

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



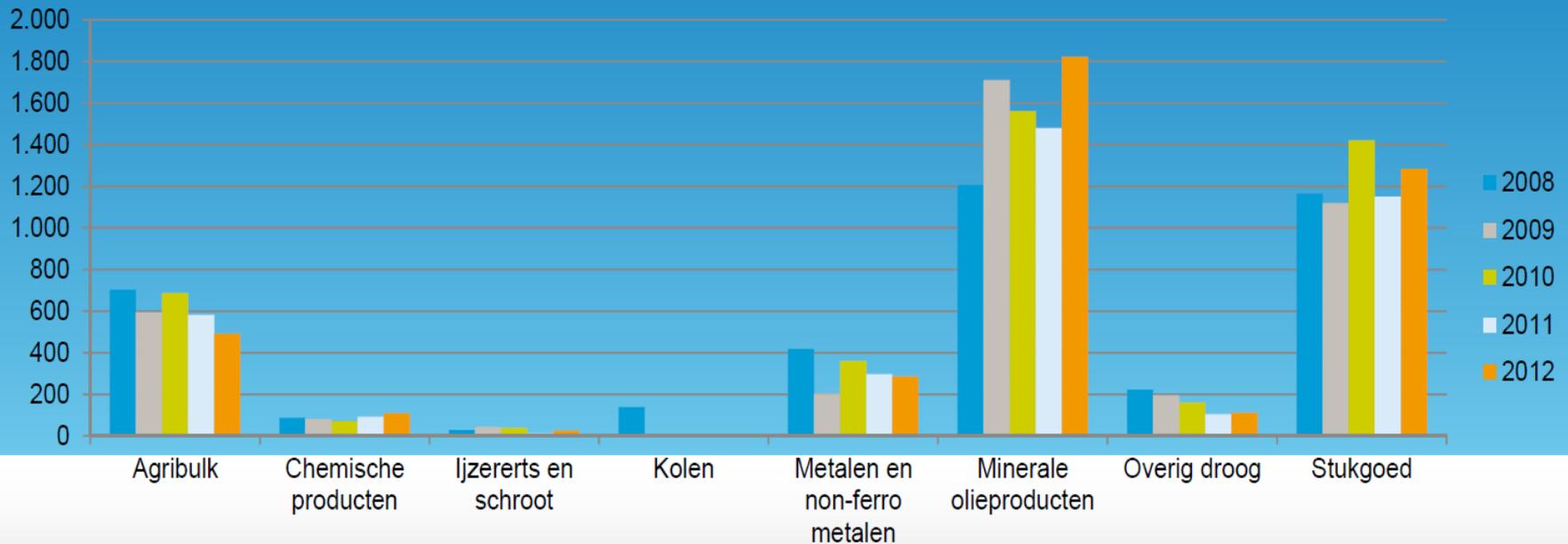
- Erweiterung des Hafens um 20%
- 2000 Hektar (Brutto)
- Davon 1000 Hektar (Netto) für Hafenaktivitäten
 - so groß wie Flughafen Schiphol
- 600 Hektar Container, 300 Hektar Chemie, 100 Hektar Distribution
- Baukosten bis 2030 insgesamt 3 € Milliarden
- Hafenbetrieb finanziert



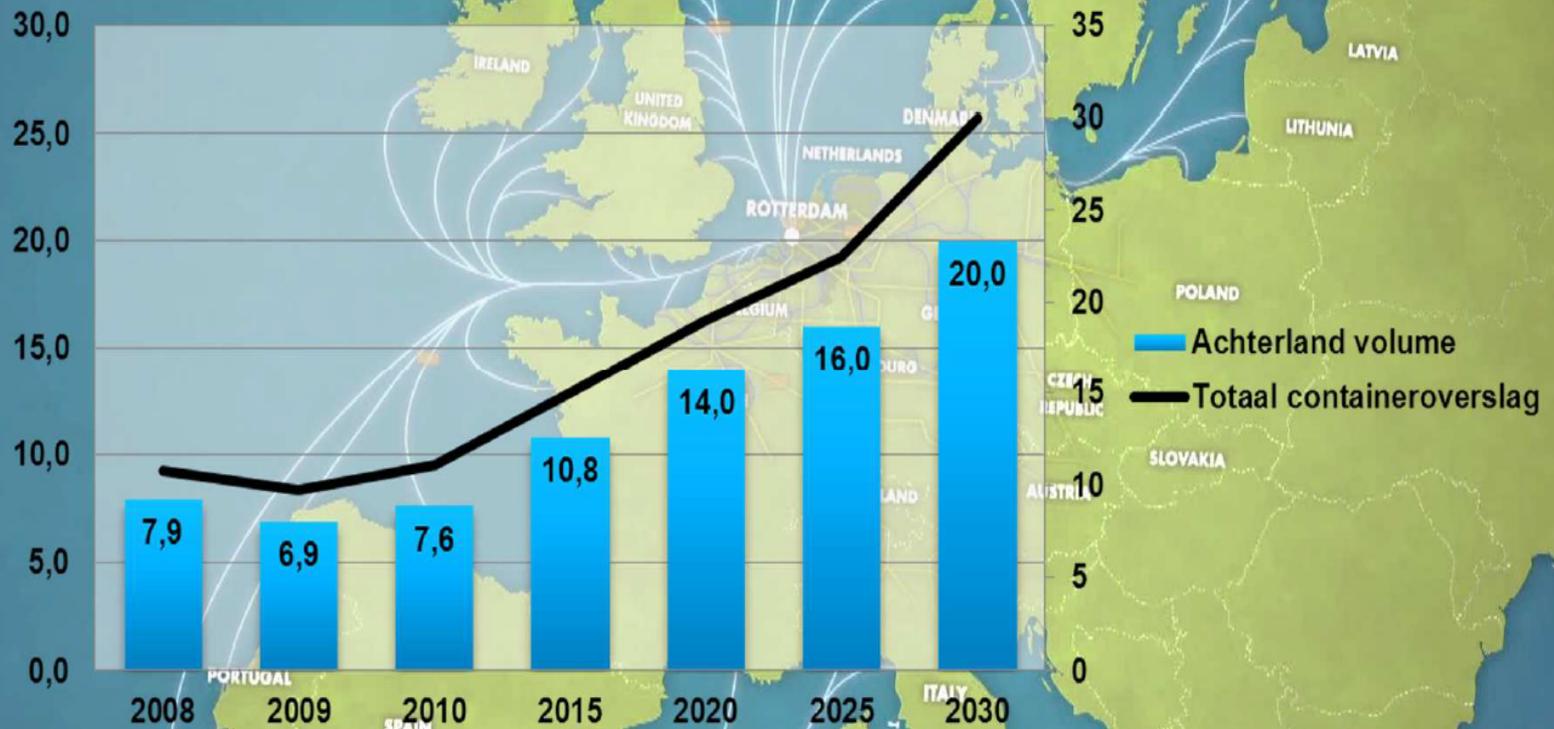
Binnenschifffahrt Rotterdam-die Schweiz v.v.



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

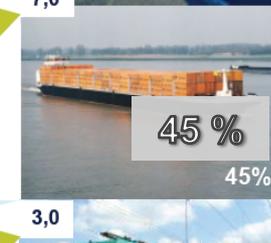
2035



ROAD



BARGE



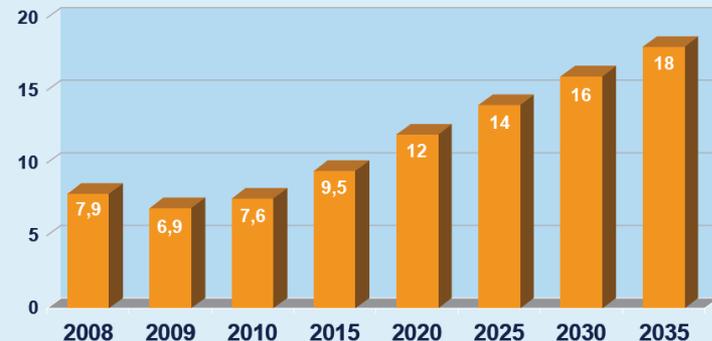
RAIL

Einheit: x Millionen TEU

Unit: x 1 mln TEU

Container Entwicklung

Quelle: Hafen Rotterdam



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

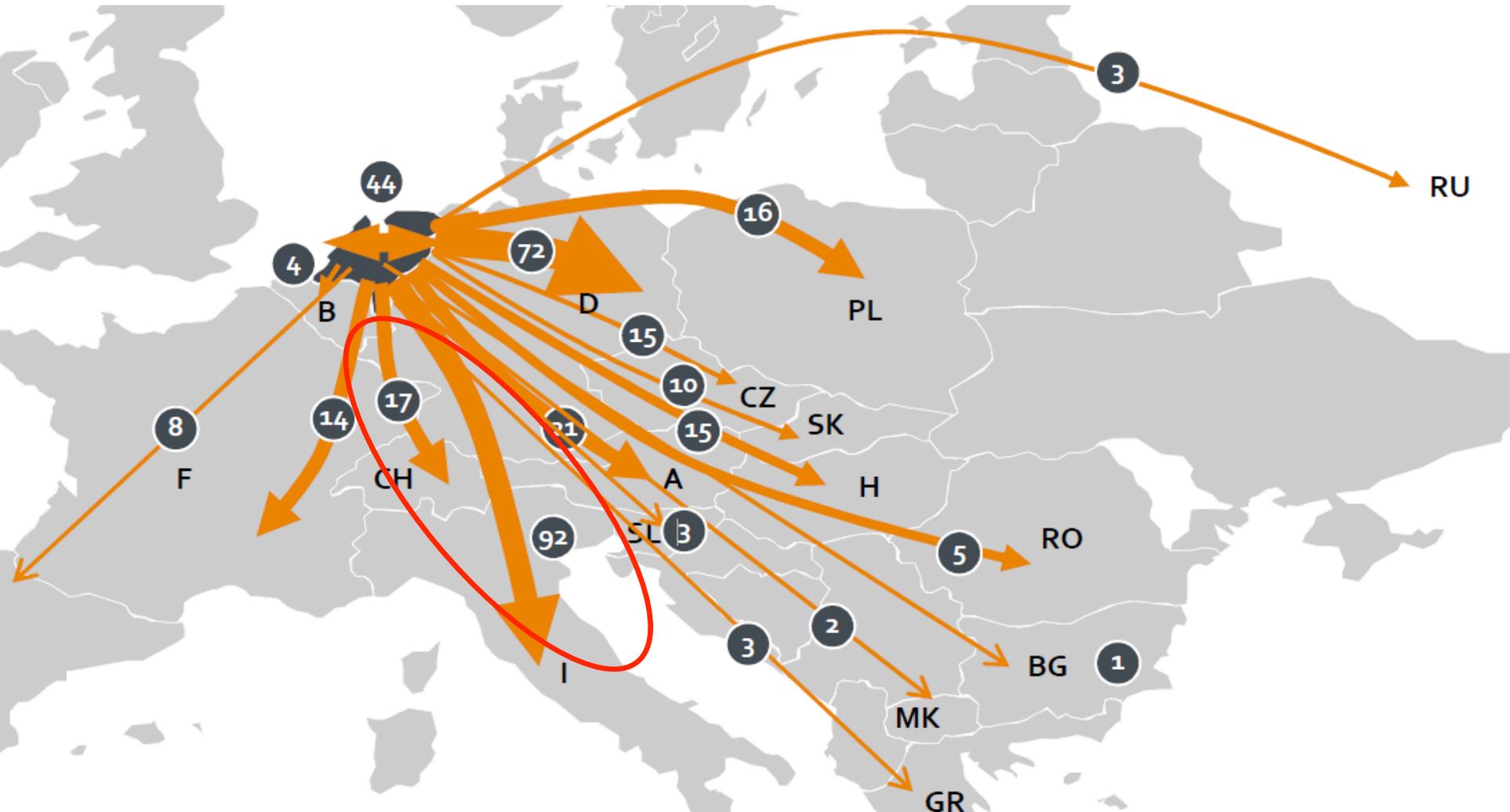
Hafenbahn, Rangierbahnhof
Kijfhoek, Strecke bis
Emmerich

Infrastruktur für den Güterverkehr
reserviert

Mehr als 90% der Verkehre sind
grenzüberschreitend



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



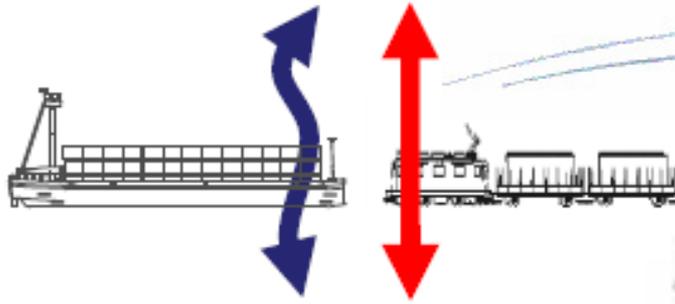


Engpässe Korridor
Rotterdam - Genua:

Emmerich – Oberhausen
(DE)

Offenburg – südlich
Freiburg i.Br. (DE)

Tessin – Lombardei
(CH-I)

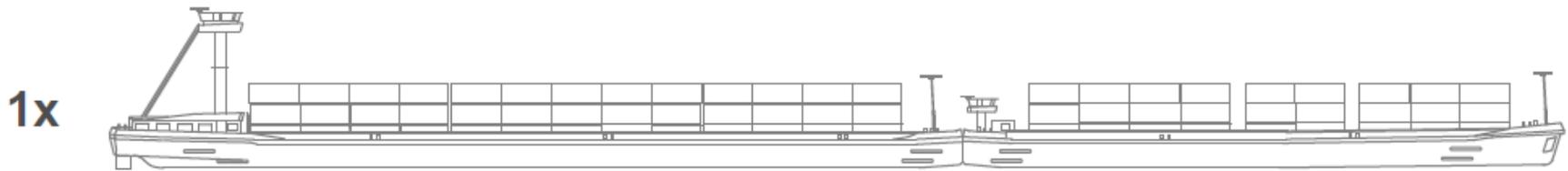


**Basel
Nord**

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