

Binnenwasserstraße Seine-Schelde

Durch den Ausbau der Seine-Schelde-Verbindung sollen die Region Paris und das Seine-Becken an das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Benelux-Länder angebunden werden.



Die Achse

Die Seine-Schelde-Verbindung ist Teil eines bedeutenden Verkehrswegs, der durch eine hoch entwickelte Wirtschafts- und Industrieregion führt und vor allem die Häfen Le Havre, Rouen, Dünkirchen, Antwerpen und Rotterdam miteinander verbindet. Der Förderung der Binnenschifffahrt zwischen den Benelux-Ländern und dem Raum Paris steht jedoch ein Hindernis entgegen: der Engpass nördlich von Paris, zwischen Compiègne und dem Dünkirchen-Schelde-Kanal.

Die Durchfahrt in diesem Abschnitt ist streckenweise auf Schiffe mit 400-750 t Tragfähigkeit beschränkt, womit die Schiffbarkeit hier im untersten Bereich der internationalen Normen liegt. Das Projekt umfasst den Bau eines etwa 100 km langen Kanals mit einem hohen Pegel, auf dem Ladungen von bis zu 4 400 t befördert werden können. Die gewählte Streckenführung vermeidet Täler und bewohnte Gebiete und begrenzt somit die Auswirkungen auf das Naturerbe.

Auch Belgien plant, die Schiffbarkeit der Achse nördlich dieses Engpasses zu verbessern, um die Strecke für Schiffe von bis zu 4 400 t zu öffnen. Dieser Abschnitt ist 80 km lang. Die Arbeiten würden somit eine durchgehende Verbindung von den Binnenschiffahrtsgebieten Nordfrankreichs in die Benelux-Länder schaffen.

Erwarteter Nutzen

Die Achse erleichtert nicht nur den Transitverkehr und entlastet den Landverkehr, sondern dürfte auch günstige Auswirkungen auf die Wirtschaft der umliegenden Regionen haben, in denen sich neue Verkehrszentren entwickeln können. Hier könnten zahlreiche neue Arbeitsplätze, einigen Schätzungen zufolge etwa 8 000 Stellen innerhalb von fünf Jahren, entstehen.

Nach diesen Schätzungen könnte die Beseitigung des französischen Engpasses bereits im anschließenden ersten Betriebsjahr ein Frachtaufkommen von 15 Mio. t freimachen. Mit der nach Abschluss der Arbeiten auf der französischen Seite möglichen Erhöhung der Ladegrenze von 750 auf 4 400 t könnten die Transportkosten von 30-40 EUR je 1 000 tkm auf 10-15 EUR je 1 000 tkm sinken. Auch die von einer besseren Diversifizierung der Verkehrsmittel ausgehenden positiven Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung wären beachtlich.

Derzeitiger Stand

Vorstudien zum neuen, auf französischer Seite gelegenen Abschnitt des Kanals (nördlicher Seinekanal, der Compiègne mit Cambrai verbindet) wurden 2004 unter der Leitung der französischen Binnenwasserbehörden eingeleitet. Die Regierungsgenehmigung für den Bau des Kanals wird für 2007 erwartet.

Die französische Regierung entwickelt für das Projekt ein innovatives Finanzierungsmodell – durch einen Verkehrsinfrastrukturfonds unter der Leitung der AFITF, der Finanzierungsbehörde für Verkehrsinfrastruktur, die am 1. Januar 2005 gegründet wurde. Diese Behörde leitet ein Investitionsprogramm in einer Gesamthöhe von 7,5 Mrd. EUR für den Zeitraum 2005-2012, d. h. von knapp 1 Mrd. EUR pro Jahr. Die Mittel der Behörde stammen hauptsächlich aus den Erlösen der Unternehmen, die Autobahnkonzessionen besitzen. Diese belaufen sich derzeit auf 250-300 Mio. EUR pro Jahr und wachsen angesichts des Alters des Autobahnnetzes und der Tatsache, dass die Schulden der Unternehmen nahezu beglichen sind, weiter an. Zusätzliche Mittel werden von der Regierung kommen.

In Belgien ist durch den Bau einer zweiten Schleuse in Evergem am Ringkanal bei Gent (2001-2007) und die Höherverlegung des Hubtors der Schleuse von Sint-Baafs-Vijve (2004) mit den Projektarbeiten bereits begonnen worden.

Im Frühjahr 2005 wurden zwei Brücken gespannt. Im Zeitraum 2005-2007 müssen noch einige Studien durchgeführt werden, um bis 2008 die Planungsgenehmigung zu erhalten, damit der restliche Teil des Projekts abgeschlossen werden kann.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Deulemont-Gent	Verbesserung der Schiffbarkeit	80	2001–16	324	23	0
Compiègne-Cambrai	Neuer Kanal	105	2007–16	2 170	0	3
Insgesamt		185		2 494	23	3

