

Parlamentarische Gruppe Schifffahrt  
26. November 2013

# Informationsreise der KVF nach Rotterdam

Claude Janiak, Ständerat (Delegationsleiter)  
Martin Candinas, Nationalrat

**Ziel:**

**Information über die Entwicklungsstrategie des Seehafens Rotterdam, zum Hinterlandverkehr und den Auswirkungen auf die Schweiz**

**1. Teil: Hafen Rotterdam (SR C. Janiak)**

# Das Hafen- und Industriegebiet



← Mehr als 45 Kilometer! →



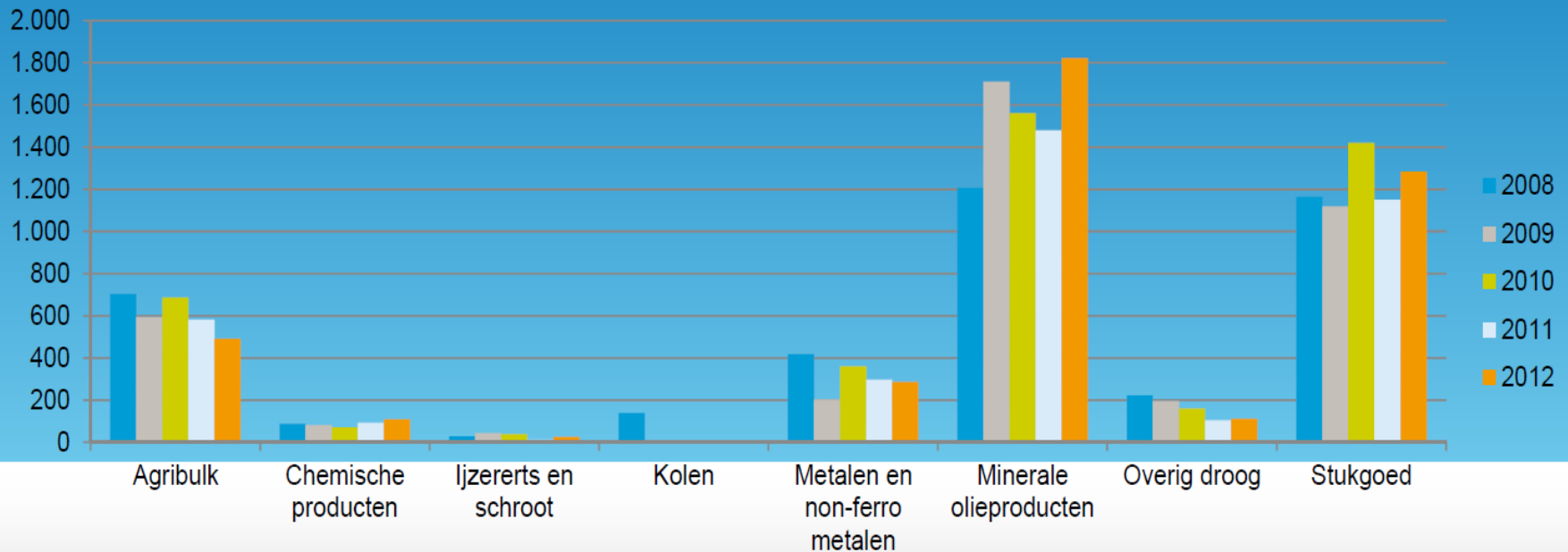
# Kapazität Maasebene I&II > 30 mln TEU

- Erweiterung des Hafens um 20%
- 2000 Hektar (Brutto)
- Davon 1000 Hektar (Netto) für Hafenaktivitäten
  - so groß wie Flughafen Schiphol
- 600 Hektar Container, 300 Hektar Chemie, 100 Hektar Distribution
- Baukosten bis 2030 insgesamt 3 € Milliarden
- Hafenbetrieb finanziert

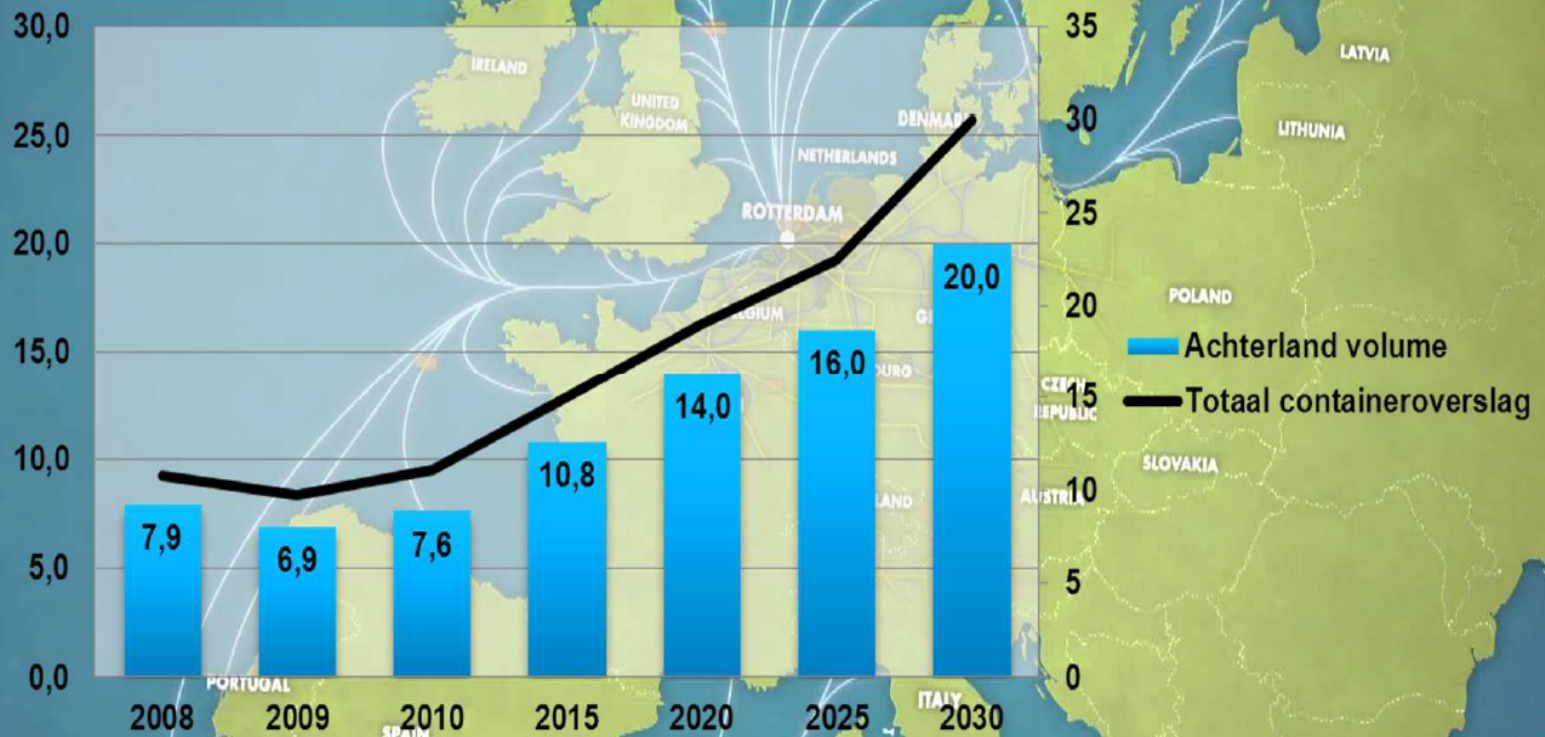


# Binnenschifffahrt Rotterdam-die Schweiz v.v.

4,1 millionen Tonnen 2012  
Mehr als 100.000 TEU!



# Prognosen Hinterlandvolumen Container



Unit: mln TEU

# ‘First-call’ des derzeit grössten Containerschiffs der Welt, der Maersk McKinney Møller (18’ 000 TEU), in Nordeuropa: im Hafen Rotterdam



# Seehafen Rotterdam baut massiv aus und verfolgt klare Modal-Split Strategie

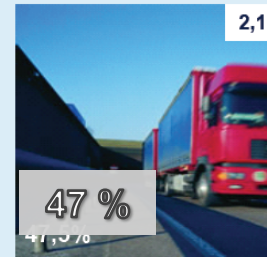
Maasebene 1 & 2 in 2030



## Modal Shift Ziele

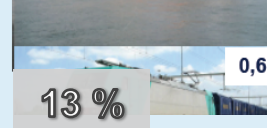
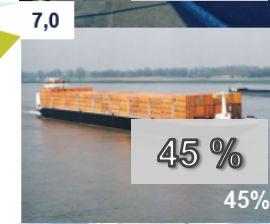
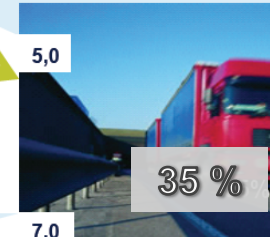


2009



### Container Maasvlakte

2035

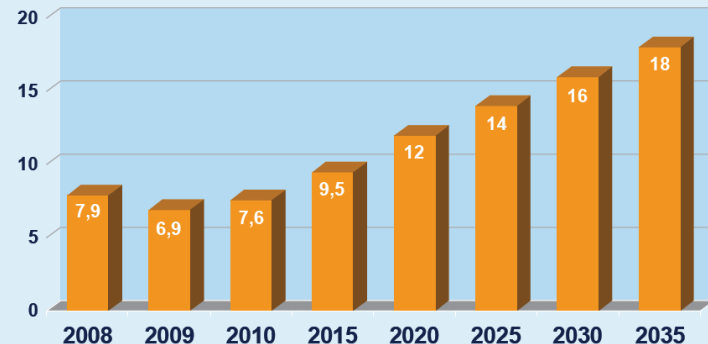


Quelle: Hafen Rotterdam

Einheit: x Millionen TEU

Unit: x 1 mln TEU

## Container Entwicklung





## Konsequenzen für die Schweiz:

- ▶ Rotterdam bleibt der wichtigste Seehafen für die Schweiz (Import / Export)
- ▶ Rotterdam betreibt eine Verlagerungsstrategie zur Binnenschifffahrt (Rhein) und Bahn (Betuwelinie)
- ▶ Anpassung der Terminalstrategie in der Schweiz (höhere Bedeutung der Trimodalität Schiff – Bahn – Strasse)

## 2. Teil: Betuwelinie und Fazit (NR M. Candinas)



# Güterverkehrs- Korridor

Rotterdam-Basel-  
Genua:

tri-modal zwischen  
Rotterdam und  
Basel

Vernetzung  
Binnenschiff –  
Bahn - Strasse

# Betuwe-Linie

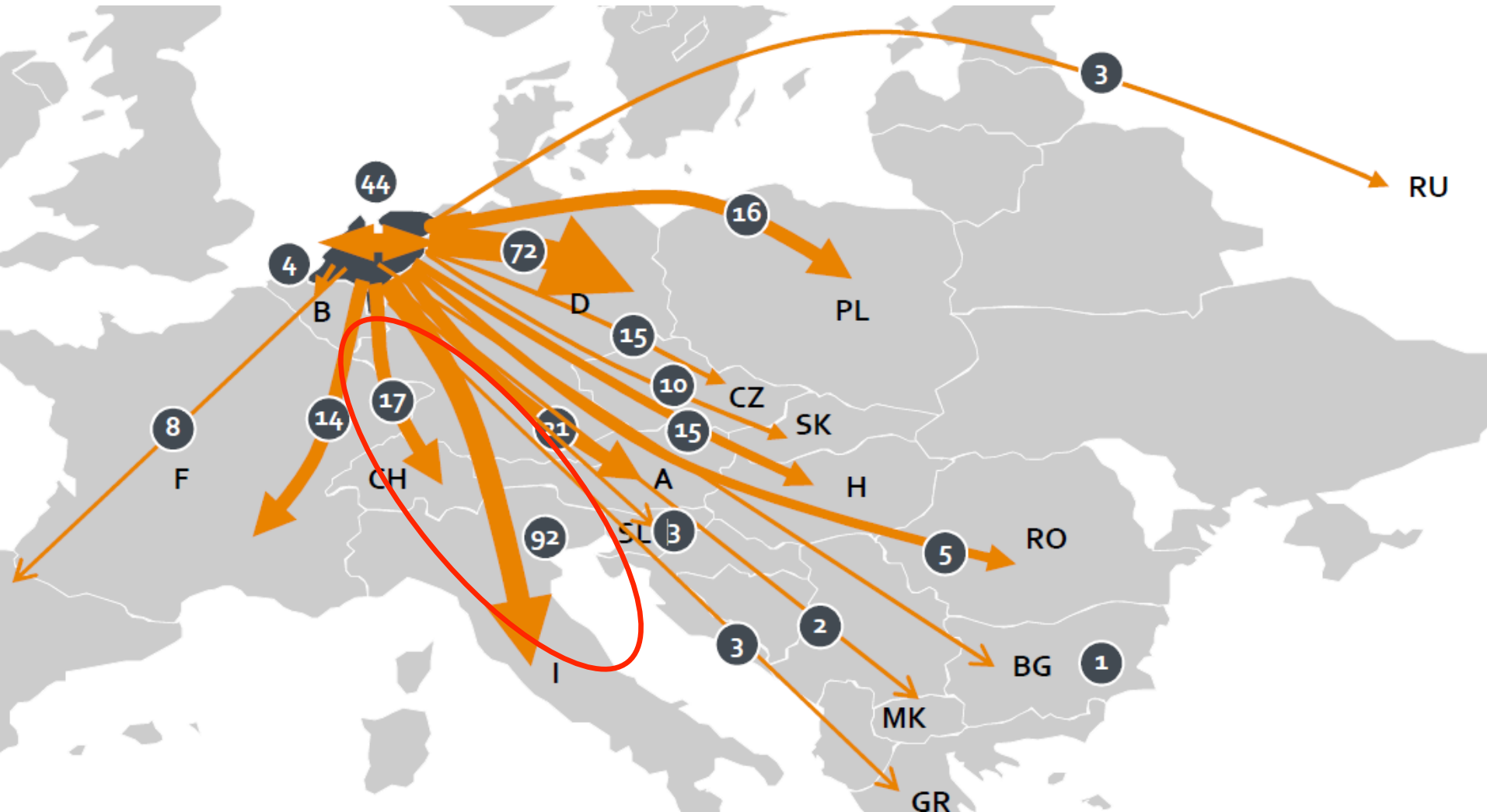
Hafenbahn, Rangierbahnhof  
Kijfhoek, Strecke bis  
Emmerich

Infrastruktur für den Güterverkehr  
reserviert

Mehr als 90% der Verkehre sind  
grenzüberschreitend



# Bahnverkehre ab Rotterdam: der grösste Strang führt in/durch die Schweiz!



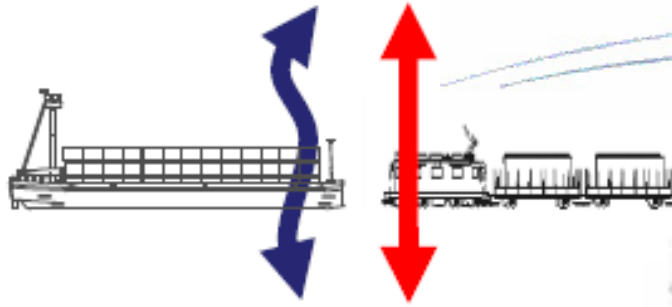


Engpässe Korridor  
Rotterdam - Genua:

Emmerich – Oberhausen  
(DE)

Offenburg – südlich  
Freiburg i.Br. (DE)

Tessin – Lombardei  
(CH-I)

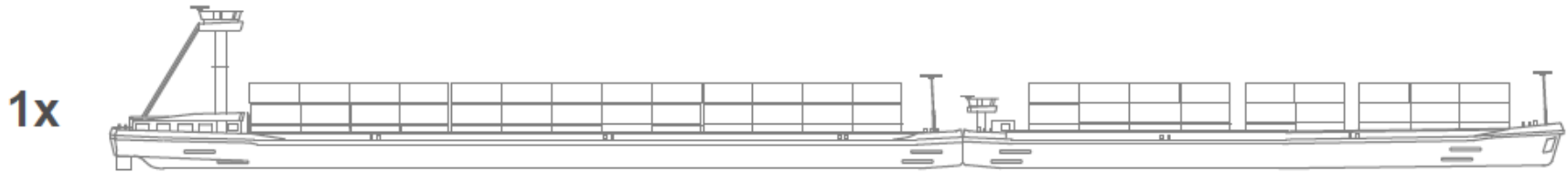


**Basel  
Nord**

Es braucht ein  
trimodales  
Konzept zur  
Bewältigung der  
Containerströme.



# Ein Koppelverband fasst 348 Containereinheiten.



Das entspricht einem Güterzug mit 116 4-Achs-Bahnwagen (RS/SGNS). Der Güterzug hätte eine Länge von über 2,3 km!

Für die gleiche Menge an Containern müssten 174 Lastkraftwagen (16,5 Meter) eingesetzt werden.





## Trimodaler Terminalstandort Basel-Nord zum direkten, effizienten Verkehrsträgerwechsel



## Fazit aus der Informationsreise:

- ▶ die Ausbau- und Verlagerungsstrategie der Seehäfen Rotterdam (und Antwerpen) ist für die CH-Verkehrspolitik von strategischer Bedeutung
- ▶ am Standort Basel Nord ist ein effizienter trimodaler Verkehrsträgerwechsel sicherzustellen
- ▶ die in Vorbereitung befindliche Vorlage zum Gütertransportgesetz (GüTG) muss dieser Entwicklung Rechnung tragen