

KOOPERATION STÄRKT CONTAINERBINNENSCHIFFFAHRT



In verschiedenen Korridoren arbeiten Barge Operators, Deepsea- und Inlandsterminals bei der Bündelung von Containern zusammen. Der Hafenbetrieb Rotterdam unterstützt diese Marktinitiativen, die zur Optimierung der Containerbinnenschiffahrtsskette beitragen.

Die Korridor-Initiativen entstanden aus den branchenweiten Gesprächsrunden zur Containerbinnenschiffahrt, die der Hafenbetrieb Rotterdam 2017 als Antwort auf die zunehmenden Wartezeiten für Containerbinnenschiffe in Rotterdam einrichtete. Sie stellen, abgesehen vom Planungstool Nextlogic, eine Teillösung für diese Problematik dar.

Korridore sind die Wasserstraßenverbindungen zwischen dem Rotterdamer Hafen und den Hinterlandregionen, auf denen Binnenschiffe fahren und entlang derer sich viele Inlandsterminals befinden. Barge Operators und Inlandsterminals arbeiten gemeinsam daran, Container für spezifische Deepseaterminals zu bündeln. So können große Containervolumina zwischen den Deepsea- und Inlandsterminals durch regelmäßigen Linienverkehr per Binnenschiff an- und abtransportiert werden. Mit den Deepseaterminals werden Vereinbarungen über Zeitfenster für das Be- und Entladen der Container und die Mindestanzahl der umgeschlagenen Container (Moves) pro Binnenschiff getroffen. So wird die Abfertigung der Containerbinnenschiffahrt im Rotterdamer Hafen zuverlässiger und effizienter.

Die Kooperation auf Korridorebene kommt allen an der Wertschöpfungs-

kette beteiligten Akteuren zugute. Barge Operators können die Auslastung ihrer Schiffe erhöhen und haben einen wöchentlichen festen Anlauftermin an den Deepseaterminals ohne Wartezeiten. Auf diese Weise profilieren sie sich als zuverlässiger Transportpartner für Verloader und Spediteure. Deepseaterminals können ihre Kran- und Kaikapazitäten besser ausnutzen, indem sie größere Anläufe per Binnenschiff abwickeln. Für alle Akteure – sowohl für Barge Operators als auch für Deepseaterminals – wird dadurch ein Teil der Binnenschiffplanung berechenbarer.

Die ersten Korridore kamen 2018 mit Unterstützung des Hafenbetriebs Rotterdam zustande: der West Brabant Corridor (WBC) und der Ruhr Express. Beide Initiativen wurden in den letzten Jahren weiterentwickelt und verzeichnen vielversprechende Ergebnisse wie z. B. weniger LKW-Einsatz und mehr regelmäßige Abfahrten pro Deepseaterminal. Weitere Marktteilnehmer haben Initiativen zur Kooperation und Bündelung auf verschiedenen Korridoren in den Niederlanden und Deutschland entwickelt. Nach dem North West Central Corridor und dem Limburg Express arbeiten auch der CAN Corridor und der Maascorridor beim Linienverkehr zu bestimmten Deepseaterminals in Rotterdam zusammen.



Als Container Allianz Niederrhein (CAN) arbeiten European Gateway Services (EGS), Haeger & Schmidt Logistics und Contargo Waterway Logistics (CWL) auf dem Korridor Rotterdam – Nordrhein-Westfalen zusammen. Zweimal pro Woche erfolgen Transporte nach einem festen Fahrplan zwischen den Inlandsterminals in Emmerich und Duisburg und den Deepseaterminals APM Terminals Maasvlakte II und Hutchison Ports ECT Euromax. „Der CAN-Korridor verbindet zwei wichtige Wirtschaftsregionen mit einander“, äußert sich Cok Vinke von Contargo Waterway Logistics.

„Der Korridor ist auch wegen der garantierten Abfertigung im Rotterdamer Hafen so erfolgreich. Kunden schätzen diesen Service, aufgrund der Planbarkeit für ihre logistische Kette, immer mehr.

Im Maas-Korridor bündelt BCTN die Container der eigenen Inlandsterminals Roermond, Venray und Den Bosch in Nimwegen und Alblasserdam. Von den verschiedenen Inlandsterminals aus gibt es Liniendienste zu jedem der Deepseaterminals in Rotterdam. Containerfracht von den entlang des Albertkanals in Belgien (Geel, Beringen und Meerhout) gelegenen BCTN-Terminals wird nach Alblasserdam verschifft, dort gebündelt und per Binnenschiff zu den Rotterdamer Deepseaterminals transportiert und wieder zurück. „Die Korridor-Vorgehensweise schafft Sicherheit für alle beteiligten Akteure“, sagt Joop Mijland, CEO von BCTN. „Mit BCTN zu fahren bedeutet Zuverlässigkeit auf der Basis fester Zeitfenster, und zwar mit einem nachhaltigen Netzwerk an Inlandsterminals. Und das mit Binnenschiffen, die mit Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffantrieb fahren.“

Der Limburg-Express verbindet die Inlandsterminals Hutchison Ports Venlo und Barge Terminal Born viermal pro Woche mit Rotterdam World Gateway (RWG), Hutchison Ports ECT Delta und ECT Euromax. Dieser Korridor wird derzeit weiterentwickelt. Ziel ist es, noch mehr Container zu bündeln und auch nach einem festen Fahrplan APM Terminals Maasvlakte II anzufahren. Außerdem wird die Danser Group als beteiligter Barge Operator größere Schiffe einsetzen. Sebastiaan van Dorsser von European Gateway Services (EGS) sagt dazu: „Der Limburg Express hat in Rotterdam gewährleisteteste Abwicklungszeiten. Hiermit gehen wir auf die steigende Nachfrage nach zuverlässigen und ökologischen Transportlösungen ein!“

Die meisten Korridore sind in den letzten Jahren durch den Anschluss neuer Akteure weiter ausgebaut worden. Auf fast allen wichtigen Wasserstraßenverbindungen zwischen dem Rotterdamer Hafen und dem Hinterland sind inzwischen Korridorkooperationen entstanden. Eine weitere Steigerung der Kooperation bei den Akteuren auf den Korridoren ist zu erwarten. „Die Abfertigung von Binnencontainerschiffen im Rotterdamer Hafen ist unter anderem aufgrund der Corona-Krise, der Störungen auf dem globalen Containermarkt und der Spitzen im Containervolumen weiterhin anfällig“, sagt Emile Hoogsteden, kaufmännischer Direktor beim Hafendienstbetrieb Rotterdam. „Diese Situation erfordert Kooperation und gegenseitiges Vertrauen, wobei Barge Operators und Inlandsterminals ge-

meinsam Korridorinitiativen entwickeln und Vereinbarungen mit Deepseaterminals in Rotterdam treffen. Die Bündelung der Kräfte führt zu einer besseren Koordination zwischen den Akteuren und macht die Containerbinnenschifffahrt für Verlader und Spediteure noch attraktiver. Angesichts der enormen Bedeutung der Containerbinnenschifffahrt für den Rotterdamer Hafen fördern wir als Hafenbetrieb die Korridore gerne.“

Gemeinsam mit dem niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, dem niederländischen Topsector Logistiek und den niederländischen Provinzen Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant und Limburg nimmt der Hafenbetrieb Rotterdam am MIRT-Programm Goederenvervoerscorridors (Gütertransportkorridore) teil. Die Anreize und Maßstabsvergrößerung und der Ausbau der Kooperation auf den Korridoren steht auch im Einklang mit den Ambitionen der Akteure, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser in die Tat umzusetzen.

Quelle, Foto und Grafik: Port of Rotterdam