

european barge union ebu  
Seminar 2013



«Greening the Corridors»

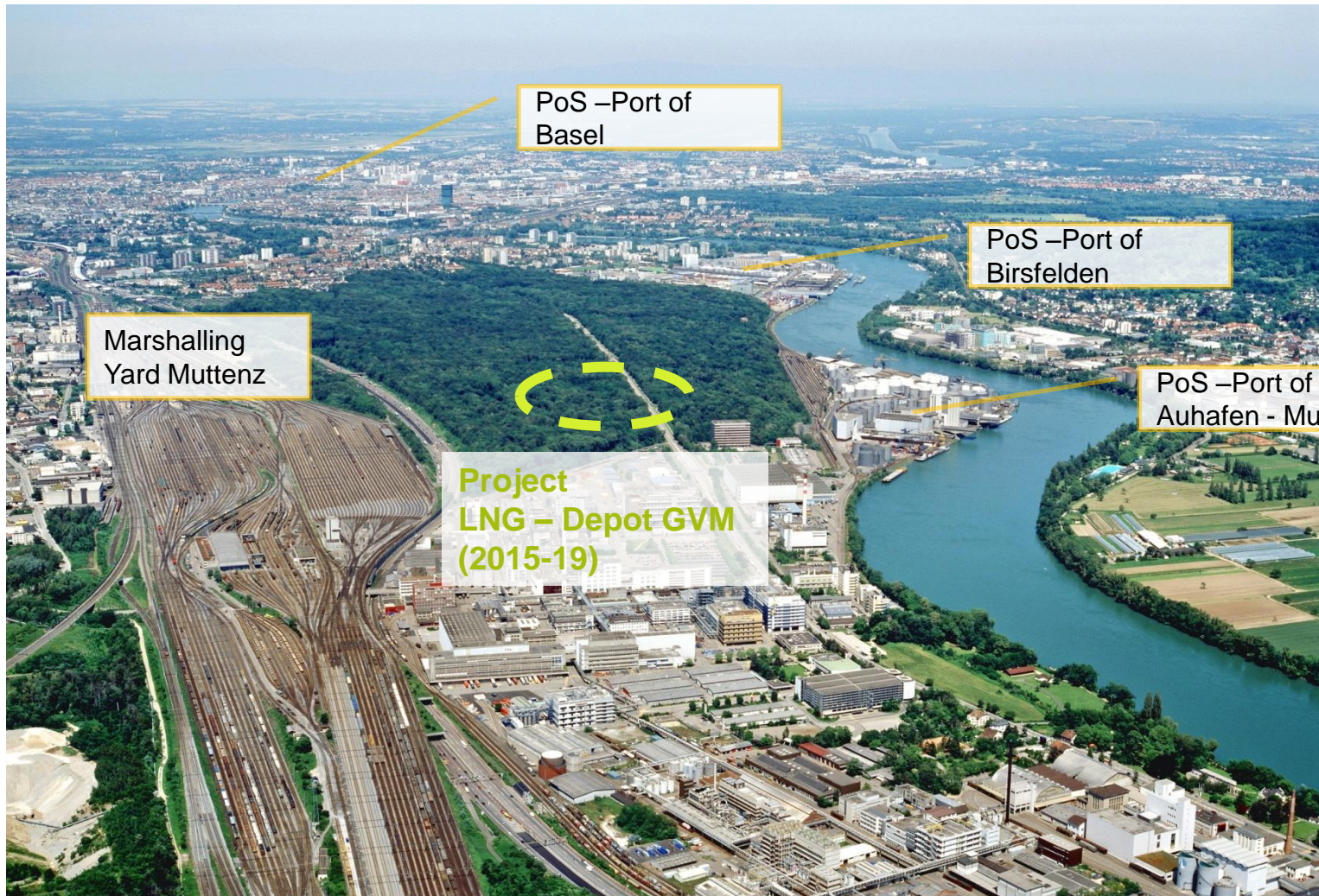
Martin Nusser, Dep. Director, Port of Switzerland PoS, CH – 4019 Basel  
10/04/2013

# «Basel Nord»

## A new modal-shift terminal



# Project of (L)NG energy supply for the Swiss market by inland navigation



# Swiss Gas suppliers



Wärmemarkt

Erdgas fahren

Biogas

Erdgas

Versorgung

Netzzugang

Klimaschutz

Medienstelle

Home > Versorgung

Herkunft des Erdgases

> Förderländer

> LNG

> Lieferanten

> Erdgas-Reserven

> Versorgung Westeuropas

Beschaffungsstrategie

Importeure

Transportnetz Europa

Transportnetz Schweiz

Erdgas-Speicher

## LNG (Verflüssigtes Erdgas)

Erdgas bleibt auch unter hohem Druck gasförmig und ist für den Transport an Leitungen gebunden. Durch Abkühlen auf minus 162 Grad kann es jedoch verflüssigt werden. Das Volumen reduziert sich dann um den Faktor 600. Auf dieser tiefen Temperatur gehalten, kann das verflüssigte Erdgas (Liquefied Natural Gas, LNG) mit speziellen Tankschiffen transportiert werden. In speziellen Anlagen werden die Tankschiffe entladen, dann wird das verflüssigte Erdgas wieder in den gasförmigen Zustand gebracht und ins Leitungsnetz eingespeist.



LNG-Tanker (Bild Gaz de France)

Dieses Verfahren erlaubt den Transport über grosse Distanzen und aus nicht ans internationale Transportnetz angeschlossenen Fördergebieten. In Europa bestehen bereits mehrere solcher Entladungsterminals, so unter anderem in Spanien, Frankreich, Italien und Belgien. In Deutschland ist ebenfalls der Bau einer solchen Anlage geplant.

Verflüssigtes Erdgas wird auch in Europa immer wichtiger. Förderländer wie Katar, Malaysia und Brunei sowie Staaten in Afrika beliefern verstärkt den Markt mit LNG. Bereits über 300 Tanker mit Fassungsvermögen von je über 260'000 Kubikmeter sind auf den Weltmeeren unterwegs. Rund 23 solcher Ladungen reichen aus, um den ganzen Schweizer Bedarf zu decken.



## Memorandum of Understanding

Increasing worldwide cargo traffic seriously challenges the logistics chains in Western Europe. The Port of Rotterdam takes this into account with its Port Vision 2030. The Port's throughput capacity will almost double in the next ten to twenty years due to the expansion on Maasvlakte II. This growth asks for a shift in the modal split strategy towards inland navigation and rail. This is intended to increase the share of inland waterway and rail together to 65 per cent. These developments require an efficient and sustainable hinterland infrastructure which implies that effective transport concepts and inland terminal capacities are evolved and implemented for each transport corridor.

The Logistics Cluster Basel Region plays a most important role for the Port of Rotterdam as a gateway to Switzerland and transalpine routes to Italy. In this context the Port of Switzerland and the RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil act an important hinterland platform in the Rotterdam—Basel—Genoa corridor and a strategic tri-modal hub within the TEN-T-network.

The Port of Rotterdam and the Port of Switzerland have therefore agreed to jointly investigate and promote further development of the hinterland traffic of the sea port. The parties intend to facilitate sharing of information and experience between the port authorities and terminal operators as well as partners of the ports and logistics companies on a continuous basis. The parties also intend to promote intermodal logistics co-operations with the rail and barge operators in the Rhine corridor and promote the realization of a new tri-modal container terminal, Basel-Nord, as a barge-rail hub.

LNG (liquefied natural gas)

Inland vessels have the opportunity to improve their environmental footprint drastically by using LNG as a fuel. A win-win situation for society and for the ship-owner as LNG is also a cost-effective alternative.

Thank you for your attention!

