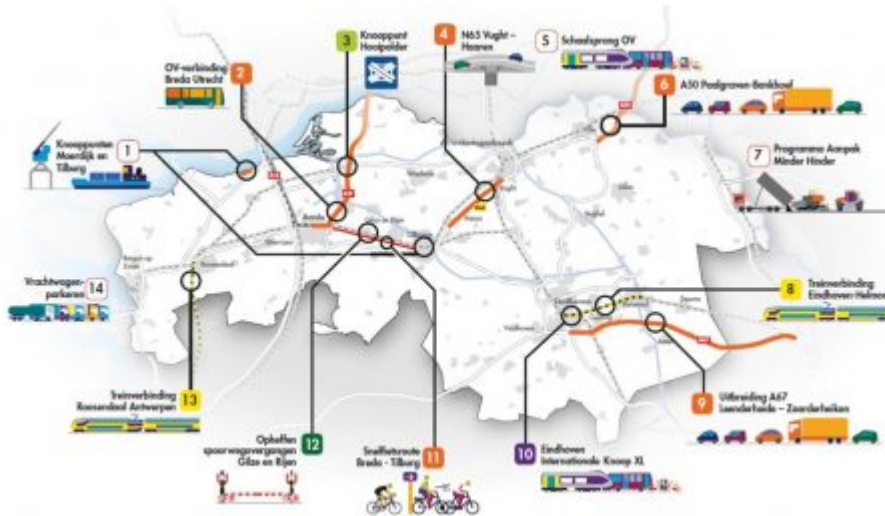


MEHR FRACHTTRANSPORTE PER BINNENSCHIFFFAHRT



Der Hafenbetrieb Rotterdam und die Stichting Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum Brabant (MCA Brabant) haben einen Kooperationsvertrag unterzeichnet. Die Zusammenarbeit zielt auf die Durchführung von mehr Containertransporten per Binnenschifffahrt zwischen Rotterdam und Nordbrabant ab.

2018 wurden im Rotterdamer Hafen über 8,6 Mio. Container umgeschlagen (14,5 Mio. TEU). Nordbrabant ist mit über 1 Mio. Containern eine der bedeutendsten Hinterlandregionen von Rotterdam, hat jedoch einen relativ hohen Anteil an Lkw-Transporten und damit an der weiter zunehmenden Belastung des Straßennetzes. Mit einem verstärkten Frachttransport per Binnenschifffahrt anstatt mit dem Lkw (Modal Shift) wäre eine bessere Erreichbarkeit des Hafens und auch der Region möglich.

Emile Hoogsteden, Geschäftsführer für Container, Stückgut und Logistik beim Hafenbetrieb Rotterdam: „Eine durchdachte Verbindung des Rotterdamer Hafens mit Brabant ermöglicht eine strukturell höhere Zuverlässigkeit des multimodalen Transports und trägt damit zur Nachhaltigkeit bei Erreichbarkeit und Wachstum eines der bedeutendsten Logistikhubs in den Niederlanden bei.“

Hendrik-Jan van Engelen, Vorstand der Stiftung MCA Brabant: „Eine gute Verbindung mit dem Rotterdamer Hafen über das Wasser ist für Brabanter Verlade- und Transportunternehmen von wesentlicher Bedeutung, um weiteres Wachstum zu ermöglichen. Dadurch werden nicht nur zahlreiche Lkw

von der Straße geholt, zuverlässige Schiffsverbindungen sorgen auch für Zuverlässigkeit in der gesamten Lieferkette. Wir sind sehr bestrebt, alle Initiativen, die wir mit dieser Zusammenarbeit beabsichtigen, in Gang zu setzen.“

Eine der Initiativen, die die Partner 2019 umsetzen, ist der Ausbau des digitalen Informationsaustauschs zwischen dem Rotterdamer Hafen und den Brabanter Binnenschiffahrtsterminals. Indem wir rechtzeitig die korrekten Informationen teilen, beispielsweise über die Ankunft von (See-) Schiffen und Containern, kann auf beiden Seiten effizienter geplant werden und kommt es zu weniger Verzögerungen in der Binnenschiffahrt. Außerdem werden die Partner prüfen, wie der Transport zwischen Brabant und Rotterdam rasch nachhaltiger gestaltet werden kann, etwa durch die Nutzung von Batteriespeichern für den Antrieb von Binnenschiffen.

Der Kooperationsvertrag knüpft an frühere Initiativen des Hafenbetriebs Rotterdam an, mehr Containerfracht zu bündeln und nach einem festen Fahrplan für Verbindungen von Punkt zu Punkt zu transportieren. So entstand 2018 der sog. West-Brabant-Korridor. Diese Verbindung zwischen den Deepsea-Containerterminals auf der Maasvlakte und den Brabanter Binnenschiffahrtsterminals in Moerdijk, Oosterhout und Tilburg sorgte bereits für 20 % mehr Frachttransporte per Binnenschiffahrt und eine um 35 % kürzere Hafenverweilzeit der Binnenschiffe.

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam

EINE ÄRA GEHT ZU ENDE



12 Jahre lang prägten die verschiedenfarbigen „Sandberge“ das Bild des Alberthafens. Rund 270.000 Tonnen Flussspat wurden während dieser Zeit im Hafen Dresden umgeschlagen und gelagert. Pro Jahr haben etwa 35 Binnenschiffe rund 22.000 Tonnen Flussspat transportiert.

Flussspat – ein Mineral, das als Massengut hervorragend für den Transport per Binnenschiff geeignet ist. Aus verschiedenen Bergwerken weltweit wird der Rohstoff per Seeschiff nach Rotterdam gebracht und anschließend per Binnenschiff zum Alberthafen Dresden, wo die sortenreine Lagerung erfolgt. Lediglich die „letzte Meile“ bis zum Kunden Fluorchemie in Dohna wird per LKW absolviert.

Nun wurde die Lagerung ab 01.04.2019 auf der bisherigen Hafenfläche durch das Umweltamt Dresden untersagt. Grund hierfür seien laut der Behörde „erhebliche Mängel an den Hafenanlagen, die zur Gefährdung von Boden und Gewässer führen.“ Damit bleibt der Fluorchemie in Dohna, die den Flussspat seit 1903 auf ihrem Gelände verarbeitet, nur eine Lösung: die Anlieferung des Rohstoffes per LKW. „Wenn 20.000 Tonnen Flussspat ab jetzt auf der Straße transportiert werden müssen, sind das etwa 800 LKW-Fahrten zusätzlich“, erklärt SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff. „Dadurch werden die ohnehin schon stark befahrenen Autobahnen noch mehr belastet.“

Um die Fluorchemie bei den Flussspat-Zuführungen zu unterstützen, hat die SBO eine Kooperation mit dem Hafen Haldensleben (UHH Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH) geschlossen. „Ab 01.04.2019

werden die Flussspat-Binnenschiffe nun in Haldensleben ausgeladen“, sagt Heiko Loroff. „Anschließend erfolgt der LKW-Transport in das rund 270 Kilometer entfernte Dohna.“

Quelle und Foto: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH