



zur Autorin: Kerstin Bräuer
Lehrerin am Wilhelm-Ostwald-
Gymnasium in Leipzig

Der Seehafen Rotterdam – Europas Tor zur Welt

Als Zentrum für den Erdölhandel, die Import-Steinkohle für den europäischen Markt sowie den Containerumschlag besitzt der Rotterdamer Hafen für Europa eine große Bedeutung. Auch im interkontinentalen Seehandel der globalisierten Wirtschaft nimmt er eine herausragende Position ein und ist damit „Europas Tor zur Welt“.

Ein Blick in die Geschichte

1230 wurde eine Siedlung als Damm am kleinen Fluss Rotte gegründet: Rotterdam. 1340 erhielt die Siedlung das Stadtrecht. Ihre rasche Entwicklung zu einem wichtigen Handels- und Hafenstandort verdankte Rotterdam seiner Lagegunst, dem freien Zugang zur Nordsee. Der Hafen wuchs in mehreren Etappen. Mit der Fertigstellung des Seeschiffahrtskanals „Neuer Wasserweg“ („Nieuwe Waterweg“) 1872 war die Basis geschaffen, dass sich der Hafen Rotterdam zum größten europäischen Seehafen entwickeln konnte. Auch später wurde der Hafen vor allem Richtung Nordsee erweitert. Einen Bedeutungszuwachs erhielt er durch den Industrialisierungsprozess in Europa, weil Rotterdam nun im Zentrum des Handelsweges Mittelengland – Ruhrgebiet lag und zu einer wichtigen Schnittstelle für den Übergang vom Seetransport zum Binnentransport der Güter mit Eisenbahn bzw. Binnenschiffen wurde. Nach dem Wiederaufbau des im Zweiten Weltkrieg stark zerstörten Hafens gehörte er bereits zu den modernsten Häfen der Welt und erfuhr danach z. B. mit dem Botlekgebiet und dem Bau des Europoort die nächsten Erweiterungen. 1962 durfte sich Rotterdam erstmals als größter Hafen der Welt bezeichnen. Im Jahr 1966 wurden die ersten Container im Rotterdamer Hafen gelöscht. Der

Vormarsch des Containerumschlages führte zu einer erneuten Expansion. Gegen die damit verbundenen massiven Eingriffe in den Naturhaushalt regte sich jedoch Widerstand seitens der ansässigen Bevölkerung. Ein weiteres Problem ist die Revitalisierung der in der Innenstadt gelegenen ehemaligen Hafenbereiche, die durch das Wachsen des Hafens Richtung Nordsee ihre ursprüngliche Funktion verloren haben. Heute ist der Seehafen Rotterdam 40 km lang und hat eine Fläche von rund 10 500 ha, während sie um 1945 nur 1400 ha betrug.

Bedeutung des Hafens

Der Rotterdamer Hafen ist damit nicht nur die unangefochtene Nummer 1 unter den europäischen Seehäfen, sondern gilt

gleichzeitig als „Europas Tor zur Welt“. Als wichtiger Knotenpunkt des globalisierten Handels ist er mit mehr als 800 Häfen weltweit verknüpft. 2011 liefen 33 681 Seeschiffe sowie 95 780 Binnenschiffe den Hafen an und schlugen dort mehr als 434,6 Mio. t Güter um. Damit rangiert Rotterdam unter den Top Ten der weltgrößten Häfen auf Platz 5 (s. Tabelle). Hinsichtlich des Containerumschlages (rund 11,9 Mio. TEU im Jahr 2011) liegt der Hafen auf dem zehnten Platz.

Solche Ergebnisse sind neben der günstigen Lage nur durch eine moderne Hafeninfrastuktur möglich. Die funktionale Gliederung gestattet einen hoch spezialisierten, zeit- und kosteneffizienten Güterumschlag. So gibt es 11 Tankterminals für Rohölprodukte bzw. 17 für Chemie/Biobrennstoffe/Pflanzenöle, 15 Terminals für Trockenmassengüter sowie jeweils 24 Stückgut- und Containerterminals. Diese räumliche und funktionale Gliederung spiegelt nicht



Das Hafenerweiterungsgebiet Maasvlakte 2

Top Ten der Welthäfen (2011)

Seehafen	Staat	Güterumschlag (Mio. t)
Shanghai	China	727,6
Ningbo/ Zhoushan	China	691,0
Singapur	Singapur	531,6
Tianjin	China	451,0
Rotterdam	Niederlande	434,6
Guangzhou	China	429,0
Qingdao	China	375,0
Dalian	China	338,0
Tangshan	China	308,0
Qinhuangdao	China	287,0

Quelle: www.portofrotterdam.com

zuletzt die einzelnen Entwicklungsetapen des Hafengeländes in Anpassung an die sich ständig ändernden wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen sowie die wachsende Bedeutung des interkontinentalen Handels im Zuge der Globalisierung wider. Für die Region und das Land ist der Hafen Rotterdam ein bedeutender Arbeitgeber: Mehr als 87 000 Menschen arbeiten hier in den verschiedensten Bereichen.

Maasvlakte 2 – der Hafen wächst weiter

Die herausragende Bedeutung des Hafens Rotterdam für Europa und im weltweiten Warenaustausch hat dazu geführt, dass der Seehafen mittlerweile an seine Kapazitätsgrenzen im Güterumschlag und bei den Industrieanlagen stößt. Entlastung soll das Projekt „Maasvlakte 2“ bringen, ein Hafenerweiterungsprojekt, das seit 2008 läuft. 2013 gehen die ersten Anlagen in Betrieb. „Maasvlakte“ bedeutet „Maasebene“ und bezeichnet ein bereits existierendes, großes Hafen- und Industriegebiet innerhalb des Rotterdamer Hafens, das

in den 1970er-Jahren südlich der Maasmündung in der Nordsee künstlich angelegt wurde. Die neue Maasvlakte wird dem Welthafen Rotterdam einen Flächenzuwachs von rund 2000 ha beschern. Neben 13 km Straßen, 14 km Schienenwegen sowie Schifffahrtswegen entstehen Hafenbecken mit 13 km Kaimauern und Küstenschutzanlagen. Die anderen 1000 ha bleiben den Industrie- und Gewerbeanlagen vorbehalten. Fast zwei Drittel der neuen Gewerbeflächen (630 ha) sind für Containerterminals vorgesehen. Wegen der Lagegunst direkt an der Nordsee können selbst die größten Containerschiffe mit mehr als 12 500 TEU (das entspricht mehr als 12 500 Zwanzig-Fuß-Standardcontainern) sowie großem Tiefgang zügig abgefertigt werden, was einen enormen Wettbewerbsvorteil im Vergleich mit anderen Seehäfen darstellt.

Hinsichtlich dieses Großprojektes waren mit Blick auf die naturräumlichen Besonderheiten bei der Planung verschiedene Kriterien zu berücksichtigen, wie zum Beispiel die Auswirkungen der umfangreichen Landaufschüttungen auf die Strömungsverhältnisse und der damit zusammenhängende Einfluss auf die Küstenlinie. Aber auch Naturschutzmaßnahmen sind notwendig, da Maasvlakte 2 im Vordelta gebaut wird, das ein Naturschutzgebiet ist. So sollen unter anderem ein Schutzgebiet einschließlich Ruhebereichen für Vögel und Seehunde (25 000 ha) sowie ein neuer Dünengürtel (35 ha) an der Küste entstehen. Zudem beachtet man beim Bau bzw. später während des Betriebs von Maasvlakte 2 den Aspekt der Nachhaltigkeit, indem man zum Beispiel den Weitertransport der Güter ins Hinterland mehr auf Schiene und Binnenwasserstraßen verlagern möchte.

Das Thema im Unterricht

Die Karte „Rotterdam – Europort“ (Diercke ♦ S. 109.2, Diercke 2 ♦ S. 83.2) bietet einen Überblick zur räumlichen Entwicklung und funktionalen Gliederung sowie zur (verkehrs-)infrastrukturellen Ausstattung des Hafens. Erkennbar ist zudem das im Bau befindliche Erweiterungsgebiet Maasvlakte 2. In Ergänzung zur Atlaskarte kann man unter www.diercke.de (Pfad: Kartensuche → Diercke Weltatlas, S. 109, Karte 2 → Materialien → Video: Rotterdam) einen Kurzfilm (2:35 min) zur unterrichtlichen Arbeit heranziehen, der schlaglichtartig die Bedeutung und Entwicklung des Hafens, aber auch damit verbundene Probleme beleuchtet. Er kann sowohl als Einstieg zur ersten Orientierung dienen oder alternativ in die Erarbeitungs- oder Schlussphase eingebaut werden. Da der Film sehr kurz ist und viele wichtige Informationen in schneller Abfolge liefert, ist es empfehlenswert, ihn zweimal anzusehen, damit die Schüler ihre ersten Notizen anschließend vervollständigen können. Der Film eignet sich, neben dem Atlas, auch als Grundlage zur Bearbeitung des vorliegenden Arbeitsblattes.



Diercke Video: Rotterdam
Kurzvideo (2:35) über den Port of Rotterdam als Unterstützung der Unterrichtseinheit (Flashfilm)

<http://bit.ly/UaoUez>

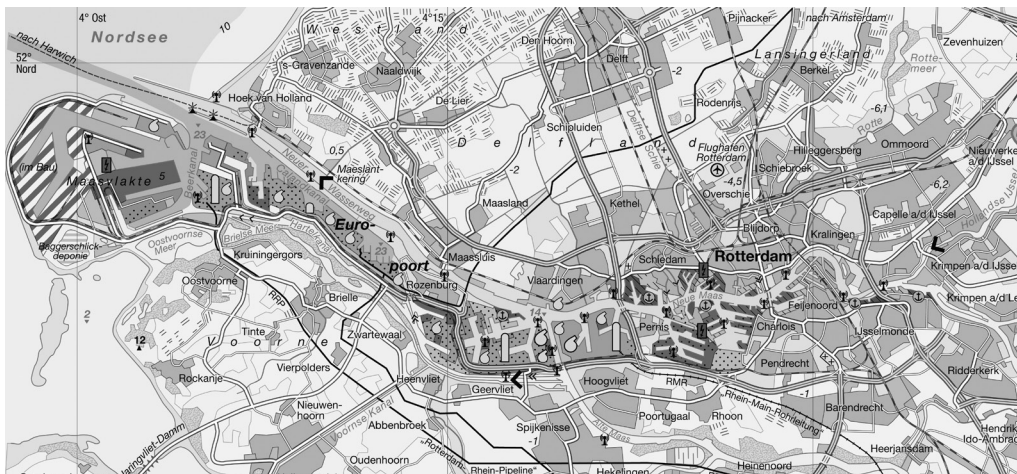
Arbeitsblätter und Lösungen finden Sie online unter: www.diercke.de/360grad

Arbeitsblatt: Der Seehafen Rotterdam

1 Beschreibe die Lage und Größe des Hafens Rotterdam.

Hinweis
 Nutze für die Bearbeitung der Aufgaben die Karte „Rotterdam – Europoort“ (Diercke ♦ S. 109.2) und die Übersichtskarte „Niederlande/Belgien/Luxemburg – physisch“ (Diercke ♦ S. 108) sowie das Kurzvideo zum Hafen Rotterdam unter www.diercke.de (Pfad: Kartensuche → Diercke Weltatlas, S. 109, Karte 2 → Materialien → Video: Rotterdam).

2a Zeichne mit verschiedenen Farben die in der Legende aufgeführten Teile des Rotterdamer Hafens ein. Ergänze die Farben in der Legende.



- Stückguthafen
- Massenguthafen
- Containerterminal
- Ölhafen mit Raffinerie und Petrochemie
- Werft
- Industrieanlagen

2b Begründe die funktionale Gliederung des Hafens.

3 Werte die Daten der Tabelle zum Güterumschlag im Hafen Rotterdam aus.

Güterumschlag nach Güterarten im Hafen Rotterdam 2011 (in Mio. t)

Güter	Empfang	Versand
Trockenmassengüter	79,4	7,9
Flüssigmassengüter	154,1	44,4
Container	61,4	62,3
Stückgut	13,8	11,3
gesamt	308,8	125,8

Quelle: www.portofrotterdam.com

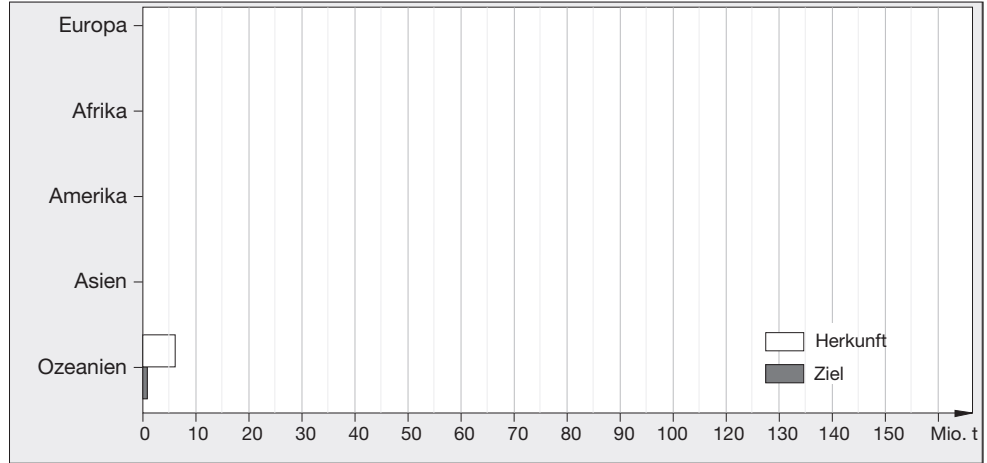
4 Beschreibe die Bedeutung des Hafens Rotterdam.

5a Ergänze das Balkendiagramm mit den Daten in der Tabelle.

Güterumschlag nach Kontinenten im Hafen Rotterdam 2010 (in Mio. t)

Güter	Herkunft	Ziel
Europa	143,3	68,7
Afrika	32,3	7,1
Amerika	71,4	13,8
Asien	53,5	35,5
Ozeanien	6,5	0,3
gesamt	307,7	125,5

Quelle: www.portofrotterdam.com

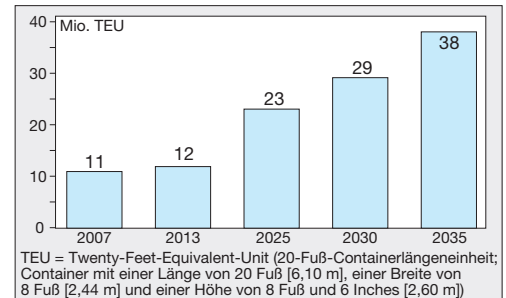


5b Formuliere deine Feststellungen zu den Anteilen der im Hafen Rotterdam umgeschlagenen Güter nach Herkunfts- und Zielkontinenten.

6a Beschreibe die im Projekt Maasvlakte 2 geplanten Hafenerweiterungen. Informiere dich dazu im Internet, z. B. unter www.portofrotterdam.com.

6b Begründe u. a. mithilfe der Prognose zum Containerumschlag die Notwendigkeit der Erweiterungsmaßnahmen.

Prognose zum Containerumschlag im Hafen Rotterdam 2007–2035



Quelle: www.portofrotterdam.com

7 Notiere Probleme, mit denen der Hafen Rotterdam konfrontiert ist.
