

VERSION
MAI 2023

DER ALBERT-KANAL

NACHHALTIG UND EFFIZIENT VON UND NACH ANTWERPEN

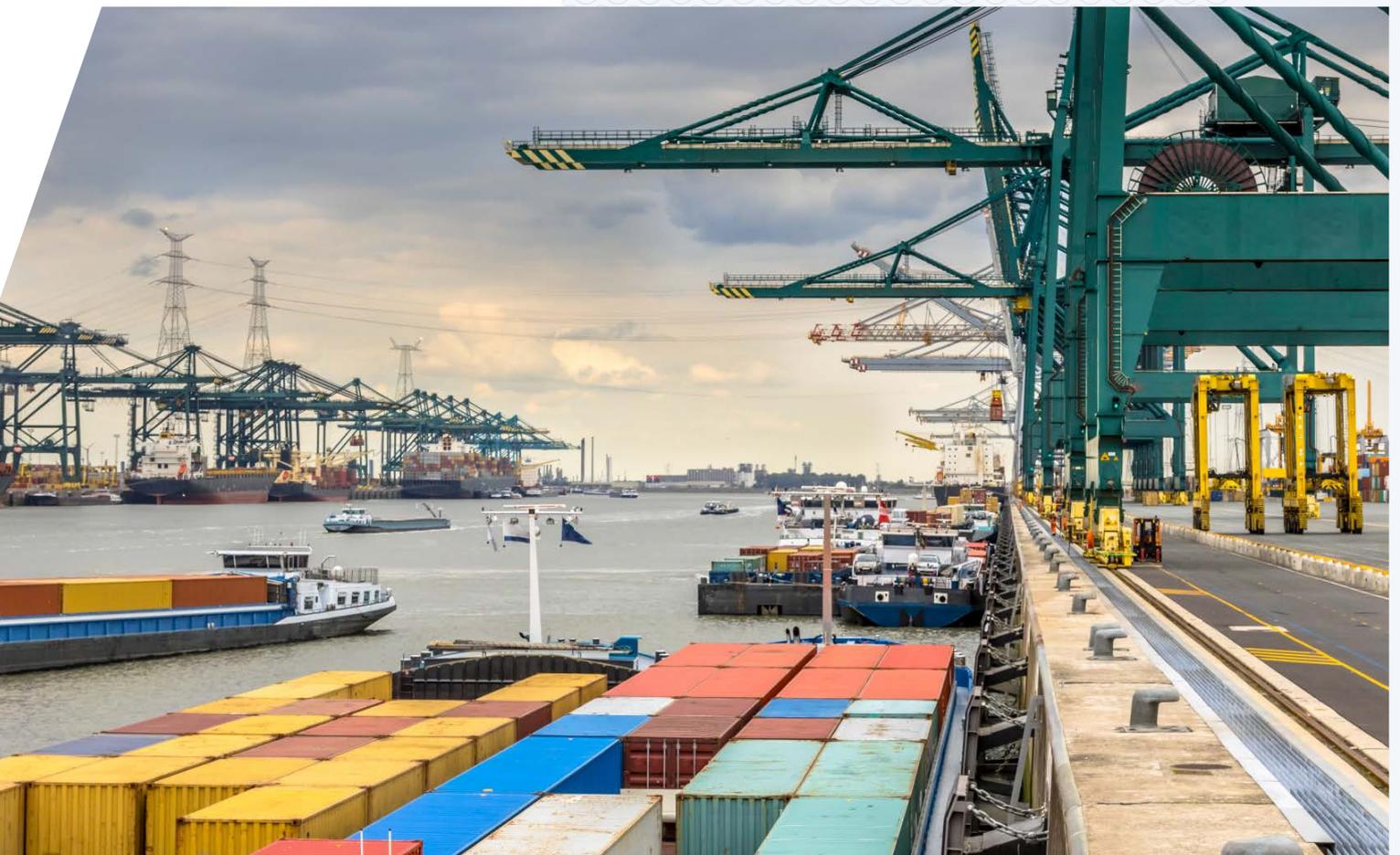


WWW.VLAAMSEWATERWEG.BE

 De Vlaamse
Waterweg nv

FLANDERN ALS LOGISTIKNOTENPUNKT

Seine zentrale Lage zwischen Deutschland, den Niederlanden und Frankreich macht Flandern zu einem wichtigen Logistiknotenpunkt. Das Wasserstraßennetz Flanderns trägt wesentlich zum Erfolg dieser führenden Logistikregion bei.



Flandern ist Teil des natürlichen Hinterlandes der wichtigsten europäischen Häfen, von denen zwei in Flandern liegen: Port of Antwerp-Bruges und North Sea Port. Alle flämischen Seehäfen sind trimodal erreichbar: auf dem Wasserweg, per Schiene und über Autobahnen. Daher verfügt Flandern über das dichteste Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz in Europa.

Aufgrund seiner Nähe und der großen Anzahl von Anläufen ist der Hafen von Antwerpen der wichtigste Seehafen für Unternehmen in Nordrhein-Westfalen. Außerdem befindet sich im Hafen das größte Chemie-Cluster Europas. Darüber hinaus spielt der Hafen von Zeebrügge als größter RORO-Hafen der Welt auch eine wichtige Rolle für die deutsche Automobilindustrie sowie für die Gasversorgung Deutschlands.

Ein dichtes Netz von bis zu 1.000 km schiffbaren Wasserstraßen verbindet den Hafen von Antwerpen mit den mehr als 800 europäischen oder globalen Distributionszentren, die ihren Sitz in Flandern haben. So können Seecontainer auf die effizienteste und nachhaltigste Weise ins Hinterland transportiert werden.

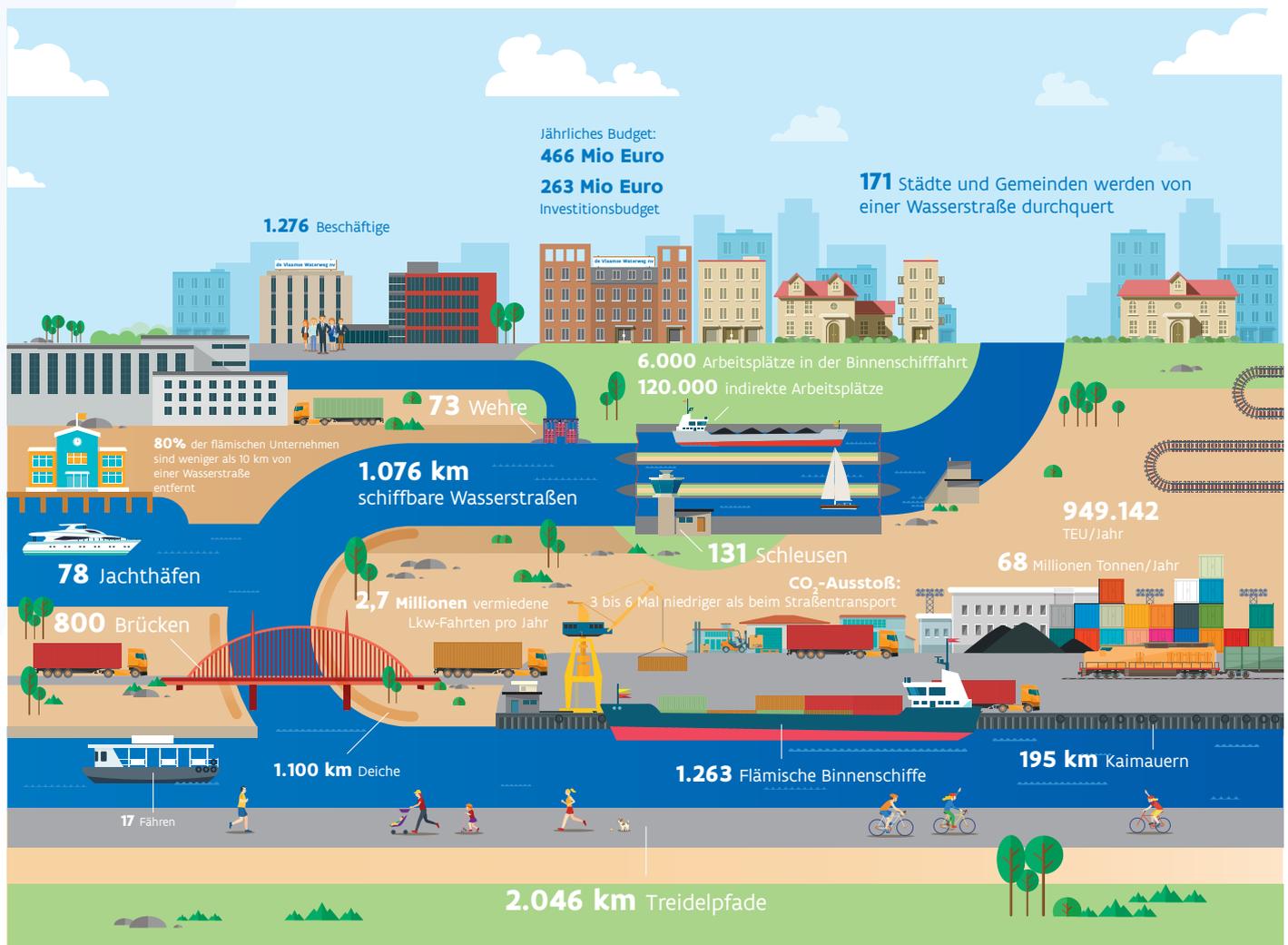
Dieses Netzwerk kann auch perfekt für den deutschen Containerverkehr vom und zum Antwerpener Hafen genutzt werden. In diesem Fall ist der Albert-Kanal mit seinen vielen Inlandterminals die bevorzugte Route, wobei die Terminals als Knotenpunkte fungieren.

DE VLAAMSE WATERWEG NV

De Vlaamse Waterweg nv (Flämische Wasserstraßen AG) ist eine autonome Agentur der flämischen Regierung, die für die Verwaltung und den Betrieb aller schiffbaren Wasserstraßen in Flandern zuständig ist. Wir entwickeln die Wasserstraßen zu einem leistungsfähigen Netzwerk, das zu Wirtschaft, Wohlstand und Lebensqualität in Flandern beiträgt.

Die Zielsetzungen von De Vlaamse Waterweg nv sind klar: Wir fördern den Transport auf dem Wasser, investieren und innovieren zukunftsorientiert, konzentrieren uns auf Wassermanagement und multifunktionale Nutzung mit Schwerpunkt auf Umwelt, Erholung und Ökologie. Im Jahr 2023 verfügt De Vlaamse Waterweg nv über ein Budget von 466 Millionen Euro und ein Investitionsbudget von 263 Millionen Euro, um seine Infrastruktur zu erhalten und neue Investitionen zu tätigen, um die Wasserstraße als vollwertigen und attraktiven Verkehrsträger, Logistikknotenpunkt und touristischen Hotspot zu fördern. Auf diese Weise fördern wir das Unternehmertum auf und am Wasser.

Unsere Marktentwickler stehen Unternehmen zur Verfügung, die das Potenzial der Binnenschifffahrt für ihr Unternehmen erkunden möchten. Sie bieten eine kostenlose und unverbindliche Beratung an und können auch bei der Umsetzung helfen. Dabei setzen wir voll und ganz auf innovative Transport- und Umschlagskonzepte und Partnerschaften. Vielleicht bald auch mit Ihnen?



DIE SCHNELLSTE UND EFFIZIENTESTE ROUTE VON UND NACH ANTWERPEN



Legende

1 Port of Limburg

Port of Limburg

(Under construction)

Kapazität des Containerterminals: 353.000 TEU

Benjamin Hermans, Tel. +32 496 19 74 94

benjamin.hermans@portoflimburg.eu

www.portoflimburg.eu

2 Haven Genk

Haven Genk

Kapazität des Containerterminals: 150.000 TEU

Tatsächlich realisiertes Volumen im Jahr 2022:

100.000 TEU

Tatsächlich realisiertes Volumen "Rail": 40.000 units

Heike Ulburghs, Tel. +32 475 95 00 67

heike.ulburghs@havengenk.be

www.havengenk.be

3 BCTN

BCTN Meerhout

Kapazität des Containerterminals: 400.000 TEU

Tatsächlich realisiertes Volumen im Jahr 2022:

290.000 TEU

David Huybrechts, Tel. +32 473 21 72 77

dhuybrechts@bctn.eu

www.bctn.eu

4 VAN MOER

Logistics

DLCT Grobbendonk

Kapazität des Containerterminals: 55.000 TEU

Tatsächlich realisiertes Volumen im Jahr 2022:

48.000 TEU

80.000m² Lagerhallen

Andy Bogaerts, Tel. +32 473 75 54 82

andy@vanmoer.com

www.vanmoer.com

5 GOSSELIN GROUP

GCT Deurne

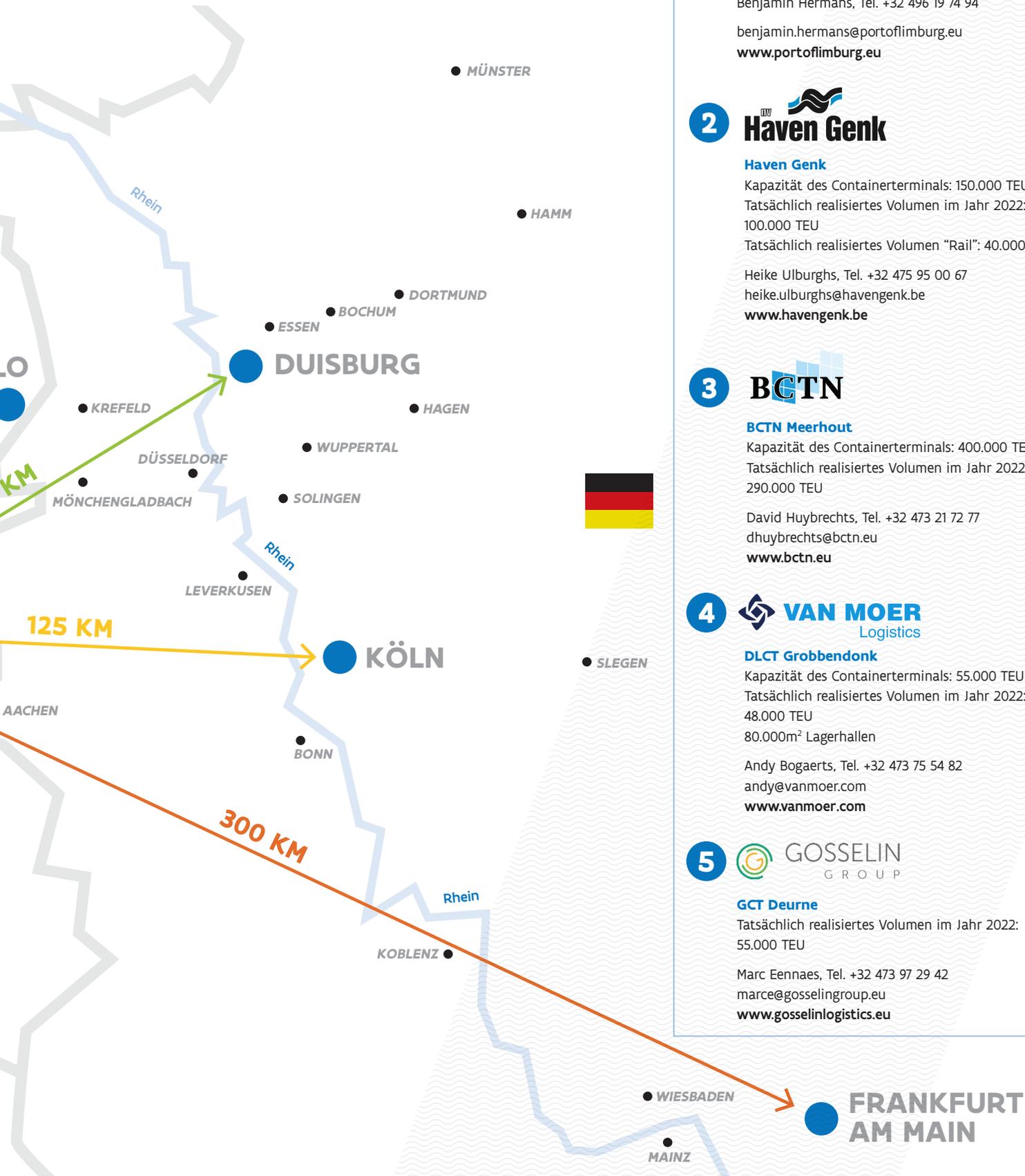
Tatsächlich realisiertes Volumen im Jahr 2022:

55.000 TEU

Marc Eennaes, Tel. +32 473 97 29 42

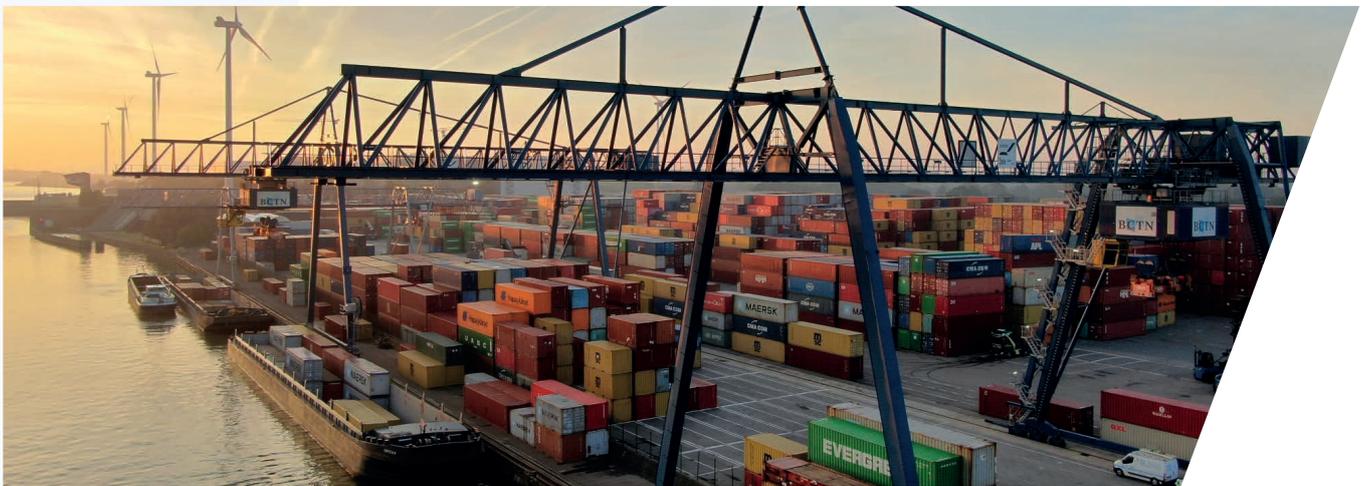
marce@gosselingroup.eu

www.gosselinlogistics.eu



CONTAINER PER BINNENSCHIFFFARHT: A PERFECT MATCH!

Flandern verfügt über ein feinmaschiges Netz von etwa 1.000 km Binnenwasserstraßen, die die Seehäfen mit dem Hinterland verbinden. Rund 70 Millionen Tonnen Güter und etwa 1 Million TEU werden jährlich auf diesen Binnenwasserstraßen transportiert. Damit ist Flandern das drittgrößte Binnenschiffahrtsland in Europa!



Der wichtigste Kanal Belgiens

Der Albert-Kanal wurde 1939 als Direktverbindung mit einer Länge von ganzen 130 km zwischen dem Hafen von Antwerpen und der Industrie in der Region Lüttich eröffnet. Auch aus dem deutschen Ruhrgebiet ist der Albert-Kanal die ideale Route, um Container schnell, pünktlich und kosteneffizient von und zu den flämischen Seehäfen zu transportieren. Dadurch werden Staus und zusätzliche Kosten vermieden.

Der Albert-Kanal ist eine Wasserstraße der Klasse Vlb (Schiffe bis zu 10.000 Tonnen) und gehört zum Kernnetz der Nordsee-Mittelmeer-Ten-T-Korridore. Mit 40 Millionen Tonnen transportierter Güter pro Jahr ist der Albert-Kanal der bei weitem wichtigste Kanal Belgiens. Außerdem leidet der Kanal nicht unter Schwankungen von Hoch- und Niedrigwasser.

Flandern investiert in die Anhebung von 62 Brücken über den Albert-Kanal, um eine freie Durchfahrts Höhe von 9,10 Metern zu gewährleisten. Ab 2024 können Schiffe mit bis zu vier Schichten gestapelter Container die gesamte Länge des Kanals befahren. Alle Schleusen werden in Zukunft rund um die Uhr und 7 Tage die Woche betrieben.

Inlandsterminals

Entlang des Albert-Kanals gibt es 4 Containerterminals (Gosselin

(Deurne), DLCT (Grobbendonk), BCTN (Meerhout) und Haven Genk), die speziell für den Umschlag und Transport von Seecontainern (20ft, 40ft, 40ft HC, Open Top, Reefer, Flatbed ...) ausgerüstet sind.

Zusammen schlagen die Terminals jährlich mehr als 1 Million TEU um, wodurch die Kosten pro Einheit deutlich niedriger sind als auf der Straße. Dies ist insbesondere bei Sendungen, die aus mehreren Containern bestehen, der Fall. So können Sie den Vor- oder Nachlauftransport optimieren, indem Sie einen Shuttle-Service einrichten. Die Containerterminals am Albert-Kanal bieten feste Abfahrten nach/von Antwerpen, Zeebrügge und Rotterdam. Durch feste Slots in Seeterminals garantieren sie pünktliche Abfertigungszeiten mit weniger Verspätungen und geringeren Kosten.

Inland Container Yard

Die meisten großen Reedereien haben im Hinterland Leerdepots eingerichtet, in denen leere Container zur Wiederverwendung gelagert werden. Dadurch könnten viele Leercontainertransporte von und zu den Seehäfen vermieden werden, was zu erheblichen Mobilitäts- und Klimavorteilen führen kann. Dieser Modus Operandi bietet viele Vorteile für Reedereien, Terminals und Spediteure, aber sicherlich auch für Verlagerer, die in den Genuss von „free time“ kommen, die erst ab der Abfahrt des Containers am Binnenterminal (und damit nicht wie sonst am Seehafen) zu laufen beginnt. Dadurch werden Standgelder vermieden und Einsparungen erzielt.

BINNENTERMINALS AM ALBERTKANAL

„Wir führen in Absprache mit unseren Kunden immer eine gründliche Transportanalyse durch, um ihnen die perfekte multimodale Alternative zu empfehlen. So treiben wir den Modal Shift durch die Binnenschifffahrt aktiv voran.“

(DLCT Van Moer)



DLCT Van Moer

„Der Albertkanal ist eine umweltfreundliche und zuverlässige Alternative zur Straße: keine Staus, pünktliche Lieferungen und bis zu 50 Abfahrten pro Woche zum Antwerpener Hafen.“

David Huybrechts
(General Manager BCTN)

„Für Unternehmen in Nordrhein-Westfalen ist der Port of Antwerp-Bruges der nächstgelegene Haupthafen.“

Heike Ulburghs
(Geschäftsführerin Haven Genk)

„Dank täglicher Abfahrten nach Antwerpen verläuft dieser Transport sehr effizient und wird der Ring von Antwerpen entlastet, da diese großen Volumen andernfalls per Lkw transportiert werden müssten.“

Tanja Zivic
(Accountmanager Gosselin Group)

Botschafter 1: BCTN Meerhout



„Wir bringen den Antwerpener Hafen bis in den Hintergarten der deutschen Unternehmen.“

BCTN gehört zu einem Netzwerk, das aus 14 über Belgien und die Niederlande verteilten Terminals besteht. David Huybrechts ist Hauptgeschäftsführer des belgischen Zweigs von BCTN. Die 3 BCTN-Terminals auf dem Albertkanal (Meerhout, Beringen und Geel) bilden einen starken Korridor, über den nicht weniger als 50 % aller Containertransporte vom und zum Antwerpener Hafen verlaufen.

David Huybrechts: „Wir stellen fest, dass viele deutsche Verloader sich noch immer häufig dafür entscheiden, ihre Ware zwischen dem Ruhrgebiet und dem Antwerpener Hafen auf der Straße zu organisieren. Man muss nur mal auf die vielen deutschen und osteuropäischen Lkws schauen, die täglich in den immer länger werdenden Staus auf der E313 stehen. Der Albertkanal ist eine umweltfreundliche und zuverlässige Alternative zur Straße: keine Staus, pünktliche Lieferungen und bis zu 50 Abfahrten pro Woche zum Antwerpener Hafen. Außerdem gibt es im Albertkanal kein Niedrigwasser, was die Kontinuität gewährleistet, und ist es relativ einfach, Gefahrgüter (ADN/ADR) zu transportieren.“

Wir haben Pläne, einen neuen Terminal in Lanaken zu starten, um unseren Korridor von Antwerpen aus bis zur niederländischen Grenze auszuweiten. Das deutsche Hinterland kann hierdurch noch besser bedient werden, wodurch es für Unternehmen in der Region Aachen-

Köln-Mönchengladbach fast selbstverständlich wird, sich für den Albertkanal als Transportweg von/nach Antwerpen zu entscheiden. Unternehmen, die von unseren Diensten Gebrauch machen, können zwei Fahrten pro Tag zwischen dem Ruhrgebiet und unseren Terminals durchführen. Außerdem sind wir rund um die Uhr geöffnet, wodurch die Bearbeitungszeit für die Aufnahme oder das Abladen eines Containers auf maximal eine halbe Stunde begrenzt ist. Auf diese Weise bringen wir den Antwerpener Hafen gewissermaßen bis in den Hintergarten der deutschen Verloader.“

Neben der Lage am Albertkanal haben die Terminals von BCTN noch einige weitere Vorteile. David Huybrechts: „Jedes Binnenfahrtschiff fährt nur zu einem Kai in den Hafen und zurück. Dies hat den Vorteil, dass wir an den wichtigsten Kais feste Zeitfenster eingerichtet haben, wodurch unsere Schiffe nicht warten müssen, um be- oder entladen zu werden. Ein anderer Vorteil ist, dass leere Container einfach

bei uns abgeholt und zurückgelassen werden können, und das auch rund um die Uhr. Hierdurch spart man sich also eine zusätzliche Fahrt nach Antwerpen. Die Gefahr von Verspätungen wird hierdurch auf ein Minimum reduziert.“

BCTN setzt auch voll auf Ökologie; mit elektrischen Kränen auf den Terminals, zwei elektrischen Lkws und zwei mit Wasserstoff betriebenen Lkws, einer Flotte, die zu 70 % aus hybriden Schiffen besteht, Investitionen in Batterien, die die Generatoren auf hybriden Schiffen langfristig ersetzen und einem mit Wasserstoff betriebenen Schiff, das in Kürze zwischen Rotterdam und Meerhout fährt. „Wir sind Marktführer und möchten uns auch auf Nachhaltigkeitsebene als Pionier positionieren. Wir stellen fest, dass nachhaltiger Transport für Kunden wie IKEA Dortmund immer wichtiger wird. Bis 2030 wollen wir unseren Kunden deshalb 100 % Null-Emissionstransport anbieten.“

BCTN

BCTN Meerhout

Kapazität des Containerterminals: 400.000 TEU
Tatsächlich realisiertes Volumen im Jahr 2022:
290.000 TEU

David Huybrechts, Tel. +32 473 21 72 77
dhuybrechts@bctn.eu
www.bctn.eu

Botschafter 2: Haven Genk

“Erreichbar über Wasser,
Straße und Schiene.”



Heike Ulburghs ist Geschäftsführerin des trimodalen Binnenterminals Haven Genk. „Wir kombinieren unsere Lage am Wasser, nämlich am Albertkanal, mit einer Schienenanbindung an das europäische Netz sowie einer reibungslosen Anbindung für den Straßenverkehr über die E313 und die E314. Ideal für Transportlösungen von und nach Deutschland.“

Heike Ulburghs: „Der Hafen von Genk wurde in den 1930er Jahren zeitgleich mit dem Albertkanal als Kohlehafen angelegt, vor allem, um Kohle in Richtung Wallonien und Stahl nach Antwerpen zu transportieren. Er war schon immer ein Binnenhafen, aber seit 2000 schlagen wir auch Container um. Unsere Lage in der Nähe der deutschen Grenze spielt auch heute noch eine große Rolle. Für Unternehmen in Nordrhein-Westfalen ist der Port of Antwerp-Bruges der nächstgelegene Haupthafen. Über den Albertkanal haben wir eine gute Verbindung zu diesem internationalen Hafen. Und das Stück, das noch per Lkw nach Genk gefahren werden muss,

ist staufrei. Außerdem sind wir per Schienenverkehr erreichbar. So sind wir an das europäische Netzwerk angebunden – ein großer Mehrwert für Unternehmen aus Deutschland.

Ein großer Teil dessen, was wir auf dem Albertkanal transportieren, hat die Seehafen von Antwerpen, Rotterdam oder Zeebrügge als Ausgangs- oder Zielort. Was die Art der Fracht betrifft, so können Unternehmen bei uns von Massen- und Schüttgut bis hin zu Containern alles umschlagen. Unsere Expertise liegt bei Stahlprodukten, Mineralien, Erzen und bei der Lagerung und dem Umschlag

von Recyclingmaterialien – für die wir stets die erforderlichen Genehmigungen vorlegen können – und Stahlladungen. Wir verfügen über das nötige Know-how und die entsprechenden Maschinen und können auch für die vorübergehende Lagerung oder den Umschlag auf andere Verkehrsträger sorgen. Wir sind derzeit in Gesprächen mit einigen deutschen Akteuren, um hier ein Drehkreuz für den Import und Export ihrer Stahlprodukte einzurichten. Eine Nachfrage, die wir gerne bedienen!“


Haven Genk

Haven Genk

Kapazität des Containerterminals: 150.000 TEU

Tatsächlich realisiertes Volumen im Jahr 2022:
100.000 TEU

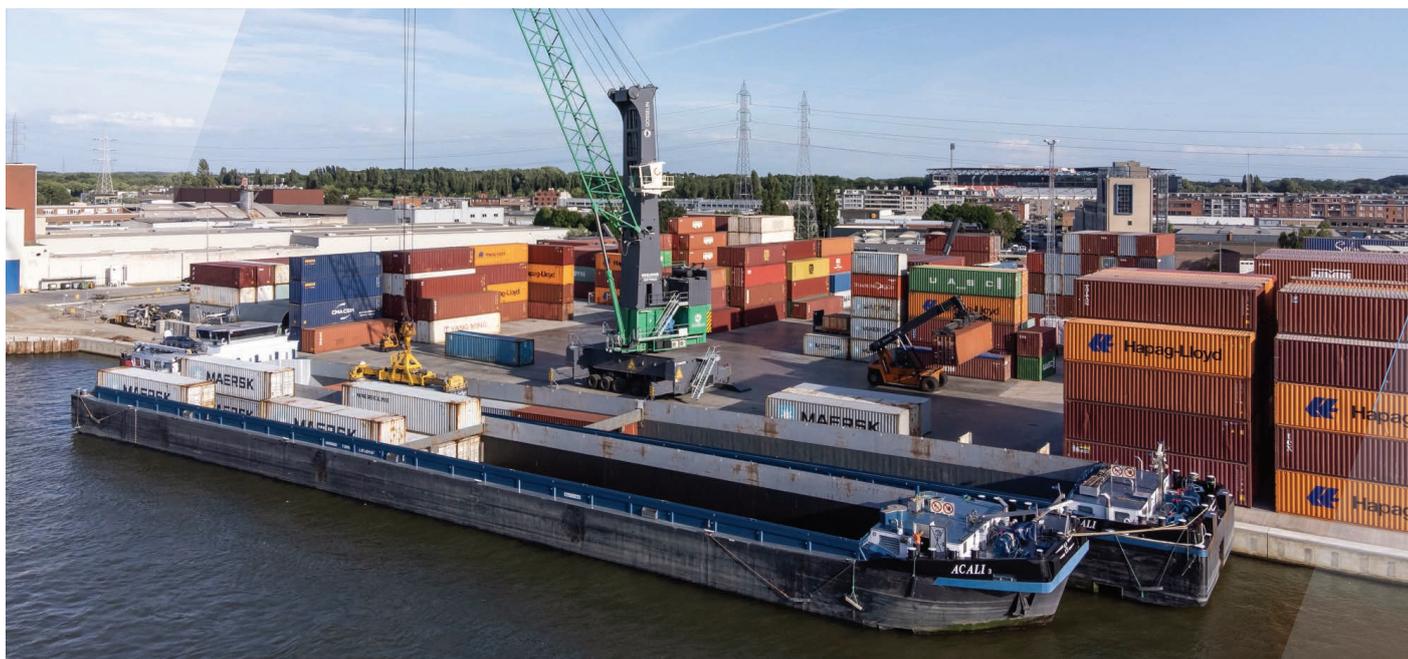
Tatsächlich realisiertes Volumen "Rail": 40.000 units

Heike Ulburghs, Tel. +32 475 95 00 67

heike.ulburghs@havengenk.be

www.havengenk.be

Botschafter 3: Gosselin Container Terminal Deurne



Die Logistik kennt viele Herausforderungen, darunter die Verkehrsverlagerung, wobei immer nachdrücklicher nach anderen Transportmethoden in Ergänzung zum oder als Ersatz vom klassischen Straßentransport gesucht wird. Der Logistik-Spitzenreiter Gosselin hat es sich mit seinem Terminalstandort am Albertkanal in Deurne zum Ziel gesetzt, den Umstieg auf die Binnenschifffahrt so niederschwellig wie möglich zu gestalten. Eine Vision, in die bereits stark investiert wurde, auch zukunftsorientiert, unter anderem mit einer neuen Konzession in Genk. Die umfangreiche Erfahrung von Gosselin mit deutscher und Schweizer Schiffsladung ist hierbei sehr hilfreich.

Gosselin Logistics ist eine Abteilung der Gosselin Group mit Sitz in Antwerpen seit 1930. Das Unternehmen beschäftigt 975 Mitarbeiter und ist mit einem Umsatz von 450 Millionen ein wichtiger Akteur auf dem Markt. Als Wasserstraßennutzer bedient Gosselin bereits ein großes Portfolio von Kunden aus Deutschland und der Schweiz, die über den Rhein den Terminal in Deurne erreichen. „Dieser Standort eignet sich hervorragend sowohl für die Weiterverteilung von Importladung aus den Tiefseeterminals über das Hinterland als auch für den Transport von Exportladungen für Deutsche und Schweizer Verloader“, bestätigt Kundenbetreuerin Tanja Zivic. „So fungiert Gosselin als Puffer, um die Ware nicht über die Straße zum Hafen zu bringen, sondern über die bevorzugte Transportmethode: die Binnenschifffahrt.“

Dank täglicher Abfahrten nach Antwerpen verläuft dieser Transport sehr effizient und wird der Ring von Antwerpen entlastet,

da diese großen Volumen andernfalls per Lkw transportiert werden müssten. Der Standort von Gosselin direkt am Hafen bietet außerdem weitere Vorteile für die Kunden: „So können wir einen flexiblen Service bieten und schaffen wir mit unseren Öffnungszeiten ein großes Zeitfenster, innerhalb dessen unsere Kunden anliefern können. Auf diese Weise sind wir sehr flexibel beim Be- und Entladen von Containern“, erklärt Tanja.

Um diese Geschwindigkeit und Kontinuität zu gewährleisten, investierte Gosselin erst kürzlich in einen zweiten Hafenkran. „So besteht stets Betriebssicherheit auf dem Terminal, können wir uns aber auch auf die weitere Entwicklung konzentrieren. In Zukunft werden wir mit Sicherheit einen zusätzlichen Kundenstamm ansprechen, der sich auf den Transport über die Binnenschifffahrt konzentriert.“ Um dieses langfristige Ziel zu verwirklichen, geht Gosselin strategisch vor. So erhielt das

Unternehmen vor Kurzem eine Konzession in Genk-Süd, die 2025 operativ sein wird. Durch die Zusammenarbeit mit anderen Terminals auf dem Albertkanal können in Genk auch zusätzliche Volumina aus Deutschland bearbeitet werden.

„Wir haben es uns zum Ziel gesetzt, die Anlieferung von Schiffsladungen über das Binnengewässer zu fördern, was mit diesem zusätzlichen Terminal noch einfacher werden wird. Schiffsladung, die aus Deutschland und der Schweiz per Lkw nach Genk gebracht wird, kann dort auf ein leichteres (Binnenfahrtschiff) umgeladen werden, sodass die „letzte Meile“ über die Binnenschifffahrt erfolgt. Mit dieser Investition stellen wir nicht nur unser weiteres Wachstum sicher, sondern auch eine optimale Nutzung unserer zwei Terminals auf dem Albertkanal. Dies passt zu unserem Ziel, so viel wie möglich über die Binnenschifffahrt zu transportieren und unseren ökologischen Fußabdruck bis 2040 auf Null zu reduzieren.“



GCT Deurne

Tatsächlich realisiertes Volumen im Jahr 2022:
55.000 TEU

Marc Eennaes, Tel. +32 473 97 29 42
marce@gosselingroup.eu
www.gosselinlogistics.eu

DIE EINDEUTIGEN VORTEILE DES ALBERT-KANALS UND DER BINNENSCHIFFFAHRT



Ob Sie eine Transportlösung für ein großes Unternehmen oder für ein KMU suchen, die Binnenschifffahrt bietet Vorteile für jeder Unternehmen:

- Qualifiziertes Binnenschiffpersonal sorgt für eine **professionelle Abfertigung** Ihrer Güter, sowohl in administrativer als auch in physischer Hinsicht.
- Die Schleusen des Albert-Kanals sind **rund um die Uhr** in Betrieb.
- Auch die Terminals haben **flexible Öffnungszeiten** (24/7).
- Die Binnenschifffahrt ist ein **umweltfreundlicher** Verkehrsträger und ein wesentlicher Bestandteil der Logistikkette. Auf der Wasserstraße gibt es keine Staus, wodurch die Binnenschifffahrt sehr gut planbar ist.
- Die Binnenschifffahrt ist ein **zuverlässiger** Verkehrsträger. Im Vergleich zum Straßentransport kann ein Binnenschiff auch eine größere Menge an Gütern auf einmal transportieren.
- Die Binnenschifffahrt ist zudem eine **sehr sichere** Transportart. Es passieren nur wenige Unfälle mit Binnenschiffen, was die Attraktivität natürlich ebenfalls erhöht.



*Hydraulische Pumpen sparen Wasser
und erzeugen grüne Energie.*



Möchten Sie mehr erfahren?

Unsere Marktentwickler stellen Ihnen ihr **Fachwissen** im **Logistikbereich** und ihre **Kenntnisse der Binnenschifffahrt** gerne für eine **kostenlose und unverbindliche Analyse Ihrer Güterströme** zur Verfügung. Sollten Sie sich für die Binnenschifffahrt entscheiden, bieten sie Ihnen auch Unterstützung bei der **Optimierung** Ihrer Transporte an.

DE VLAAMSE WATERWEG NV HILFT UNTERNEHMERN

1. INDIVIDUELLE BERATUNG:

Möchten Sie mehr über die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt erfahren?

Kontaktieren Sie unsere Marktentwickler für eine kostenlose Beratung nach Maß!

- **Johan Grutman** (Region Antwerpen und Limburg):
Tel.: +32 475 30 76 75 oder per E-mail: johan.grutman@vlaamsewaterweg.be
- **Luc Geerts** (Region Westflandern, Ostflandern und Flämisch-Brabant):
Tel.: +32 475 75 82 27 oder per E-mail: luc.geerts@vlaamsewaterweg.be
- Website: www.vlaamsewaterweg.be/Mehrwert-des-Albert-Kanals

 facebook.com/vlaamsewaterweg

 linkedin.com/company/de-vlaamse-waterweg-nv

 twitter.com/vlaamsewaterweg

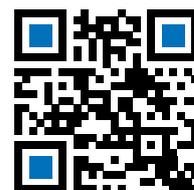


2. EURIS ROUTENPLANER:

Prüfen Sie online: www.eurisportal.eu.

Das Tool berücksichtigt Schiffsabmessungen, Schleusenbetriebszeiten und Durchfahrtshöhen unter Brücken, um Ihre voraussichtliche Ankunftszeit zu berechnen.

Scannen Sie der **QR-code**:



Verantwortlicher Herausgeber: Ing. Chris Danckaerts,
Geschäftsführer von De Vlaamse Waterweg nv,
Havenstraat 44, 3500 Hesseit / D/2029/12.546/13 •
Fotos: De Vlaamse Waterweg nv

