

In Belgien sind sie fester Bestandteil des modernen Verkehrskonzepts – die Binnenschiffer. Während die Binnenschifffahrt europaweit Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen verliert, verzeichnen die belgischen Schiffer leichte Zuwächse. Dennoch ist die wirtschaftliche Situation der Kapitane äußerst schwierig.



von Yvonne von Stark,
Fachjournalistin, Berlin

Wie in ganz Europa schrumpfte auch in Belgien die Binnenschifffahrtsflotte zahlenmäßig deutlich: Allein die Flotte der Trockenfrachter verlor in den vergangenen 10 Jahren rund 20 Prozent ihrer Schiffseinheiten – wobei die Ladekapazität aber um 10 Prozent wuchs. Im gleichen Zeitraum wurde die Tankerflotte nicht nur fast vollständig auf Doppelhülle umgerüstet, sondern – gemessen an der Zahl – um 8 Prozent und hinsichtlich der Ladungskapazität um 51 Prozent aufgestockt.

Das belgische Binnenschifffahrtsnetz gehört zu den dichtesten in Europa. Drei große Nord-Süd-Achsen und zwei bedeutende Ost-West-Verbindungen, die größtenteils auf natürlichen Flussverläufen beruhen, werden durch ein weitverzweigtes Kanalnetz ergänzt. Jährlich werden über 100 Mio. t Güter über belgische Wasserstraßen befördert.

„Es fehlt eine umfassende Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur.“

Pascal Roland, Präsident Notre Droit

Nach Ansicht der Regionalregierung Wallonie ist das Transportpotenzial der Binnenschifffahrt jedoch noch lange nicht ausgeschöpft. Allein auf dem Albertkanal, der Strecke mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, könnten doppelt so viele Schiffe fahren wie heute. Selbst dann, so hat Service Public de la Wallonie errechnet, würde es nicht zu Staus an den sechs Schleusen dieser 129 km langen Verbindung zwischen dem Hafen Antwerpen und der an der Maas gelegenen Stadt Lüttich kommen.

20 EUR pro tkm günstiger

Die belgischen Regionalregierungen machen sich seit Jahren für den Ausbau der Binnenschifffahrt stark. Der Gütertransport per Wasserstraße ist „zuverlässig, schnell, pünktlich, ökologisch und ökonomisch“, so die Regionalregierung der Wallonie. Etwa 20 EUR sei der Schiffstransport pro 1000 Tonnenkilometer (tkm) im Vergleich zum LKW-Verkehr günstiger, rechnet sie vor.

Insbesondere Flandern hat der Binnenschifffahrt einen entscheidenden Impuls gegeben, erklärt der Direktor des Instituts für Binnenschifffahrt ITB, Frédéric Swiderski. Die Region führte Ende der 90er Jahre das „Kai-mauernprogramm“ ein, mit dem sie Unternehmen unterstützt, die an einem Fluss oder Kanal liegen und einen Teil ihres Warentransports aufs Wasser verlegen. Bis zu 80 Prozent der Anlaufinvestitionen finanziert die Region Flandern. Im Gegenzug verpflichten sich die Unternehmen, den Wasserweg mindestens 10 Jahre für ihren Gütertransport zu nutzen. Seit Einführung des Programms beantragten 163 Unternehmen Fördermittel, 88 dieser Projekte wurden erfolgreich realisiert.

Ungenutzte Chancen

Bedeutung der Binnenschifffahrt wächst, aber Infrastruktur bremst

Neues Terminal am Albertkanal

Sehr wichtig für den Ausbau der Binnenschifffahrt ist das neue Binnenschifffahrts-Terminal Beverdonk am Albertkanal, 30 km vom Hafen Antwerpen entfernt. Das Containerterminal nahm Anfang 2012 den Betrieb auf und fertigt derzeit jährlich bis zu 60 000 Teu ab. Das Terminal von GP World entstand in Kooperation mit dem Antwerpener Hafen und ist für alle Nutzer offen. In den kommenden Jahren sollen rund um das Terminal weitere Logistik-Plattformen den Betrieb aufnehmen. Und bis 2020 werden alle Brücken des Albertkanals angehoben, so dass hier Binnenschiffe mit bis zu vier Containerschichten fahren können.

Während das ITB die Entwicklung des Binnenschifffahrtsgeschäfts der vergangenen Jahre positiv beurteilt, zeigt sich der Verband der belgischen Binnenschiffer Notre Droit/Ons Recht deutlich kritischer. Verbandspräsident Pascal Roland verweist auf die wirtschaftlichen



Der Albertkanal als Verbindung zwischen Antwerpen und Lüttich (hier bei Geel) soll bis 2020 auf den vierlagigen Containerverkehr ausgerichtet werden. FOTO: MICHELVERBEEK

Schwierigkeiten der Unternehmer: „Die erwirtschafteten Erlöse decken immer weniger die Kosten.“ Vor der Wirtschaftskrise hätten die belgischen Unternehmer – überwiegend Partikuliere – massiv in die Moder-

nisierung der Flotte und den Erwerb neuer Schiffe investiert. Diese Kosten seien jedoch wegen der Geschäftseinbrüche der vergangenen Jahre nicht wieder erwirtschaftet worden. Zugleich sank der Wert der Schiffe seit

2008 drastisch, und die Rücklagen der Unternehmer sind aufgebraucht, erläutert Roland. Neue Kreditanträge für notwendige Investitionen würden extrem langsam bearbeitet oder schlicht nicht bewilligt, selbst wenn diese nur einen Bruchteil des Schiffswerts ausmachten.

Kritisch sieht der Unternehmerverband den Zustand des Wasserstraßennetzes. „Was fehlt, ist eine umfassende Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur“, so Roland und fordert massive Investitionen. „Kanäle müssten ausgebaggert, Liegeplätze und Häfen dringend ausgebaut und modernisiert werden. Vor allem aber wartet die Branche ungeduldig auf Lösungen für die europäischen Verkehrsengpässe, um ihre Schiffe auf einem modernen Verkehrsnetz betreiben und den Warenaustausch effektiv und kostensparend gestalten zu können.“

Eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte für die europäische Binnenschifffahrt ist der seit Jahren geplante und immer wieder verzögerte Neubau der Großschifffahrtsverbindung Seine-Schelde-Kanal. Eine schnelle Lösung für die finanziellen wie die geografischen Engpässe der Binnenschiffer ist derzeit jedoch nicht in Sicht.

ANZEIGE

THE GATEWAY TO EUROPE.



Intelligente Vernetzung bringt Ihre Güter effizienter zum Ziel.

Je geschickter Sie Wasserwege, Straßen und Schienen verknüpfen, desto mehr Vorsprung gewinnen Sie im Wettbewerb um Zeit und Kosten. Mit duisports intelligenter trimodaler Vernetzung sichern Sie Ihrem Unternehmen ein Höchstmaß an Effizienz – ganz gleich, welche Ziele Kontinentaleuropas Sie ansteuern.

Als herausragende Handels- und Verkehrsdrehscheibe im größten industriellen Ballungsraum Europas setzt duisport in jeder Richtung eigene Maßstäbe und bietet ideale Voraussetzungen für komplette Versorgungslösungen.

In welchen Größendimensionen sich Ihre Anforderungen auch bewegen: duisport – wir versorgen Europa.

duisport 

excellence in logistics

Tel. +49 (0) 203-80 31

mail@duisport.de

www.duisport.de

DAS TOR ZU VIELEN WEITEREN VORTEILEN: BESUCHEN SIE UNS IM INTERNET.