

Verladende Wirtschaft will Deutlichkeit über Zukunft Seine-Nord-Kanal



Ungewiss ist die Zukunft des Seine-Nord-Kanals im Norden Frankreichs, eines der größten missing Links im europäischen Wasserstraßennetz. Die französische Regierung lässt zur Zeit die Finanzierung des Projektes untersuchen. Europäische Binnenschiffahrtsvertreter erwarten dass der Kanal auf jeden Fall gebaut wird. Die Industrie will wissen wann der Bau startet.

Der Seine-Nord-Kanal gehört zum europäischen Verkehrskorridor 9. Yvon Loyaerts, Vorsitzender der intergouvernementalen Seine-Schelde-Kommission, vergleicht ihn mit einer Brücke in Europa. „Es handelt sich nicht nur um eine Binnenschiffahrtsverbindung, sondern um ein Logistikprojekt“, sagte er beim Binnenschiffkongress Barge to Business in Rotterdam. Entlang des 106 Kilometer langen Kanals sollen vier multimodale Plattformen entstehen. Der Kanalbau sollte 2014 starten und 2020

vollendet sein, so sahen es zumindest die Pläne der vorigen französischen Regierung vor. Doch die neue Regierung in Paris muss sparen. Sie lässt deshalb verschiedene große Infrastrukturprojekte untersuchen. Auch der Seine-Nord-Kanal steht auf dem Prüfstand. Frankreich möchte mehr europäische Unterstützung für das Projekt erhalten. Europäische Binnenschiffahrtsvertreter erwarten, dass der Kanalbau auf jeden Fall kommt. „Wir sehen keine politischen Signale die uns daran zweifeln lassen“, sagt Hilde Bollen von Inland Navigation Europe. „Das Projekt verzögert sich zwar, aber das sieht man öfters bei großen Projekten.“ Nicolas Bour, Direktor europäischer Verbindungen und Innovation beim französischen Wasserstraßenverwalter VNF, unterstreicht den Mehrwert von Seine-Nord, nicht nur für Frankreich sondern auch für Deutschland, die Niederlande und Belgien. „Wir alle werden von diesem Kanal profitieren.“

Die Industrie will Planungssicherheit. Martin van Dijk von der Branchenorganisation Koninklijke Schuttevaer fordert deshalb deutliche Signale von der Politik. „Der momentane Projektstatus verunsichert die verladende Wirtschaft.“ Geert Van Overloop, CEO der flämischen Imperial-Tochter De Grave-Antverpia hofft dass der Kanal noch vor dem Ende seiner Generation fertiggestellt wird. „Ansonsten werden wir in diesem Korridor bis 2020 eine Abnahme des Güteraufkommens sehen. Auch die Schiffskapazitäten werden dann verschwinden.“ „Wir warten auf ein Zeichen der französischen Regierung. Wann fängt der Bau an, wann können wir den Kanal befahren? Die Politik sollte eine Entscheidung treffen und einen Zeitplan vorlegen. Es ist doch egal, ob der Kanal fünf Jahre später fertig wird. Wir wissen ohnehin, dass dies der Fall sein wird.“

Antoon Desmet, Logistikmanager beim Baustofflieferant Knauf Isolava will wissen, wie hoch die Kanalgebühren sein werden. „Der Straßengüterverkehr wird sich wei-

terhin verteuern. Andererseits glauben wir, dass die neuen Eco-LKWs dem Binnenschiff auf langen Distanzen Konkurrenz machen werden. Wir müssen sicher sein dass der Kanal preislich konkurrenzfähig ist. Am besten ist es wenn ein Unternehmen direkt am Wasser angesiedelt ist, denn der Vor- und Nachlauf per LKW verteuert die Binnenschiffahrt.“ Van Overloop spricht sich für gleiche Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger aus. „Wenn man Kanalgebühren einführt, sollte man auch den Schienen- und Straßen-transport belasten.“

Pluralität

Für die verladende Wirtschaft ist wichtig dass der Kanal über die geplanten multimodalen Plattformen mit anderen Verkehrsträgern verknüpft ist. Van Overloop: „Das macht die Binnenschiffahrt attraktiver.“ Alexandre Gallo, CEO Green Modal Transport bei der Reederei CMA CGM bestätigt: „Kunden wollen nicht tagelang auf ihre Güter warten. Sie wollen die Güter schnell geliefert bekommen. Pluralität der

Transportmodi ist daher wichtig. Man soll Verladern eine Auswahl anbieten.“ Gallo zweifelt jedoch an der Rentabilität der vier geplanten Multimodalplattformen. Diese liegen kaum 40 km auseinander. „Man sollte vielleicht mit einer Plattform beginnen und die übrigen erst dann bauen, wenn die Nachfrage groß genug ist. Nur so wird es gelingen, Güterströme zu bündeln.“ Europa sollte den Kanalbau nicht noch weiter untersuchen, meint Van Overloop: „Jetzt muss gehandelt werden. Nationale Regierungen sind knapp bei Kasse. Europa sollte sich auf einen Korridor konzentrieren, statt alle ausbauen zu wollen.“ Gallo: „Zu oft werden in Europa Projekte auf Bitten eines lokalen Politikers hin durchgeführt. Damit muss Schluss sein. Wir sollten uns auf einige Großprojekte konzentrieren. Wir brauchen Sicherheit, was in Nord-Frankreich passiert.“ Van Dijk: „Die Politik muss in die Vergangenheit schauen. Bisher hat noch jeder Kanalbau Wachstum gebracht. Seine-Nord ist eine große Chance für Europa.“

Martin van Dijk bleibt am Ruder

In den Niederlanden wurde Martin van Dijk wiedergewählt als Vorsitzender der internationalen Schuttevaer-Abteilung, die sich um die nautisch-technischen Interessen ihrer Mitglieder auf den europäischen Wasserstraßen kümmert. Van Dijk steht somit auch in den kommenden drei Jahren am Ruder der internationalen Abteilung.



Martin van Dijk (Foto Sarah De Preter)

Auch in Deutschland ist die internationale Schuttevaer-Abteilung seit ihrer Gründung vor 13 Jahren aktiv. Sie macht sich unter anderem für gute Liege- und Warteplätze stark. „Bei den Liegeplätzen hat sich in den letzten Jahren in Deutschland vieles verbessert“, sagte Van Dijk vor ein paar Wochen bei der Jahresversammlung der internationalen Abteilung. Kritik übte er jedoch an den langen Schleusenreparaturzeiten. Die Koninklijke Schuttevaer freut sich dass in Deutschland zum Schluss des vergangenen Jahres noch 140 Millionen Euro zusätzlich

für die Wasserstraßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt wurden. Van Dijk: „Wir schätzen es sehr dass die Politik begreift, dass Stillstand auch in Zeiten knapper Kassen nicht erwünscht ist. Wir sollten noch mehr darüber nachdenken, wie es in 20 Jahren im Gewerbe und auf den Wasserstraßen aussieht. Nicht nur aus einer eigenen Vision heraus, sondern ebenfalls aus einer logistischen Betrachtung, denn die Binnenschiffahrt ist ein wichtiger Teil der Logistikkette.“

Innovationspreis für Port Feeder Barge

Professor Dr.-Ing. Ulrich Malchow von der Hochschule Bremen hat beim Riverdating-Kongress in Rotterdam die River Transport Innovation Trophy erhalten für das von ihm entwickelte Konzept Port Feeder Barge. Mit diesem flexiblen Umschlaggerät kann im Seehafen der Binnen- vom Seeschiffumschlag entkoppelt und gleichzeitig zentralisiert werden. Das Vorhaben kann insbesondere in Hamburg kurzfristig umgesetzt werden, so Malchow, der sich freut dass die HHLA-Tochter CTD hafeninterne Containertransporte vermehrt auf dem Wasser durchführen will. Die Port Feeder Barge soll im Rahmen ihrer täglichen Rundreise durch den Seehafen alle großen Umschlagsbetriebe regelmäßig miteinander verbinden. An einem zentralen Liegeplatz werden dann die eingesammelten Container direkt auf Binnenschiffe umge-



Prof. Dr. Ulrich Malchow (rechts) und VNF-Direktor Philip Maugé bei der Übergabe der Auszeichnung. (Foto Hochschule Bremen)

schlagen. Der Binnenschiffsumschlag wird vereinfacht und beschleunigt, da das umständliche Terminal-

Hopping entfällt.

Freude über zusätzliche Infrastrukturprojekte

Von den zusätzlichen 140 Millionen Euro, die der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Ende November für die Wasserstraßeninfrastruktur genehmigte, stehen 65 Millionen Euro für die Beschleunigung und den Neubeginn von Ausbaumaßnahmen zur Verfügung.

So werden allein für die zweite Moselschleuse in Trier 16 Mil-

lionen Euro bereitgestellt. 500.000 Euro fließen in die Planung einer neuen Schleuse in Scharnebeck. An der Mittelweser werden Uferrückverlegungen durchgeführt. Darüber hinaus investiert der Bund in die AIS-Landinfrastruktur an Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Mosel, Wesel-Datteln-Kanal und Mittellandkanal. Am Rhein und am Elbeseitenkanal werden zusätzliche Schiffsliege-

stellen errichtet. An der Havel-Oder-Wasserstraße bei Eberswalde werden zwei Straßenbrücken erhöht, damit zweilagige Containerschiffe durchfahren können. Für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen sind 75 Millionen Euro vorgesehen. Darunter fallen Grundinstandsetzungen und Umrüstungen an Stautufen und Wehren des Mains, des Main-Donau-Kanals und der Donau sowie Ersatzmaß-

nahmen an Dalben, Landgangstegen und Spundwänden im Kanalsystem. Der BDB freut sich. „Dies ist eine sinnvolle Liste an geeigneten und notwendigen Baumaßnahmen an solchen Bundeswasserstraßen, die tatsächlich Baureife haben“, so Verbandspräsident Georg Hötte. „Hier können die zusätzlichen Gelder effektiv genutzt werden.“

ADVERTENTIE

SCHEEPSSLOPERIJ TREFFERS BV

**‘für alle Ihre Abwrackschiffe,
Abwracktonnage und
andere treibende Objekte.’**

**+31(0) 23-5325211
+31(0) 6-53187317**

Barzahlung

**E-mail: treffers@hetnet.nl
Hendrik Figeeweg 35, 2031 BJ Haarlem**