



Absichtserklärung

Die zunehmenden weltweiten Verkehre stellen die Logistikketten in Westeuropa vor wichtige Herausforderungen. Der Hafen Rotterdam trägt dieser Entwicklung mit der Port Vision 2030 gezielt Rechnung. Mit dem Ausbau des Containerumschlags in der Maasvlakte II wird die Umschlagskapazität in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren mehr als verdoppelt. Darüber hinaus wird eine gezielte Modal-Shift-Strategie im Hinterlandverkehr umgesetzt. Dabei soll der Anteil der Binnenschifffahrt und der Schiene zusammen auf 65 Prozent gesteigert werden. All diese Entwicklungen setzen eine leistungsfähige und nachhaltige Infrastruktur im Hinterlandverkehr voraus. Insbesondere gilt es, für jeden Marktkorridor im Hinterland leistungsfähige Verkehrskonzepte und Terminalkapazitäten zu entwickeln und zu realisieren.

Als logistisches Eintrittstor in die Schweiz und Zugang zum alpenquerenden Verkehr mit Italien nimmt der Logistikcluster Region Basel für den Hafen Rotterdam eine wichtige Position ein. Als Gateway mit hervorragender trimodaler Verknüpfung an einer Schlüsselstelle des Korridors Rotterdam-Basel-Genua bieten die Schweizerischen Rheinhäfen und die RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil eine ideale Hinterlandplattform.

Der Port of Rotterdam und die Schweizerischen Rheinhäfen erklären daher die Absicht, die Entwicklung der Hinterlandverkehre aus dem Seehafen Rotterdam gemeinsam und abgestimmt voranzutreiben. Dazu gehören, neben einem regelmässigen Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Hafenbetrieben und den beteiligten Logistik- und Hafenpartnern, insbesondere die Förderung von intermodalen Logistikkooperationen über Binnenschiff und Schiene und die Realisierung eines neuen tri-modalen Containerterminals Basel-Nord mit Schwerpunkt Schiff-Bahn.

LNG (Flüssiggas)

Durch den Gebrauch von Flüssiggas (LNG) als Antriebsmittel besteht für Binnenschiffe die Möglichkeit einer deutlichen Verbesserung ihres Klimaschutzbeitrags. Dies ist sowohl für die Gesellschaft als auch für die Schiffseigner eine vorteilhafte Situation, da LNG auch eine kosteneffektive Alternative ist.

Die derzeit noch ungenügend vorhandene Infrastruktur zur Speicherung von LNG ist ein wesentlicher Grund, weshalb Schiffseigner nicht in die Verwendung von LNG investieren.

Häfen nehmen bei der Entwicklung der Vorschriften für die Speicherung von LNG auf deren Grundgebiet eine wichtige Rolle ein. Durch die gemeinsame Entwicklung und Harmonisierung der Vorschriften für die Speicherung von LNG auf dem Gelände ihrer Häfen, wollen Rotterdam und die Schweizerischen Rheinhäfen die Verwendung des sauberen Kraftstoffs LNG fördern.

(Unterschriften)

Herr Wouter van Dijk
Hafenbetrieb Rotterdam
Direktor Logistik



Herr Hans-Peter Hadorn
Schweizerische Rheinhäfen
Direktor



Herr Martin Dätwyler
Logistikcluster Region Basel
Geschäftsführer



Basel, 26. Juni 2012