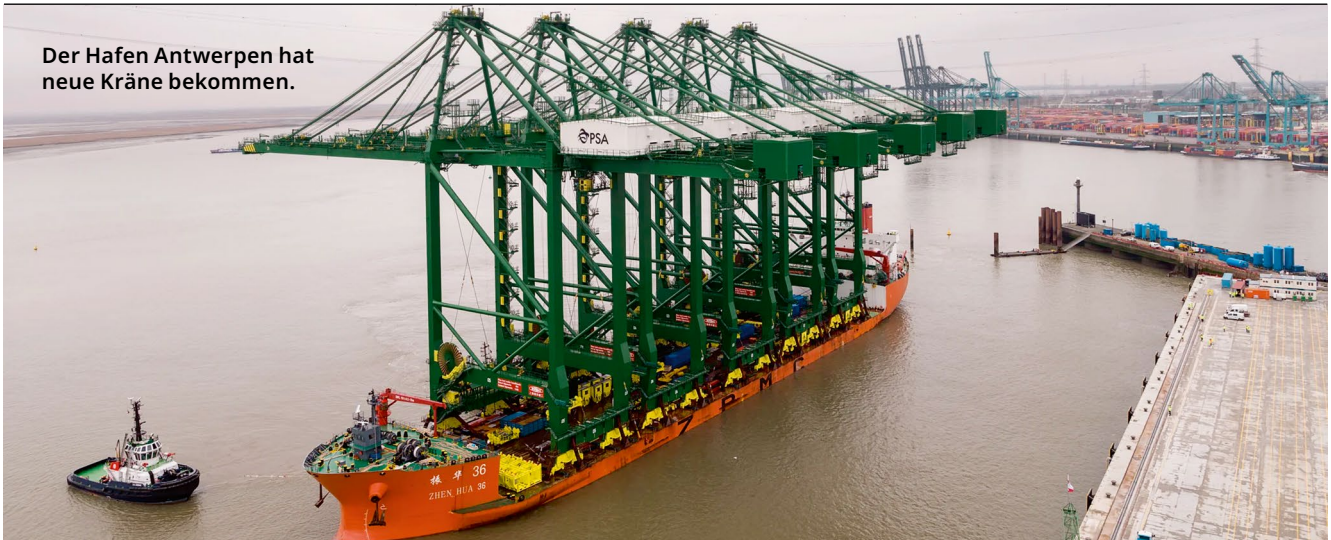




Der Hafen Antwerpen hat neue Kräne bekommen.



PSA Belgium

Neues von den ARA-Häfen

Die Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam treiben ihre Modernisierung voran: Neue Containerkräne, ein Pilotprojekt zur Verkehrsüberwachung und flexiblere Liegeplatzregelungen sollen Effizienz, Sicherheit und Kapazität steigern.

Ende Februar 2026 sind fünf neue Ship-to-Shore-Kräne (STS-Kräne) am Europa-Terminal im Hafen Antwerpen eingetroffen. Die Installation dieser Kräne soll der nächste Schritt bei der Modernisierung des Containerterminals in Antwerpen sein. Die Kräne sind 52 Meter hoch und haben eine Reichweite von 71,8 Metern. Damit können sie Schiffe mit einer Breite von bis zu 26 Schiffscontainern abfertigen. Eine maximale Hubkapazität von 112 Tonnen soll zudem für eine schnellere und effizientere Schiffsabfertigung sorgen und das weitere Wachstum des Containerverkehrs im Hafen unterstützen.

Die Kräne sind mit modernsten Sicherheits- und Betriebstechnologien ausgestattet, darunter mit fortschrittlichen Anti-Schlingersystemen, präzisen Steuerungen sowie Systemen für Ferndiagnosen und integrierte digitale Überwachung. Die Kabinen sind ergonomisch gestaltet. Zusätzliche VR-Schu-

lungsumgebungen unterstützen die kontinuierliche Entwicklung von Fähigkeiten und verbessern gleichzeitig die Sicherheit und betriebliche Leistung. Dank ihrer fortschrittlichen Technologie und ihrer Nachhaltigkeitsspezifikationen tragen die Kräne zu einer zukunftsorientierten Hafeninfrastruktur bei.

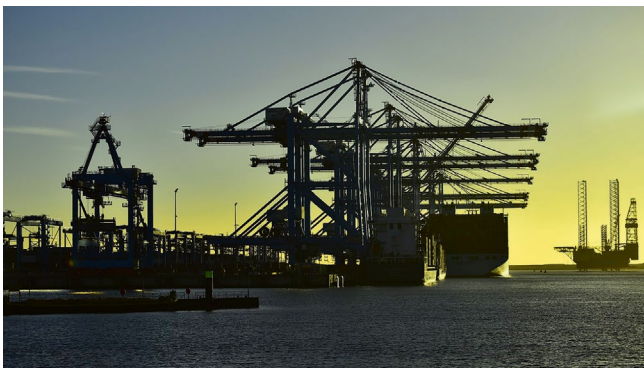
Da der Terminal während der Bauarbeiten in Betrieb bleibt, wird das Projekt in drei großen Phasen durchgeführt. Mit der Ankunft der fünf neuen Kräne konnte die erste Phase des Projekts einen großen Schritt nach vorne machen. In dieser Phase werden die ersten 500 Meter des Kais vertieft, damit Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 16 Metern anlegen können. Dieser zusätzliche Tiefgang ist notwendig, um weiterhin die modernsten und größten Containerschiffe empfangen zu können.

Während die Arbeiten an der neuen Kaimauer in vollem Gange sind, werden Vorbereitungen für die ersten Maßnahmen am neu gestalteten Kaiabschnitt getroffen. Diese werden noch für dieses Jahr erwartet. Nach diesen ersten 500 Metern folgen zwei weitere Phasen: zunächst ein 250 Meter langes Teilstück und dann die letzten 450 Meter des Kais.

Rotterdam: Pilotversuch mit „Supersektor“

Die Port of Rotterdam Authority hat am 1. Mai 2026 ein Pilotprojekt gestartet, bei dem die Sektoren Rozenburg und Maassluis zu bestimmten Zeiten vorübergehend zu einem sogenannten „Supersektor“ zusammengefasst werden. Das Pilotprojekt läuft bis zum 1. November 2026. Die Port of Rotterdam Authority möchte untersuchen, ob diese Vorgehensweise zu einer ausgewogeneren Arbeitsbelastung in weniger geschäftigen Zeiten beiträgt.

Der Hintergrund: Im Rotterdamer Hafen ist der Schiffsverkehr in elf geografische Sektoren unterteilt, die jeweils vom



Danny Cornelissen

Der Hafen Rotterdam legt die Sektoren Rozenburg und Maassluis zeitweise zu einem „Supersektor“ zusammen.



Schiffsverkehrsdienst (Vessel Traffic Services (VTS)) überwacht und begleitet werden. Der Verkehrsleitdienst der Abteilung Hafenmeister sorgt für einen sicheren, reibungslosen und effizienten Schiffsverkehr. Jeder Sektor verfügt über einen eigenen Schiffsverkehrsdienst-Operator, der Schiffe informiert, berät und bei Bedarf Anweisungen zu Fahrrouten, Verkehrslage, Wetter- und Wasserständen sowie Besonderheiten im Fahrgebiet erteilt.

Während des Pilotprojekts werden die Sektoren Maassluis und Rozenburg an den Wochenenden sowie wochentags in den Nachtstunden von 22.30 Uhr bis 06.30 Uhr dauerhaft miteinander verbunden. Außerhalb dieser Zeiträume bleibt die bestehende Sektoreinteilung unverändert. Die Verkehrsleitung innerhalb des Supersektors erfolgt vom Sektor Rozenburg aus. In diesen Zeiträumen fungieren beide Sektoren als ein einziger kombinierter Arbeitsbereich für einen einzigen Schiffsverkehrsdienst-Operator.

Das Pilotprojekt geht auf eine Untersuchung zur Arbeitsbelastung im Sektor Maassluis zurück. Daraus ging hervor, dass es in diesem Sektor vor allem nachts und am Wochenende Zeiten mit geringerem Schiffsverkehr gibt. Das bedeutet: Schiffsverkehrsdienst-Mitarbeiter müssen dann über einen längeren Zeitraum hinweg wachsam bleiben, obwohl relativ wenig passiert. Gemeinsam mit den Schiffsverkehrsdienst-Operatoren und -Supervisoren wurde daher geprüft, wie die Arbeit in diesen weniger stark frequentierten Zeiten besser organisiert werden kann. Die vorübergehende Verbindung der Sektoren Maassluis und Rozenburg ergibt sich dabei als logische und sichere Lösung.

Es wird erwartet, dass ein Schiffsverkehrsdienst-Operator verantwortungsvoll ein größeres Gebiet überwachen kann. Dies soll die Arbeit aktiver und ausgewogener gestalten, ohne dabei die Sicherheit und den Überblick zu beeinträchtigen. Auf diese Weise soll eine Unterlastung vermieden und sichergestellt werden, dass die operative Aufmerksamkeit und Leistungsfähigkeit auf einem konstanten Niveau bleiben.

Nach Abschluss des Pilotprojekts folgt eine Evaluierung. Der Hafenmeister nutzt die Ergebnisse, um zu entscheiden, ob und wie diese Vorgehensweise in Zukunft beibehalten oder angepasst werden kann.

Mehr Flexibilität durch gemischte Verankerung

Der Amsterdamer Hafen unternimmt einen wichtigen Schritt hin zu einer zukunftsfähigen Binnenschifffahrt. Seit dem 1. Dezember 2025 ist die gemischte Liegeplatznutzung zulässig, wodurch die Liegeplätze effizienter und flexibler genutzt werden können. Dies soll zusätzlichen Platz schaffen, den Verkehrsfluss verbessern und die Auslastung der bestehenden Infrastruktur optimieren.

Dank einer moderneren und sichereren Binnenschifffahrtsflotte sowie umfangreicher Risikoanalysen durch I&W, RWS, RIVM und die Hafenbehörden gilt es heute unter bestimmten Bedingungen als sicher, dass Schiffe mit verschiedenen Kategorien gefährlicher Güter – und sogar Schiffe ohne gefährliche Ladung – nebeneinander anlegen. Der Amsterdamer Hafen weist daher Usselincxhaven Wachtsteiger Ost und West als neue Standorte aus, an denen gemischtes Anlegen zulässig ist. Diese gezielte Maßnahme sollen die Kapazität im Hafengebiet unmittelbar erhöhen.

Annika Beyer

VOS Kaiser GmbH & BING Kaiser

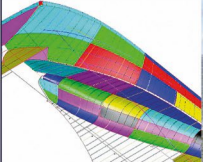
east - west connections

+49 (0) 170 35 73 922

info@bingvoskaiser.de

www.bingvoskaiser.de

Schiffsdesign
Zeichnungen für Binnenschiffe
Bauüberwachung





Neubau Kaskos für Binnenschiffe




Rohrsysteme
Propellerdüsen
Schiffsausrüstung







Leistung entscheidet.






ALLER LASTER ENDE

- \ Mit **Windkraft** im Bauch
- \ Vertrauen Sie auf unser **Know-how**
- \ Zur **Entlastung** von **Umwelt** und **Straßen**

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG
 Fürst-Bismarck-Straße 21 \ 47119 Duisburg
 T +49 203 | 8 00 04-0 \ M anfrage@dtg-eg.de \ www.dtg-eg.de