen mit Laufzeiten von mehreren Jahrzehnten, teilweise bis zu 80 Jahren. Gleichzeitig verändert sich das Umfeld immer schneller. Deshalb ist es wichtig, Entwicklungen frühzeitig mitzudenken und Investitionen so auszurichten, dass sie auch langfristig tragfähig bleiben. Genau aus diesem Grund haben wir systematisch analysiert, welche großen Trends auf uns wirken und wie wir darauf reagieren müssen.

SUT: Welche Trends sind für Sie besonders entscheidend?

Stolte: Vor allem der Klimawandel. Für uns als Rheinanlieger bedeutet das konkret: Der Fluss ist nicht mehr so verlässlich wie früher. Niedrigwasser tritt häufiger auf, Schiffe können weniger laden, Transporte verteuern sich. Das hat direkte Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt und zwingt uns, flexibler zu werden. Wir reagieren darauf, indem wir die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Unser Ansatz ist, Schiff, Schiene und Straße sinnvoll zu kombinieren. Wenn das Schiff durch Niedrigwasser eingeschränkt ist, muss die Schiene einspringen können und umgekehrt. Diese Flexibilität wird künftig entscheidend sein.

SUT: Das heißt, die Schiene gewinnt als Ergänzung zur Binnenschifffahrt an Bedeutung?

Stolte: Genau. Wir sehen die Schiene ganz klar als strategische Ergänzung zum Schiff, gerade in Zeiten wachsender Unsicherheiten auf der Wasserstraße. Dafür bauen wir gezielt unsere Bahninfrastruktur aus. Im Hafen Emmelsum entwickeln wir einen Railport mit zusätzlichen Gleisen und Umschlagflächen. Damit schaffen wir die Voraussetzung, dass Kunden ihre Transporte flexibel zwischen Schiff und Schiene organisieren können. Wichtig ist dabei, dass dieser Wechsel im Alltag auch wirklich funktioniert – also schnell, zuverlässig und wirtschaftlich.

SUT: Sie sprechen auch von angepassten Kostenstrukturen. Was verstehen Sie darunter?

Stolte: Intermodalität scheitert oft nicht an der Technik, sondern an wirtschaftlichen Hürden. Wenn der Wechsel zwischen Verkehrsträgern kompliziert oder zu teuer ist, wird er im Alltag nicht genutzt. Deshalb versuchen wir, die Systeme so zu gestalten, dass Kunden flexibel reagieren können, ohne jedes Mal ihre





Kalkulation komplett umstellen zu müssen. Nur dann wird Intermodalität wirklich gelebt.

SUT: Ein praktisches Beispiel ist Ihr „Cool Corridor“. Was steckt dahinter?

Stolte: Der „Cool Corridor“ zeigt sehr gut, wie man Logistik neu denken kann. Früher wurden Kühlcontainer im Seehafen entladen und die Ware per Lkw ins Hinterland transportiert. Wir lassen den Container geschlossen und bringen ihn per Binnenschiff direkt zu uns nach Wesel. Erst dort wird er entladen und weiterverteilt. Dadurch reduzieren wir den Lkw-Verkehr auf langen Strecken, senken Emissionen und nutzen die vorhandenen Fahrer effizienter. Der Lkw wird gezielt auf der letzten Meile eingesetzt, wo er seine Stärken hat. Gleichzeitig können wir die Container im Hinterland direkt für den Export vorbereiten. Das reduziert Leerfahrten deutlich und erhöht die Auslastung.

SUT: Das heißt, Sie denken die Prozesse ganzheitlicher?

Stolte: Genau. Es geht nicht nur um den Transport, sondern um die gesamte Logistikkette. Wenn man Import und Export besser verzahnt und Container mehrfach nutzt, entstehen enorme Effizienzgewinne. Das ist für mich der Kern moderner intermodaler Logistik.

SUT: Welche Rolle spielt dabei das Thema Resilienz?

Stolte: Eine zentrale. Die letzten Jahre haben gezeigt, wie anfällig globale Lieferketten sind. Ob Blockaden wichtiger Verkehrswege, geopolitische Krisen oder extreme Wetterlagen – wir müssen flexibler werden. Intermodale Systeme bieten die Möglichkeit, auf Störungen zu reagieren und alternative Wege zu nutzen. Das wird künftig genauso wichtig sein wie die Kostenoptimierung.

SUT: Mit „LOG4NRW“ gehen Sie noch einen Schritt weiter. Worum geht es dort?

Stolte: Dabei bauen wir gemeinsam mit Partnern ein Netzwerk auf, das containerisierte Güterströme über mehrere Verkehrsträger organisiert und stärker in regionale Verteilverkehre integriert. Die Idee ist, den Lkw konsequent auf die letzte Meile zu konzentrieren. Für lange Strecken sind Schiff und Schiene sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch deutlich effizienter. Dadurch verändert sich die Rolle des Hafens deutlich. Ein Hafen ist heute nicht mehr nur ein Umschlagplatz. Er wird zum Knotenpunkt, der verschiedene Verkehrsträger verbindet, Flächen bereitstellt und logistische Prozesse organisiert. Gleichzeitig spielen Themen wie Energie, Digitalisierung und Nachhaltigkeit eine immer größere Rolle.

SUT: Stichwort Energie: Welche Pläne verfolgen Sie dort?

Stolte: Mit unserer Initiative Ecoport 813 arbeiten wir daran, eine Wasserstoff-Wertschöpfungskette aufzubauen. Dabei beschäftigen wir uns unter anderem mit flüssigem Ammoniak als Energieträger. Für uns ist das nicht nur ein ökologisches, sondern auch ein wirtschaftliches Thema. Klassische Güterströme, etwa im Bereich fossiler Energieträger, werden zurückgehen. Darauf müssen wir vorbereitet sein.

SUT: Was bedeutet das für die Zukunft von Binnenhäfen?

Stolte: Dass sie sich breiter aufstellen müssen. Wer nur auf klassische Umschlagmengen setzt, wird es schwer haben. Es geht darum, flexibel auf neue Anforderungen zu reagieren, neue Geschäftsfelder zu erschließen und verschiedene Funktionen miteinander zu verbinden.

SUT: Wenn Sie den intermodalen Transport der Zukunft in einem Satz beschreiben müssten: Wie lautet er?

Stolte: Er wird nur dann erfolgreich sein, wenn wir die Stärken von Schiff, Schiene und Lkw gezielt kombinieren, statt sie gegeneinander auszuspielen.

SUT: Und was erwarten Sie von der Politik?

Stolte: Ein klares Verständnis dafür, wie wichtig funktionierende Infrastruktur ist. Wasserstraßen, Schienen und Straßen sind keine Nebensache, sondern die Grundlage wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit. Ohne sie funktionieren weder Industrie noch Logistik und damit auch nicht unser Wohlstand.

Das Gespräch führte Jacqueline Engler.

Anzeige



Ihr Schiff - Unsere Verantwortung

Neubau, Umbau, Restauration und Sanierung








info@schiffswerft-bolle.de
schiffswerft-bolle.de
039349 94590

Schiffswerft Bolle GmbH
Schiffswerft 5
39317 Neuderben

Anzeige

Ideale Standortfaktoren für resiliente und nachhaltige Logistik

- optimale Lage zu den ARA-Häfen und zum Ruhrgebiet
- Logistiklösungen aus einer Hand mit eigener Bahn und Bahninfrastruktur
- trimodale Verkehrsanbindung

DeltaPort ///

Niederrheinhäfen

- Umschlag von Schütt-, Stück- und Flüssiggütern sowie Containern
- 15 ha Flächenpotential für hafenaffine Gewerbe- und Industriebetriebe

DeltaPort Niederrheinhäfen GmbH

www.deltaport-niederrheinhaefen.de