

Albertkanal statt Stau

Der belgische Wasserstraßenverwalter De Vlaamse Waterweg (DVW) und der Hafen Antwerpen-Bruges (PAB) haben am 11. Juni 2024 in Köln dafür geworben, lieber den Albertkanal zu nutzen, als im Stau zu stehen.



v.l. Johan Grutman, Richard Schroeter, Philippe Beaujean.

Die 130 Kilometer lange Wasserstraße verbindet Antwerpen mit dem Hinterland und ist Teil des europäischen TEN-T-Netzes. Auf der Klasse VI-Wasserstraße werden jährlich ca. 40 Millionen Tonnen Güter transportiert. Geht es nach den Vorstellungen von DVW und PAB, sollen es noch viel mehr werden. Genauer gesagt, müssen es auch viel mehr werden. Hintergrund ist der weitere Ausbau des Autobahnringes rund um Antwerpen. Wer mit dem Auto in die Hafenstadt an der Schelde fährt, kennt die berühmten Staus auf dem völlig überlasteten Ring.

Philippe Beaujean, Manager für Verloader und Spediteure bei PAB, stellte die Baupläne vor: „In den kommenden fünf bis sieben Jahren wird das sogenannte Oosterweel-Projekt realisiert. Für den nördlichen Teil des (bisher eher lückenhaften) Antwerpener Rings werden diverse Tunnel, unter anderem unter der Schelde gebaut. Der neue Schelde-Tunnel wird in Zeebrügge in Einzelsegmenten produziert, die dann vor Ort abgesenkt werden sollen.“

Die Baumaßnahmen werden für die Nutzer der schon heute völlig überlasteten Straßen weiteren Stress bedeuten. Vor allem für die Container-Verkehre von und nach Antwerpen empfiehlt Johan Grutman, Marktentwickler Antwerpen-Limburg bei DVW, eine Alternative zum Stau: den Albertkanal: „Der Albertkanal ist die perfekte Güterverkehrsverbindung von und nach Antwerpen. Denn hier bieten sechs Containerterminals bzw. Schifffahrtsunternehmen regelmäßige Abfahrten von und zu den Seehafenterminals. Von West nach Ost sind das die Terminals GCT Deurne, DLCT Grobbendonk, BCTN Meerhout, Haven

Genk, Port of Limburg (noch im Bau) und DP World Liège Container Terminals.

Der Vorteil gegenüber dem direkten Lkw-Transport liegt für Richard Schroeter auf der Hand. Der Vertreter des Hafens Antwerpen-Brügge für Deutschland und die Schweiz sagte: „Wegen der zahlreichen Staus rund um Antwerpen, schafft ein Lkw von Köln, Bonn oder Aachen im besten Fall einen Rundlauf pro Tag. Würde der geladene Container stattdessen nur bis zu einem Hafen am Albertkanal gefahren und von dort per Schiff weitergehen, wären zwei oder drei Umläufe pro Tag möglich.“ Und wenn der für 2040 prognostizierte 25-Prozent-Zuwachs bei den Lkw-Verkehren von und nach Antwerpen Realität wird, dürfte der Direkt-Verkehr auf der Straße noch ineffizienter werden.

Vor diesem Hintergrund investiert DVW weiter in den Ausbau des Albertkanals. Ab Ende 2024 ist auf dem ganzen Kanal der vierlagige Containerverkehr möglich. Und ab Anfang 2025 ist der Port of Limburg/Genk einsatzbereit, um für noch mehr Entlastung auf den Straßen zu sorgen.

Der große Sportartikelproduzent Nike setzt schon seit geraumer Zeit auf das sogenannte Transferium Concept. Direkt am Albertkanal liegt der European Logistic Campus. Dort werden jeden Tag Container per Binnenschiff angeliefert. Die Kosten für den Umschlag werden durch die (gegenüber dem Lkw) zuverlässigeren und vor allem planbareren Schiffstransporte locker kompensiert.

Nach den Präsentationen standen die Vertreter von De Vlaamse Waterweg, den Containerterminals und des Hafens Antwerpen-Brügge den Gästen für weitere Informationen zur Verfügung. Das Event hat einmal mehr gezeigt, dass der Begriff „Wasserstraßenverwaltung“ auch deutlich weiter gefasst werden kann. Also aktiv für wassergebundene Logistik zu werben statt zu verwalten, wie hierzulande.

agr

Anzeige

Verladetechnik - Schiffsrampen - Gangways



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7
D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0
Fax: 07731/8711-11
www.altec.de
info@altec.de