



In Rotterdam werden viele Primärstoffe angeliefert und von der Industrie verarbeitet oder anderweitig umgeschlagen.

MartensMultimedia

Wende im Fokus

Im Jahr 2023 wurden im Hafen Rotterdam 6,1 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im Vorjahr. Gleichzeitig bestätigen die Vertreter des Hafenbetriebs sichtbare Fortschritte in Hinblick auf die nachhaltige Gestaltung von Industrie und Lieferketten.

Die Güterumschlagsmengen des vergangenen Jahres lagen im Hafen Rotterdam bei insgesamt 438,8 Millionen Tonnen. Im Jahr 2022 zählte das Gesamtergebnis noch 367,4 Millionen Tonnen. Vom Rückgang betroffen war unter anderem der Umschlag von Containern, Kohle und sonstigem trockenem Massengut. Währenddessen stiegen die Umschlagsmengen in den Segmenten Agribulk, Eisenerz und Schrott sowie LNG an.

Im Containerbereich lagen die Umschlagsmengen im Jahr 2023 bei 13,4 Millionen TEU und nahmen damit im Vergleich zum Vorjahr um sieben Prozent ab. Besonders in den letzten Jahren erwies sich der Containerumschlag als volatil, der im Jahr 2022 begonnene Rückgang setzte sich im Jahr 2023 fort. Während die Anzahl der Schiffsbesuche zwar um einen Prozent anstieg, fiel die Beladung der Containerschiffe jedoch um 7,8 Prozent geringer aus. Auch das Roll-on-Roll-off-Segment (RoRo) mit 25,9 Millionen umgeschlagenen Tonnen nahm im Vergleich zum Jahr 2022 um fünf Prozent ab. Den Rückgang des sonstigen Stückguts von fünf Prozent bewertet der Hafenbetrieb weitgehend als Folge der sinkenden Containertarife. Da diese im Jahr 2023 stark zurückgingen, wurde mehr Fracht in Containern statt als Stückgut verschifft. Auch die ausgebliebene Nachfrage in Europa führte dazu, dass viele Lagerbestände über lange Zeiträume in den Stückgut-Terminals verblieben und dadurch weniger Raum für zusätzliche Frachtakquisition vorhanden war.

Boudewijn Siemons, CEO des Hafenbetriebs Rotterdam, erklärte die Ursachen des Rückgangs anhand verschiedener externer Faktoren, beispielsweise der anhaltenden geopoliti-

schen Unruhen und dem geringeren Wirtschaftswachstum. „Das hatte natürlich auch Auswirkungen auf den Umschlag im Rotterdamer Hafen“, so der Hafenchef. Trotzdem beschreibt er das vergangene Jahr auch als eines, in dem man viele wichtige Meilensteine erreichte. Unter anderem wurden signifikante Investitionsentscheidungen getroffen, die sowohl den Hafen als auch die Lieferketten von und nach Rotterdam nachhaltiger gestalten sollen. Dazu zählt zum Beispiel das CO₂-Transport- und Speicherprojekt Porthos. „Wir haben die endgültige Investitionsentscheidung für den Bau des Projekts getroffen und eine Reihe wichtiger Entwicklungen im Logistiksegment gefeiert“, betont Siemons. Porthos besteht aus einer Onshore-Pipeline, die durch das Hafengebiet zu einer Verdichterstation auf der Maasvlakte führt. Von dort aus verläuft die CO₂-Pipeline zu leeren Gasfeldern, die sich unter dem Grund der Nordsee befinden und in denen einige im Hafen ansässige Unternehmen insgesamt rund 2,5 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr speichern können.

Für Freude sorgte auch die Ankündigung der Erweiterungen der Containerterminals APM Terminals (APMT) und Rotterdam World Gateway (RWG) im Prinses Amaliahaven. Die Erweiterung von APMT erstreckt sich über eine Fläche von etwa 47,5 Hektar, die auch ein Hochseekai mit einer Gesamtlänge von einem Kilometer einschließt. Die Terminalkapazität erhöht sich als Folge der Erweiterung um rund zwei Millionen TEU. Die Abnahme der Kaimauer plant APMT für die zweite Hälfte des Jahres 2024. Die Erweiterung des RWG-Terminals umfasst währenddessen etwa 45 Hektar an Terminalgelände und 920 Meter



Kaimauer. RWG möchte seine Kapazität damit schrittweise um 1,8 Millionen TEU erhöhen. Beide Terminals sollen CO₂-neutral betrieben und für die Nutzung von Landstrom vorbereitet werden. Auch die Inbetriebnahme der Container Exchange Route (CER) Ende 2023 stellt einen der Meilensteine im Rotterdamer Hafen dar, denn er leistet mitunter einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit und Effizienz im Containerumschlag. Das 17 Kilometer lange geschlossene Straßennetz verbindet die Containerterminals von RWG, die Terminals und Depots der QTerminals Kramer Rotterdam (KDD, RCT und DCS), das Delta-Terminal von Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT) und die zentrale Anlaufstelle der Kontrollbehörden miteinander.

Mehr Fläche, mehr Möglichkeiten

Mit Blick auf die Energiewende ist das Hafengebiet als Unternehmensstandort von besonderer Relevanz. Da im bestehenden Hafengebiet jedoch nur wenige Standorte für solche Neuansiedlungen in Frage kommen, richtet der Hafenbetrieb Rotterdam einige neue Gebiete rund um den Prinses Alexiahaven ein. Knapp zehn Millionen Kubikmeter Sand werden aufgewendet, um damit weitere 85 Hektar an Land zu gewinnen. Die Arbeiten starteten im Juli vergangenen Jahres und sollen bis zum Sommer 2024 andauern. Die zunehmende Energiewende ist auch Auslöser dafür, dass der Hafenbetrieb derzeit die Auswirkungen

gen und Chancen des Rohstoffwandels für den Rotterdamer Hafen und seinen Industriekomplex prüft. Mit dem Ziel, bis zum Jahr 2025 eine vollständig intakte Kreislaufwirtschaft zu betreiben, sollen Materialien und Produkte zukünftig effizienter eingesetzt und verwertet werden. Ziel ist es dadurch den Verbrauch von natürlichen Ressourcen zu verringern und Umweltbelastungen zu minimieren. Bestehende Produkte sollen zunehmend recycelt werden. Nachwachsende Rohstoffe, wie Biomasse, sollen währenddessen herkömmliche Rohstoffe aus der Erde bestmöglich ersetzen. Im Hafen Rotterdam stellt der Rohstoffwandel an sich kein neues Thema dar. Mit der Transformation von Kohlenstoff zum Beispiel beschäftigt man sich schon lange, so Nico van Dooren, Director New Business im Hafenbetrieb Rotterdam. Um aus Biomasse Kohlenwasserstoffe zu erzeugen, gibt es in Rotterdam bereits einige Produktionsstätten für Biokraftstoffe. Zwei weitere große Fabriken befinden sich derzeit im Bau. Bis zum Jahr 2030 möchte der Hafenbetrieb die Menge an Bio- oder anderweitig erneuerbaren Kraftstoffen produzieren, die einen Anteil von 20 Prozent der im Jahr 2019 produzierten Menge an fossilen Kraftstoffen entspricht. Da Öl und Ölprodukte den größten Rohstoffstrom für den Hafen Rotterdam bedeuten, befasst sich der Hafenbetrieb derzeit auf breiter Ebene damit, zirkuläre Produktionsketten zu schaffen.

Sarah Kuhn

Anzeige

Gefahrgut-Fahrer unterwegs 2024

Das Bordbuch bietet zahlreiche Vorteile: Es erleichtert ADR-Schulungen und sorgt für aktuelles Wissen, um gesetzliche Anforderungen zu erfüllen. Zusätzlich optimiert es Ihre europäischen Transporte mit Infos zu länderspezifischen Fahrverboten und Gefahrguthinweisen. Die beiliegende Karte unterstützt die Führerscheineüberwachung und dokumentiert den Einsatz des Bordbuchs.

Steigern Sie die Sicherheit und Effizienz Ihrer Transporte und erfüllen Sie die ADR-Vorschriften!



Jetzt mehr erfahren unter:

heinrich-vogel-shop.de

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

Bordbuch

Gefahrgut-Fahrer unterwegs 2024

Jahrbuch für Fahrer von Gefahrgut-Transporten

Inklusive App

NEUE AUFLAGE