

Verkehrsplanung auf Holländisch

Da kann der **Hafen Rotterdam** der Nordsee noch so viel Wasser abgraben: Ohne eine leistungsfähige Hinterlandanbindung wird das angestrebte Wachstum nicht erreicht. Daher erhoffen sich die Bayernhäfen zusätzliches Geschäft aus Rotterdam.

Was mit einem Luftballon passiert, den man immer weiter mit Luft aufpumpt, weiß jedes Kind. Ähnliches lässt sich derzeit im Hafen Rotterdam beobachten. Immer mehr Waren strömen in den Hafen hinein, vor allem Container. Wenn die nicht abfließen können, macht es irgendwann: peng!

Vorrang für den Güterverkehr

Genau das wollen die Verantwortlichen unter allen Umständen vermeiden – und machen dabei derart gründlich ihre Hausaufgaben, dass deutsche Besucher nur noch staunen können. Beeindruckt zeigten sich daher auch die Teilnehmer einer Reise nach Rotterdam, die die Bayernhafen-Gruppe für in seinen Häfen an-

sässige Unternehmen organisiert hatte (Foto siehe Seite 66).

Die Frage, die es zu allererst zu beantworten gilt, nämlich ob es überhaupt zu einem Containerboom kommen wird, scheint angesichts der Bauvorhaben im Hafen längst beantwortet. Denn wenn man über die Autobahn A 15 von Rotterdam aus stadtauswärts 40 Kilometer eine Hafensiedlung nach der anderen passieren lässt und irgendwann denkt, „jetzt ist auch mal gut mit all diesen Industrie- und Speditionsanlagen“, erst dann gelangt man zum eigentlichen Herzen des Hafens, der Maasvlakte. Dort befinden sich die großen Containerterminals. Dort sollen die riesigen Containerschiffe mit 18.000 TEU festmachen. Der Tiefgang von 23 Metern macht's möglich. Schon die Maasvlakte 1 wurde der Nordsee abgetrotzt: Sand aufgeschüttet, Fundamente in den Boden gerammt und darauf

riesige Terminals errichtet. Damit aber nicht genug: Vom Futureland, ein Informationszentrum an der Maasvlakte 1, sieht man eine kilometerweite Sandfläche vor sich liegen. Auch, wenn man erahnen kann, was hier entstehen soll, ist kaum zu glauben, dass in zwei Jahren auf dieser Sandwüste bereits die ersten Schiffe abgefertigt werden. Dann hat der Hafen 2000 Hektar Fläche zu seinen bisherigen 10.000 Hektar hinzugewonnen.

Zwei Milliarden Euro lässt sich der Hafen die Maasvlakte 2 kosten. Da erscheinen die Minimum-Szenarien, die Jan Barendregt für die weitere Umschlagentwicklung bis 2030 präsentiert, fast unglaublich. Denn braucht man eine solche Erweiterung wirklich, wenn bereits im letzten Jahr in Rotterdam 430 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden und es 2030 im Szenario „geringes Wachstum“ 490 Millionen Tonnen sein sollen? Der Business Manager Logistics vom Hafen Rotterdam spricht dann auch viel lieber von den 750 Millionen Tonnen, die im Maximum-Szenario „Global Economy“ 2030 durch den Hafen geschleust werden sollen.

Die neue Maasvlakte bedeutet eine Erweiterung des Hafens Rotterdam um 20 Prozent



23 Meter tideunabhängiger Tiefgang: Rotterdam ist für die Mega-Container-Schiffe bereit

Mowitsch/Fotolia

Zwei Ziele will der Hafen bis 2030 erreichen: „Rotterdam ist ein Global Hub und Europas Industriecluster. Wir wollen damit der wichtigste Hafen- und Industriekomplex Europas sein“, sagte Wouter van Dijk, Direktor Logistics im Rotterdamer Hafen. Zusammen mit dem Hafen Moerdijk, ein Satellitenhafen zwischen Rotterdam und Antwerpen, und dem Hafen Antwerpen lautet das Ziel, Rotterdam zum größten Petrochemie- und Energiekomplex Europas zu machen. Das zweite Ziel ist die Entwicklung zum Global Hub, „zu einer führenden europäischen Drehscheibe des weltweiten und inhereuropäischen Güterumschlags“, wie es van Dijk formuliert. Der Logistikexperte ist sich bewusst, dass dies nur mit einem leistungsfähigen Hinterland möglich ist. „Es werden sich Inlandhubs entwickeln, von denen aus die Ladung zu kleineren, intermodalen Terminals transportiert wird“, sagte van Dijk voraus.

Binnenschiff und Bahn werden wichtiger

Diesem Ziel folgt der Hafen, man hat fast den Eindruck ganz Holland, mit größter Zielstrebigkeit, aber nicht ohne Kompromisse hinsichtlich des Umweltschutzes zu machen. Das wird an verschiedenen Maßnahmen deutlich. Hervorstechend sind die Modal-Split-Zahlen, die der Hafen bei Containertransporten über die Maasvlakte erreichen will: Der Anteil der Schiene soll von 13,5 Prozent (2009) auf 20 Prozent im Jahr 2035 steigen. Das Binnenschiff soll die Hauptlast stemmen (von derzeit 39 Prozent auf künftig 45 Prozent). Der LKW hingegen verliert Anteile, und zwar von 47,5 Prozent auf 35 Prozent. Allerdings, da sich das Gesamtaufkommen von 4,4 Millionen TEU auf 15 Millionen TEU (2035) mehr als verdreifachen soll, verzeichnen alle Verkehrsträger hohe Zuwächse. Um diese ehrgeizigen Zahlen zu erreichen, verpflichtet der Hafen die neuen Terminalbetreiber zu diesem Modal Split. Gelingt ihnen das nicht, müssen sie Strafen zahlen. Doch das ist längst nicht die einzige Maßnahme, um den gewünschten Modal Split zu erreichen. So soll die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Verkehrsträger erhöht werden. Im KV-Terminal RSC in Rotterdam steht die Erweiterung von vier auf sechs Portalkränen an, sodass künftig die jährliche Umschlagkapazität 500.000 statt derzeit 375.000 Einheiten beträgt.

Weitere Maßnahmen, mit denen Holland Rotterdam bei der Zielsetzung unterstützt: der Seehafen Mordijk, zwischen Rotterdam und Antwerpen gelegen und über den



Das Kombi-Terminal RSC-Rotterdam: Die Anlage liegt direkt neben einem Short-Sea-Umschlagkai

Fluss „Oude Maas“ erreichbar. Der Tiefgang im 2600 Hektar großen Hafen beträgt 8,40 Meter. Täglich fahren Binnenschiffe im festen Rhythmus zwischen Rotterdam und Mordijk, um Container hin und her zu transportieren. Ein anderes Abflussrohr des Hafens Rotterdam ist die Betuwe-Linie, eine 160 Kilometer lange Eisenbahnstrecke, die ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten ist. Derzeit fahren dort etwa 500 Züge pro Woche. Tendenz steigend. Im Hinterland per Bahn können sich die Rotterdamer auch die Bayernhäfen als einen wichtigen Umschlagpunkt vorstellen.

In ein bis zwei Jahren gibt es Zugverbindungen zwischen den Bayernhäfen und Rotterdam

len. „Nürnberg als Drehscheibe für Verkehre zu den West- und Nordhäfen und nach Italien und Südost-Europa: Warum nicht?“, sagt beispielsweise Barendregt. Und van Dijk skizziert ein Szenario Bayern-Rotterdam für 2030: „Der Engpass Straubing-Vilshofen ist beseitigt und Massengüter verkehren zwischen dem Rhein- und Donaugebiet. Im Containerhinterlandverkehr betreiben die Binnenschiffsoperatoren Containerdienste zwischen Rhein und Donau.“

Dieses Szenario erzeugte bei so manchem mitgereisten Unternehmer ein Lächeln: Ja, die Holländer, die dem Meer zum zweiten Male Land abtrotzen und eine Gleis-schnellstrecke bauen, die ausschließlich

dem Güterverkehr vorbehalten ist, die würden das hinbekommen. Aber die Deutschen? Die noch nicht mal in der Lage sind, grünes Licht für den Anschluss an der Betuwe-Linie zu geben (drittes Gleis zwischen Emmerich und Oberhausen)?

Neue Impulse für die Binnenschifffahrt

Dennoch, Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der Bayernhafen-Gruppe, hat eine Menge Optimismus von der Reise mitgebracht. „Sowohl wir als Hafenbetreiber als auch unsere mitgereisten Unternehmer haben sehr gute Gespräche geführt“, sagt er. So ist er zuversichtlich, dass es spätestens in ein bis zwei Jahren eine direkte Zugverbindung zwischen Rotterdam und einem der Häfen der Bayernhafen-Gruppe geben wird. Von der Infrastruktur seien die Voraussetzungen gegeben. „Jetzt müssen die Operateure Ladung finden“, sieht er die Vertriebsseite in der Pflicht. Und auch die Ziele der Rotterdamer bezüglich des Einsatzes von Binnenschiffen wecken in Zimmermann die Hoffnung, dass die Bayernhäfen davon in Form eines höheren Seeumschlags profitieren.

Und vielleicht geht es beim Thema Bahn sogar schneller als gedacht. Denn zwischen einem mitgereisten Spediteur und einem in Rotterdam ansässigen Unternehmen waren die Gespräche schon so weit gediehen, dass eine Zugverbindung (im Gespräch ist eine Privatbahn als Operateur und Traktionär) schon in wenigen Monaten möglich erscheint. ■■■

Michael Cordes