



Port of
Rotterdam

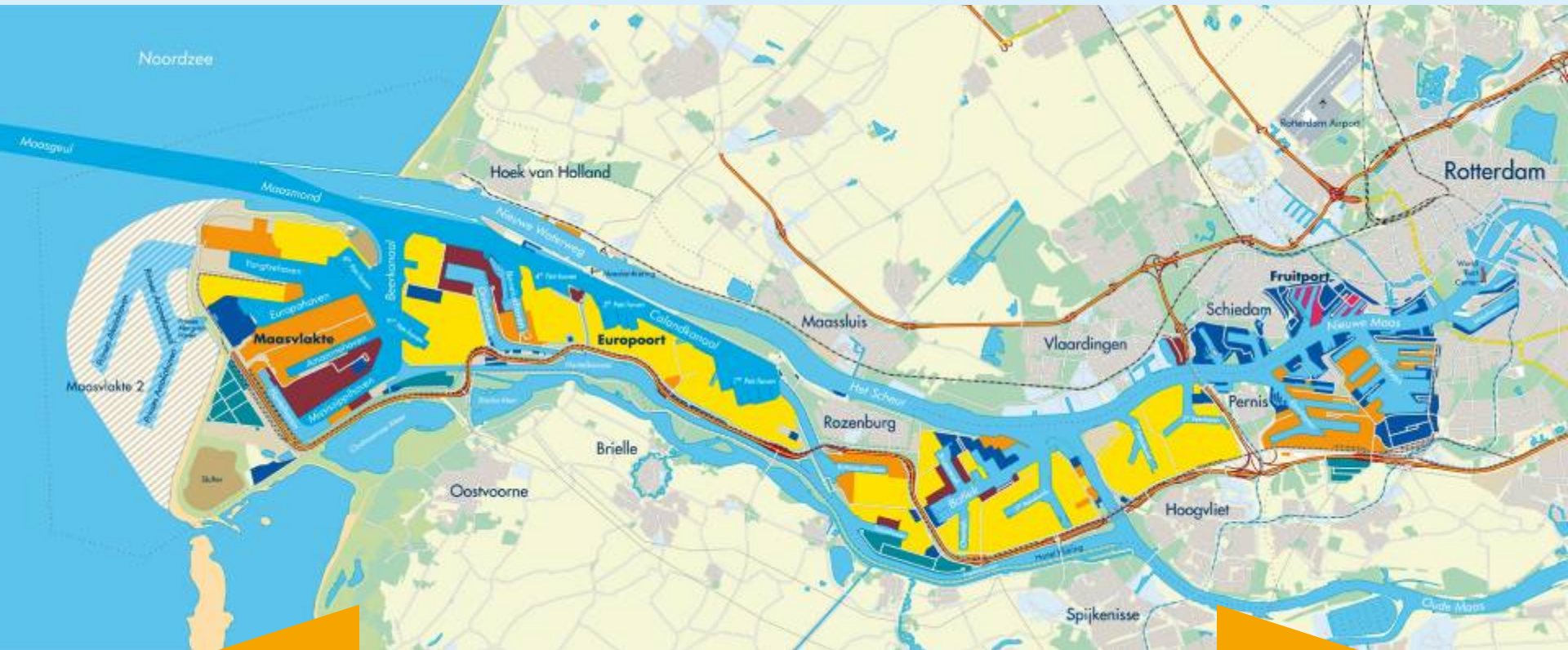
Hafen Rotterdam

zu Gast bei der parl. Gruppe
Binnenschifffahrt
Bern, 31-05-2011

Inhalt

- Vorstellen: Der Rotterdamer Hafen und der Hafenbetrieb
- Fakten und Zahlen: Güterumschlag, Rotterdam-Die Schweiz
- Hafenperspektive 2030
- Ausbau des Rotterdamer Hafens: Maasebene II
- Die größten Herausforderungen: Erreichbarkeit und Logistik
- Hinterlandstrategie
- Rotterdam und die Schweiz
- Einige Schlußfolgerungen
- Film: die intermodalen Initiativen des Rotterdamer Hafens
- Fragen?

Hafen- & Industriegebiet



Mehr als 40 Kilometer

Was macht der Hafenbetrieb Rotterdam?

Kundenmanagement

- Für zufriedene Kunden sorgen
- Als „Business Partner“ zu Wachstum der Kunden beitragen
- Preferred Partner für weltweit beste Unternehmen

Gebietsmanagement

- „Landlord“
- Unternehmen Raum zum Wachsen bieten und Flächennutzung intensivieren
- Infrastruktur bereitstellen
- Investitionen in Umweltqualität & Nachhaltigkeit

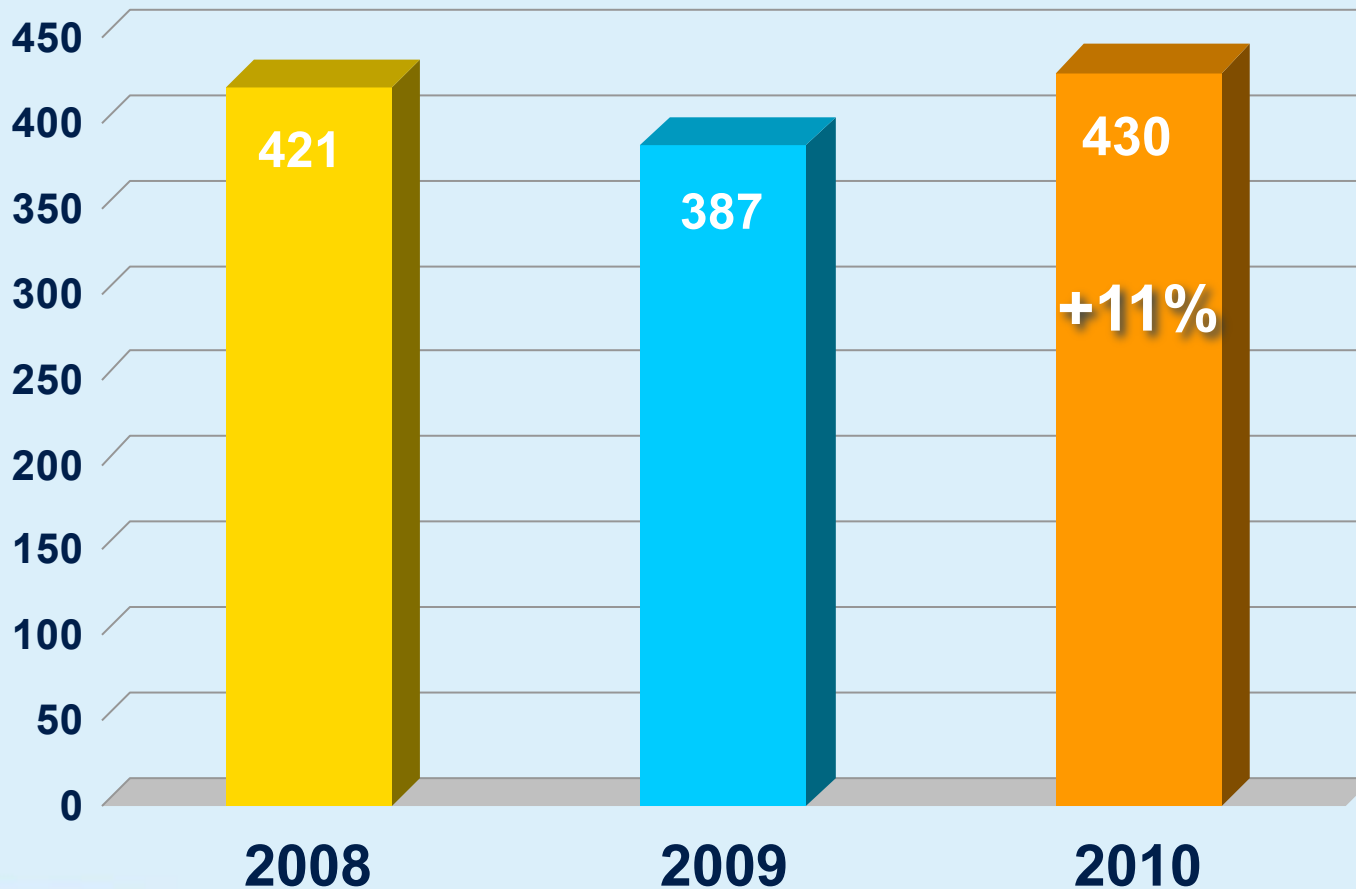
Verkehrsmanagement

- Garantie einer sicheren und effizienten Abwicklung des Schiffsverkehrs
- Weltweit Sicherheitsstandards setzen
- Partnerschaften für Verkehrsmanagement auf Schiene, Straße, Wasser und über Pipeline

Stakeholder-Management

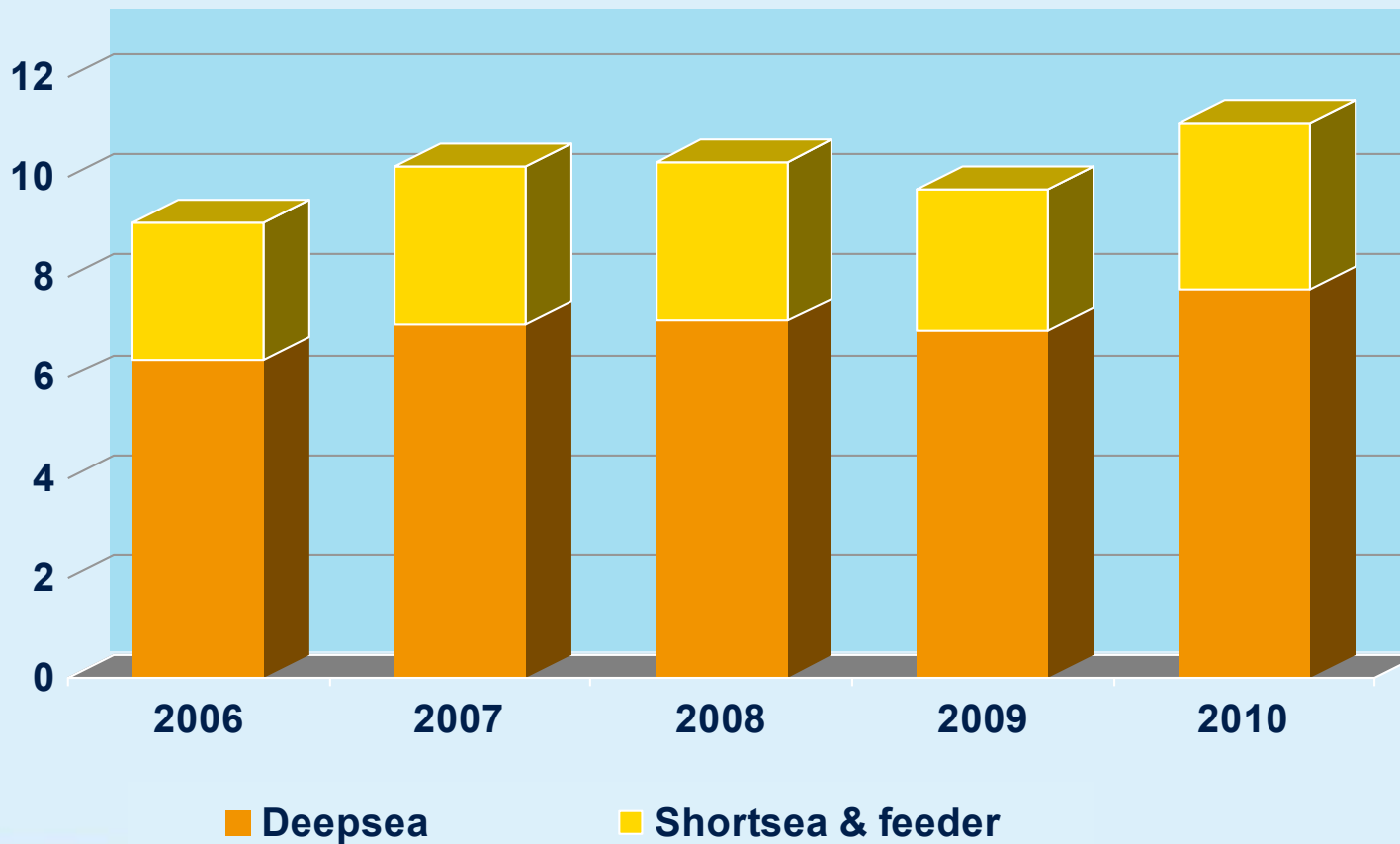
- Mit Partnern in attraktive Rahmenbedingungen investieren
- Umgebungsmanagement als Investition in Funktionsfähigkeit

Gesamtgüterumschlag 2008 - 2010



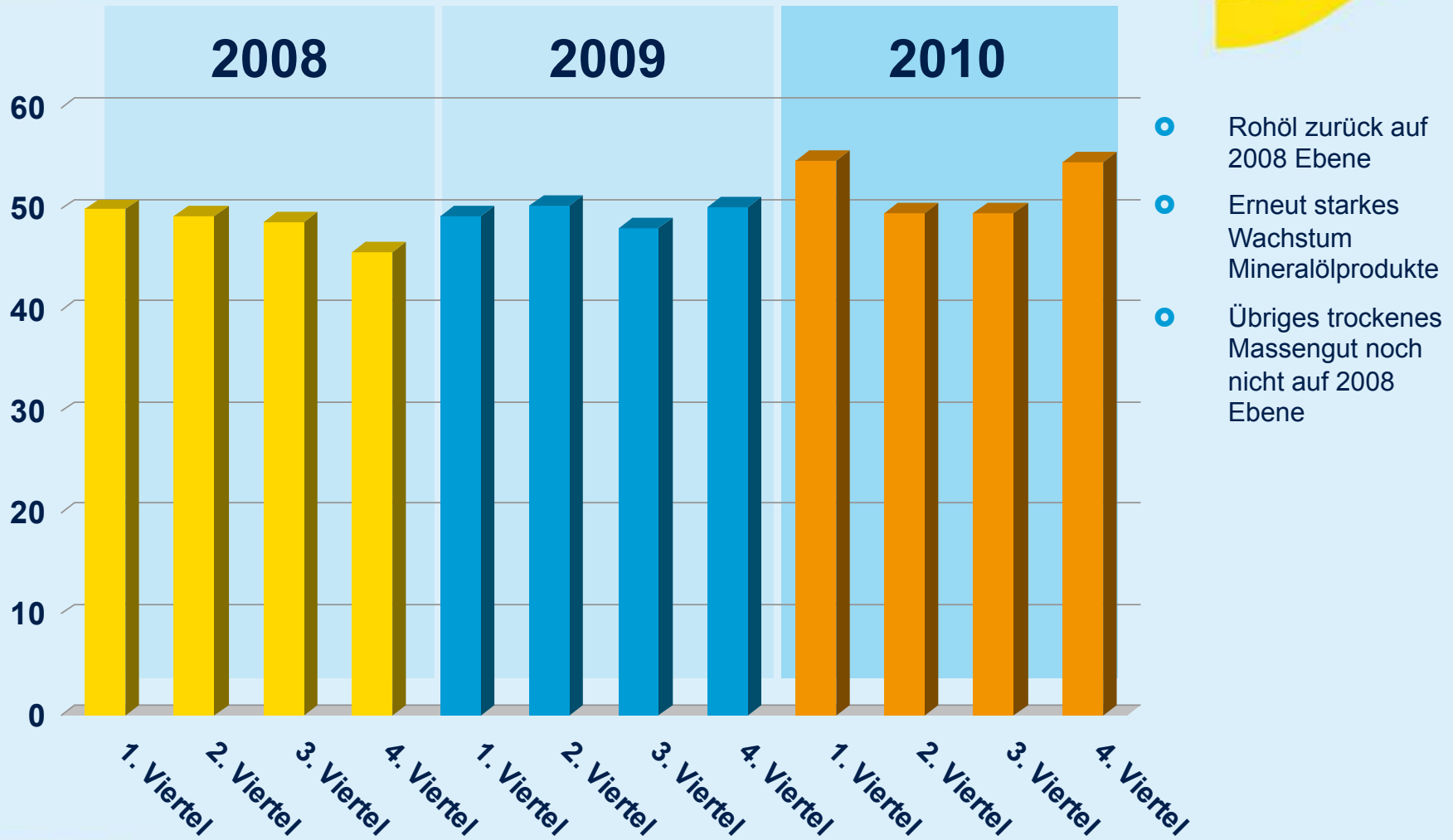
Einheit: x 1 millionen Tonnen

Container TEU's



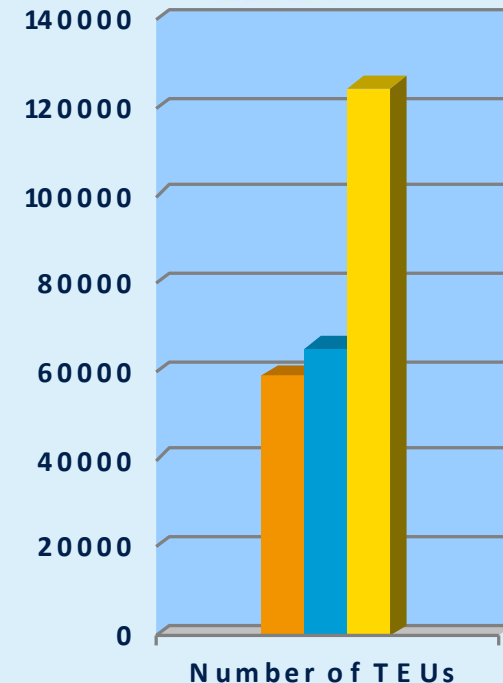
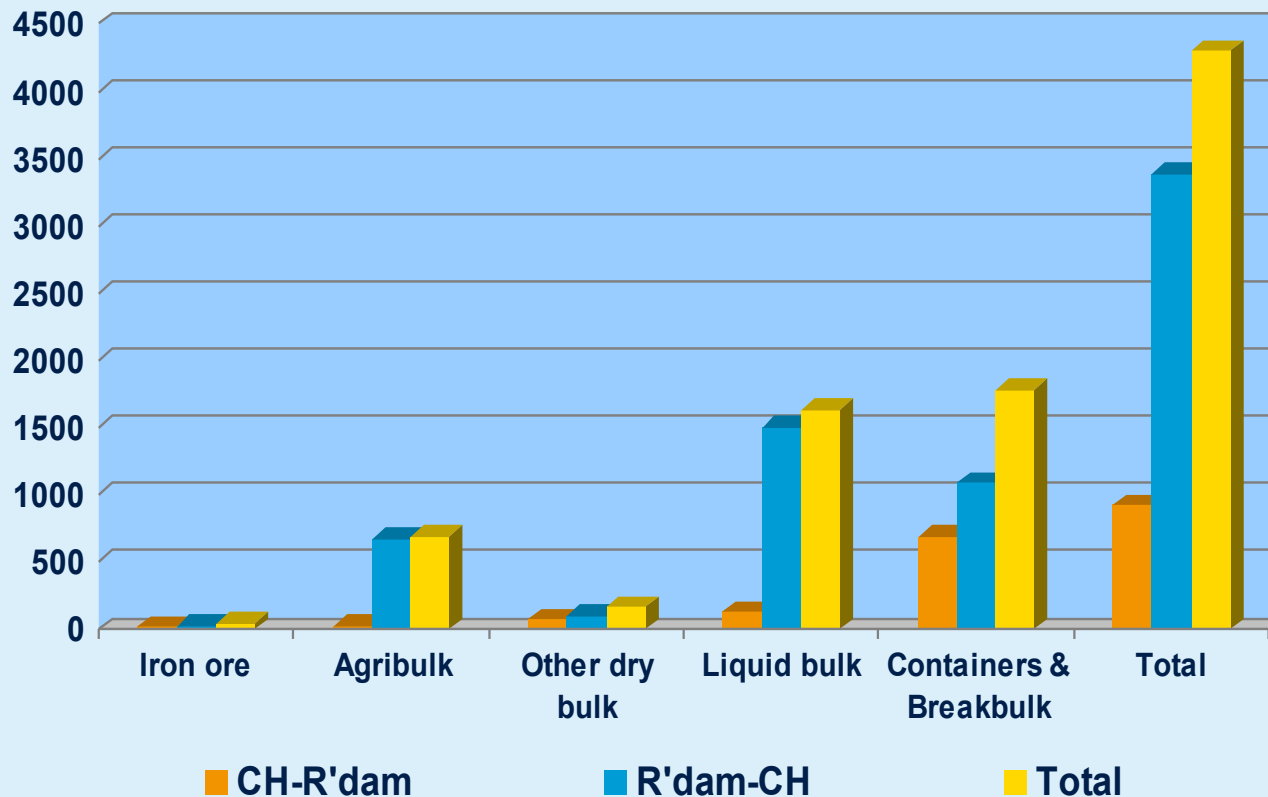
Einheit: x 1.000.000 TEU

Flüssiges Massengut



Einheit: x 1 millionen Tonnen

Binnenschifffahrt in die/aus der Schweiz über Rotterdam in 2010



Source: Deutsche Bundesamt

Einheit: x 1,000 Tonnen

Binnenschifffahrt in die/aus der Schweiz über Rotterdam in 2010



	CH - R'dam	R'dam - CH	Total
Eisenerz & Schrott	12	27	39
Agribulk	21	667	668
Übriges trockenes Massengut	65	94	159
Flüssiges Massengut	128	1,506	1,634
Container & Breakbulk	689	1,080	1,769
Total	915	3,384	4,299
Totale Anzahl TEU's	59.189	65.611	124.800

Quelle: statistisches Bundesamt Deutschland

Einheit: x 1,000 Tonnen

Marktanteil Seehäfen in der Binnenschifffahrt in die/aus der Schweiz in 2010

Market share Rotterdam and some ports in the HHR-range in 2010

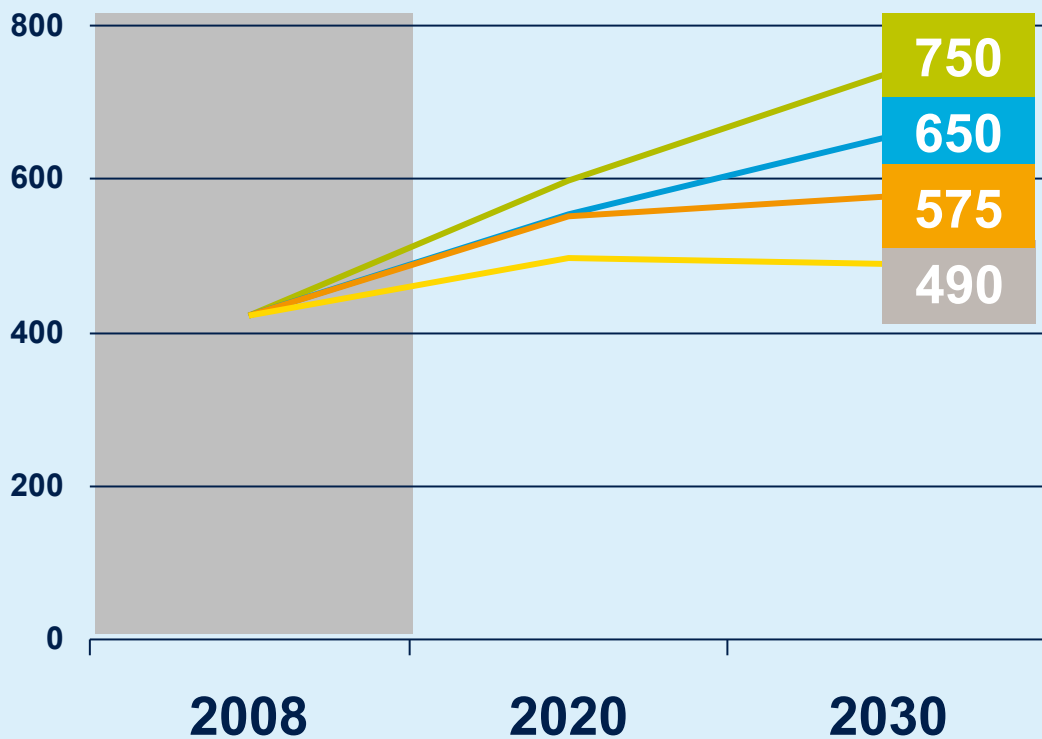
	x 1000 tons	market share
Rotterdam	3.384	62%
Antwerpen	1.990	37%
Bremen	55	1%
Hamburg	0	0%
Amsterdam	0	0%
Total	5.429	

Quelle: statistisches Bundesamt Deutschland





Schätzungen 2030



Gesamtgüterumschlag



-  **GLOBAL ECONOMY**
-  **EUROPEAN TREND**
-  **HIGH OIL PRICE**
-  **LOW GROWTH**

Marktanteil HLH-range		
	2008	2030
	34.9%	37.2%
	34.9%	38.1%
	34.9%	35.2%
	34.9%	37.6%

Einheit: mill. Tonnen

Der Containermarkt wächst aber hat sich geändert nach der Wirtschaftskrise



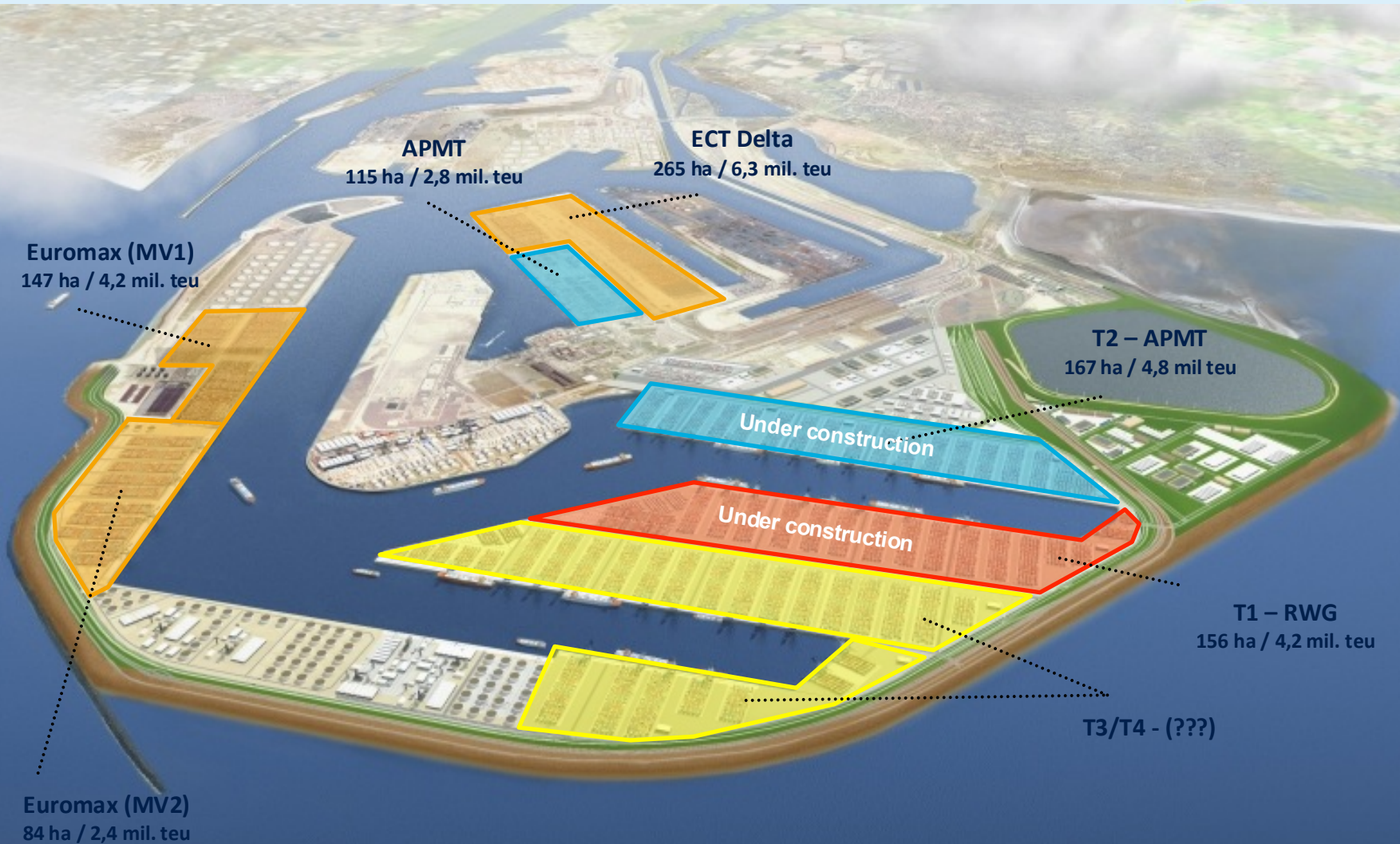
- Erholung der Volumen
- ULCC Trend setzt sich durch
- Slowsteaming dauerhaft
- Terminalabfertigung entscheidend;
“common Terminals” für Barge und Schiene werden verlangt
- Verlader verlangen neutrale Terminals im Hinterland

Rotterdam bereitet sich vor: Investitionen 2008-2015

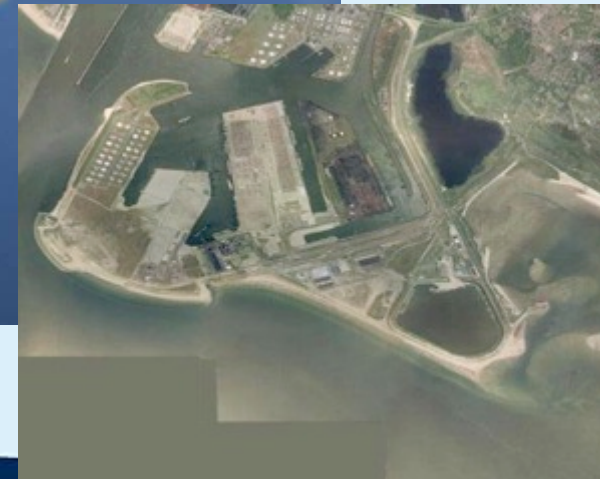
- **Infrastruktur im Hafen (Hafenbetrieb):** 2 Milliarden €
 - **Basisinfrastruktur Maasebene 2 (Hafenbetrieb):** 2 Milliarden €
 - **40 Großprojekte (*Private Unternehmen*):** 10 Milliarden €
 - **Erweiterung Autobahn A15
(*niederländischer Staat*):** 1 Milliarde €
- Insgesamt**

 15 Milliarden €

Maasebene 1 & 2 in 2030



Artist Impression Maasebene 2





Januar 2009



Januar 2010



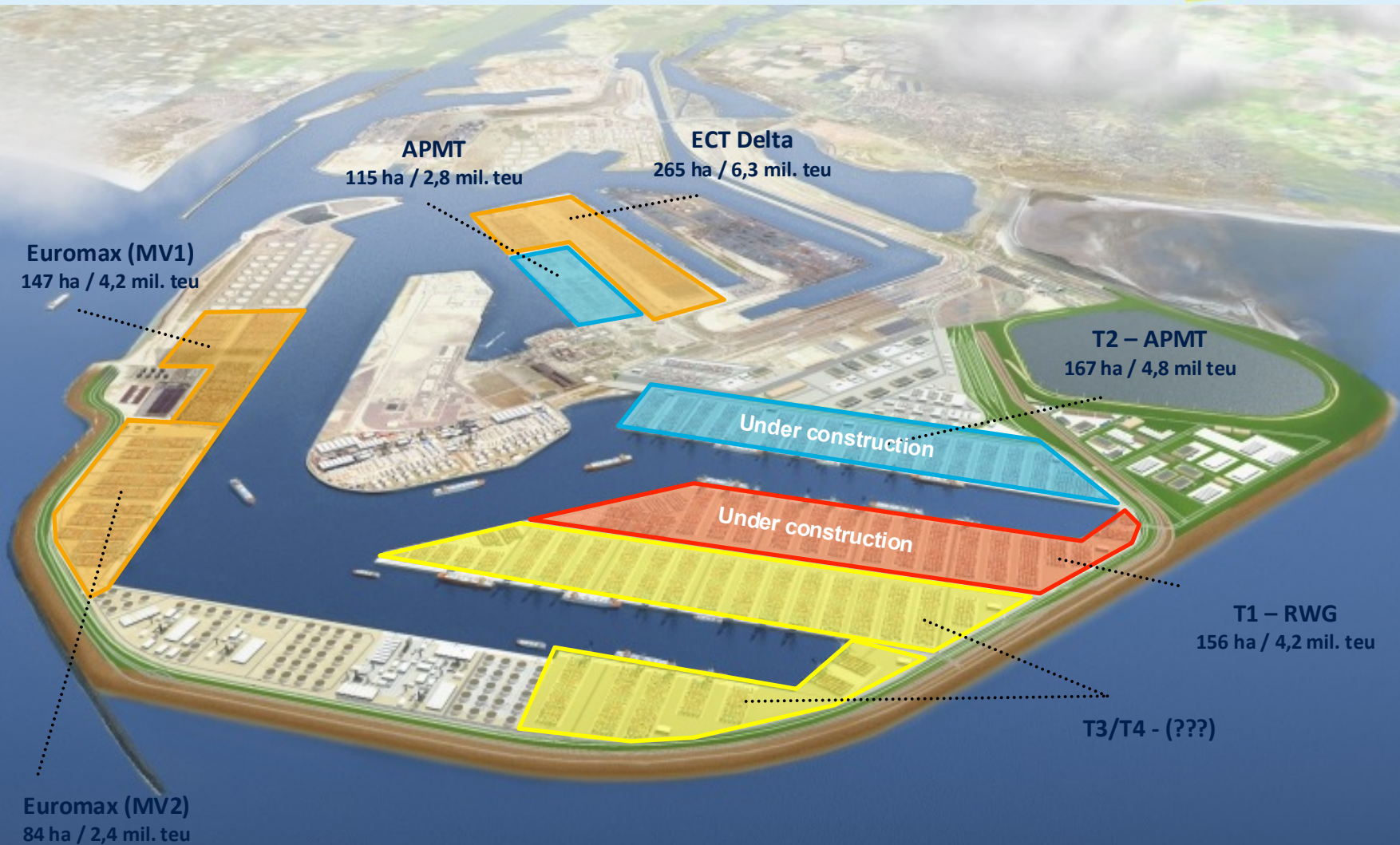
Januar 2011



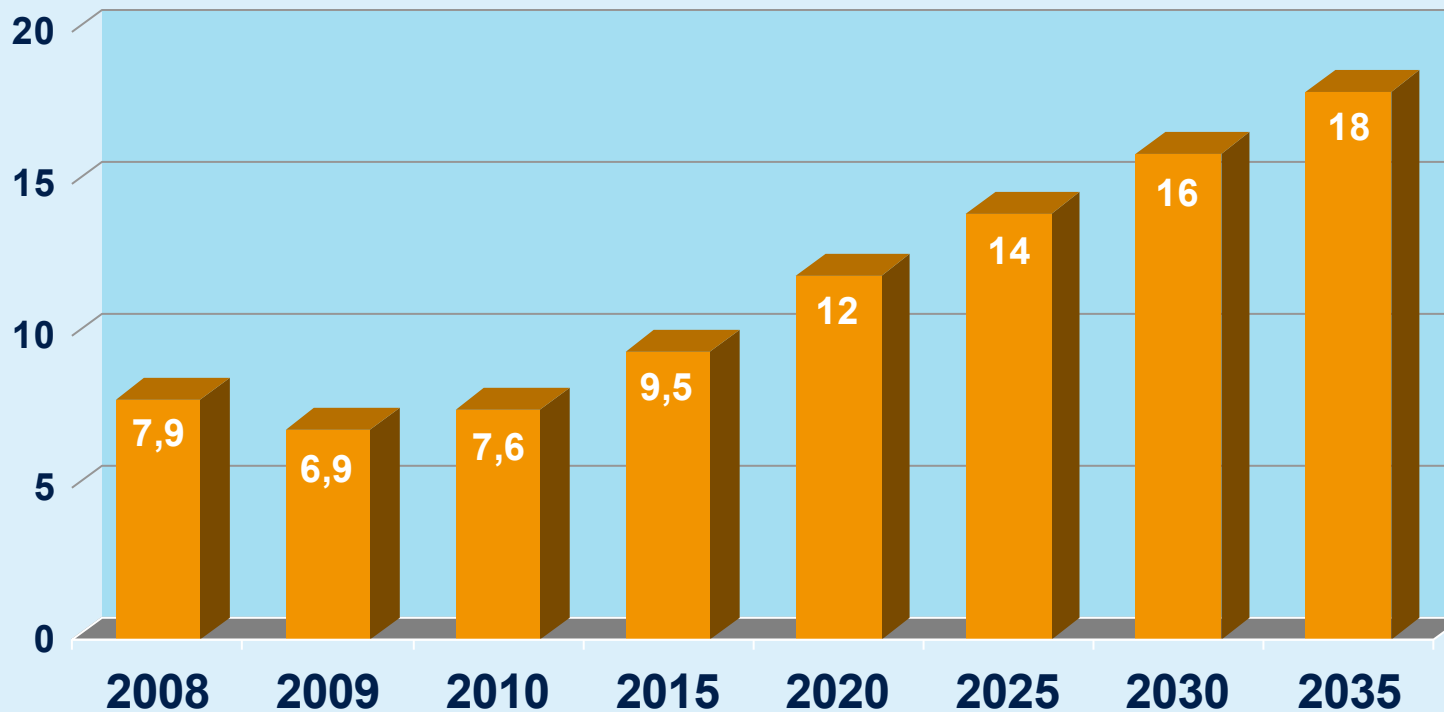
April 2011

- 2000 Hektar (brutto) Landgewinnung; 1000 Hektar (netto) für Hafentätigkeiten nutzbar
 - so groß wie ganzer Flughafen Schiphol
- 600 Hektar Container, 300 Hektar Chemie und Energie, 100 Hektar Distribution
- Bau der 1. Phase: bis 2008-2013
 - 240 Mln m³ Sand
- Bau der 2. Phase: 2014-2033
 - 90 Mln m³ Sand
- Totale Baukosten: 3 € Milliarden auf Kosten des Hafentätigkeits
- Arbeitsplätze ab 2033:
 - Ca. 6200 direkte Arbeitsplätze
 - Ca. 10.000 indirekte Arbeitsplätze

Einrichtung Maasebene 1 & 2



Prognose Containerhinterlandverkehr



Einheit: x Millionen TEU

Container Entwicklung

Modal Shift Ziele

2009



ROAD

Container Maasvlakte



2035



BARGE



RAIL



Unit: x 1 mln TEU

Die Binnenschifffahrt ist für Rotterdam:

- *Unique Selling Point*; die wichtigste Modalität für die Zukunft
- Bedingung für die weitere Verstärkung der Marktposition
- Netzwerk von Inlandterminals
- Eine nachhaltige Modalität

Binnenschifffahrt Programm

Wie ist das erwartete Wachstum (7 mln TEU) zu bewältigen?

- Ausreichende Kapazitäten schaffen
- Effizienter Gebrauch von Infrastruktur
- Nachhaltigkeit fördern

Binnenschifffahrt: was macht der Hafenbetrieb?



- ◉ Regie Binnenschifffahrt
- ◉ Raum im Hafen schaffen
- ◉ Common Barge Terminal

Hinterland Strategie

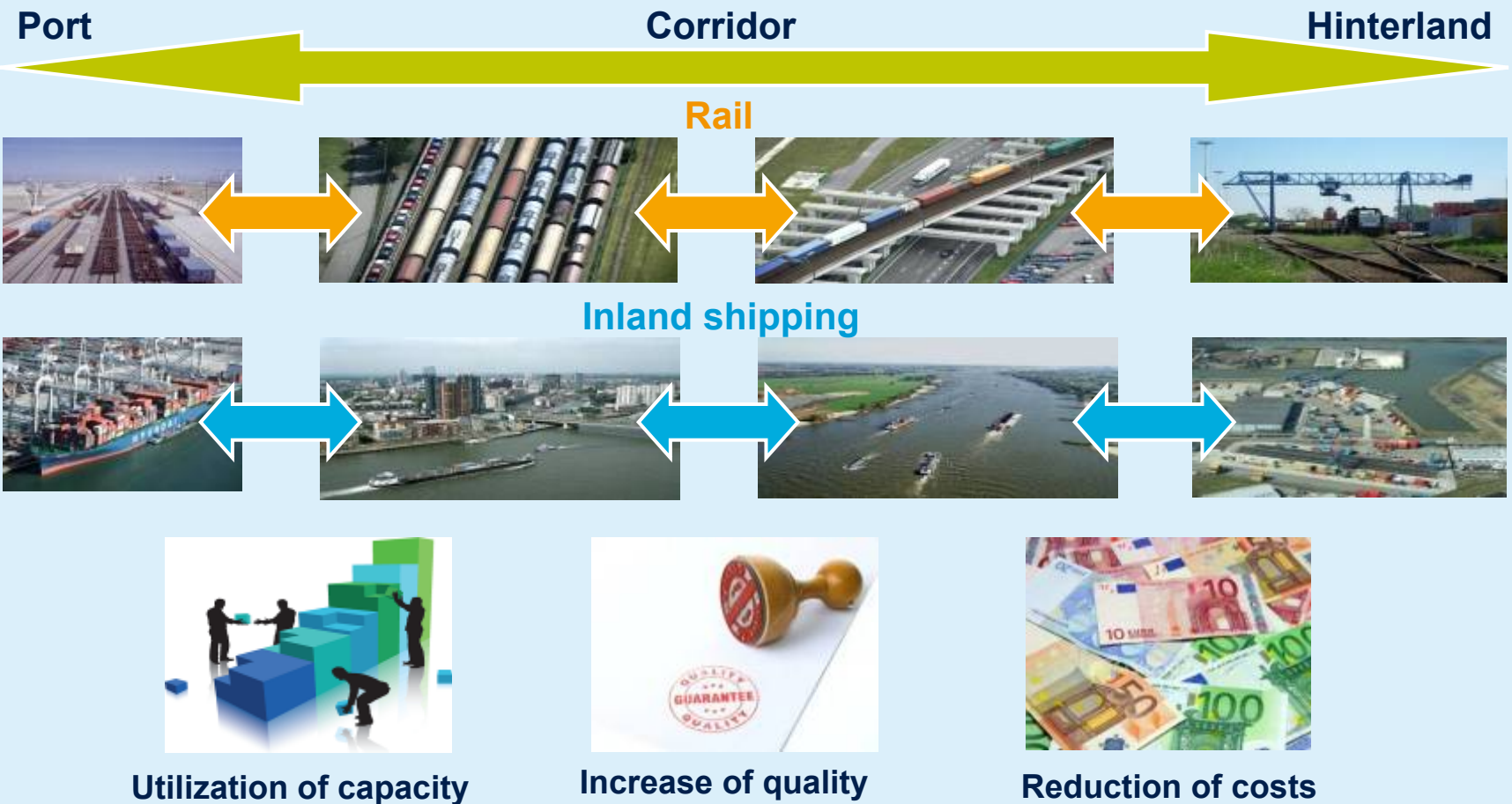
- Ziel: Modal Shift fördern und Marktanteil im Hinterland vergrößern
- Wie?: Hinterlandnetzwerk stärken durch mehr intermodale Verbindungen und z.B.
 - Landlord im Hinterland (Kapazität, Entlastung)
 - Ketteneffizienz steigern
 - Verkehrsmanagement (Binnenschifffahrt, Schiene und Straße)

Infrastruktur: Hafen, Korridore und Hinterland



- Investieren in den Hafen in Krisenzeit
- Großprojekte in der nahen Zukunft
- Anstrengungen im Hinterland: Süd-Deutschland, Rheinschiene

Programme für Schiene und Binnenschifffahrt



Landlord in hinterland



Entlastung des Seehafens und der Straßen

Ein dichtes Netzwerk ist vorhanden



Hafen Rotterdam und die Schweiz



- Vorbereiten auf größere Mengen
- Infrastruktur der besten Qualität
- Zusammenarbeit in der Logistikkette
- Regelmäßiger Austausch; die Zukunft gemeinsam gestalten
- Partner für Infra auf beiden Seiten der Bundesrepublik Deutschland

Einige Schlußfolgerungen

- Der Hafenbetrieb Rotterdam schafft Bedingungen für Wachstum und Logistik in allen Bereichen
- Seehafen für die allergrößten Containerschiffe
- Hafen Rotterdam wichtig für Bürger, Industrie und Wirtschaft in Europa
- Unsere Zukunft liegt in der Zusammenarbeit mit dem Hinterland: eine enge Abstimmung zwischen Rotterdam und den Häfen im Hinterland ist gewünscht und aufgrund des Güterwachstums alternativlos
- Rotterdam setzt auf Modal Shift, aber:
- Eine effiziente Logistikkette ist ein ständiger Prozess. Dafür brauchen wir alle Beteiligten!

Zum zweiten mal im Ausland!



Ein neuer Film

*Die intermodalen Initiativen
des
Rotterdammer Hafens*