

Der Hafen Antwerpen rüstet sich für die Zukunft

Der Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, getragen von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der Verladenden Wirtschaft Österreichs, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, beschäftigt sich regelmäßig auch mit den für den Überseehandel Österreichs relevanten Häfen und den Verbindungswegen zu diesen. So war am 19. Oktober 2011 Herr Danny Deckers, Senior Marketing Advisor beim Hafenbetrieb Antwerpen, im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz am Rednerpult, um zum im Titel angeführten Thema zu sprechen und über die aktuellen und künftigen Infrastrukturprojekte im Hafen Antwerpen zu berichten, welche dem Ziel einer Optimierung weltweiter Logistikketten dienen.

Herr Deckers schildert anfangs kurz die historische Entwicklung des Hafens Antwerpen, den Napoleon im Zuge der Kontinentalsperre mit dem ersten Hafenbecken versehen hatte, womit der Umschlag von den Ufern der Schelde immer mehr in Hafenbecken verlagert wurde und diese zur Sicherung gleichbleibender Wasserstände schließlich mit Schleusen gegenüber der Schelde abgeschlossen wurden. Heute liegt der allergrößte Teil des Hafens Antwerpen an sehr großen künstlichen Hafenbecken hinter Schleusen, welche die größten der Welt sind. Nach dem 2. Weltkrieg ist Antwerpen besonders auch als Industriehafen, also als Hafen mit großen, direkt im Hafen ansässigen Industriebetrieben und deren großem Flächenbedarf entlang des rechten Scheldeufers gewachsen bis zur niederländischen Grenze. Ganze Dörfer mussten den Fabrikanlagen und den riesigen Lagerflächen für die Container weichen. Die darauf folgende Expansion vollzog sich bis in die jüngste Zeit dann am linken Scheldeufer und wird auch hier in absehbarer Zukunft auf die niederländische Grenze stoßen. Die im Hafen angesiedelte Industrie besteht in erster Linie aus Raffinerien (Fina, Exxon, Total, Belgian Refining Corp.) und Chemiewerken (Bayer, Monsanto, Solvay, Degussa, Borealis, Lanxess, Dow, St. Gobain, Polymers Antwerp, Imperial Chemical, Air Liquide), wobei das Werk von BASF allein ein Areal von 600 ha umfasst.

Der Handelshafen wird mit Umschlag, Lagerung und Warenbehandlung teilweise noch heute betrieben von Organisationen, welche auf die früheren Gilden (Natie) zurückgehen und teils noch deren Namen tragen, obwohl sie inzwischen Großfirmen geworden sind. So sind die Noordnatie oder die Hessenatie Großfirmen des Containergeschäftes, die Kattunnatie schlägt mehr um als Baumwolle und Stoffe, bloß die Tabacknatie ist der alten Spezialisierung treu geblieben. Diese Firmen sind mit ihren Diensten in die logistischen Ketten hineingewachsen, weit über die Dienste von Umschlag und Lagerung hinaus. Die Zusatzdienste an der Ware nehmen weiter zu und stellen inzwischen einen großen Teil der im Hafen zustande kommenden Wertschöpfung dar, die insgesamt einen jährlichen Wert von 19 Mrd. € beträgt. Im Hafen und den mit ihm zusammenhängenden Tätigkeiten finden 155.000 Leute Beschäftigung. Die dem Hafen zugehörige Fläche beträgt 13.057 ha, die mit

Schiffsliegeplätzen versehene Kailänge misst 151 km. Die das Hafengebiet erschließenden Eisenbahngleise haben eine Länge von 1.055 km und die Erschließungsstraßen im Hafen sind 352 km lang. Die Lagerhäuser aller Kategorien im Hafen besitzen eine überdachte Fläche von 5,53 Mill. m². Alles sehr imponierende Zahlen !

Im Seegüterumschlag liegt Antwerpen auf Platz 2 in Europa (hinter Rotterdam) mit einer Umschlagsmenge von 189 Mill. t im Jahr 2008, die im Zuge der Krise 2009 um 17 % einbrach auf 158 Mill. t und sich 2010 auf 178 Mill. t erholte. Im Jahr 2011 könnte, wenn der Trend des 1. Halbjahres anhält, das Vorkrisenniveau wieder erreicht werden. Die Umschlagsmenge befindet sich zu 58 % in Containern, 23 % sind flüssiges und 11 % trockenes Massengut und die restlichen 8 % sind konventionelles Stückgut. Die Dominanz des containerisierten Umschlagsgutes ist eindeutig ! Die Kunden des Hafens Antwerpen befinden sich nicht nur in Belgien und Luxemburg, sondern vor allem in Frankreich und Deutschland, des weiteren in der Schweiz, in Österreich, Polen, Tschechien und Ungarn.

Der Hafen Antwerpen gilt seit langem als der bedeutendste Hafen Europas für Stahl und Projektladungen. An Stahlprodukten (Coils, Grobblech, Flachstahl, Stabstahl, Rohre, Draht) werden pro Jahr 10 Mill. t umgeschlagen, die heiklen Projektladungen umfassen insgesamt rd.2 Mill. t pro Jahr. Historisch gesehen ist Antwerpen der große Exporthafen der Stahlindustrie in Belgien an der Maas und am Sambre, in Deutschland an Ruhr und Saar, in Luxemburg und Nordfrankreich. In allerjüngster Zeit beginnt ein regelmäßiger Stahlimport aus Russland und aus Indien.

Der Containerumschlag im Hafen Antwerpen beläuft sich 2010 auf 8,5 Mill. TEU mit einem Gewicht von mehr als 100 Mill. t. Die im Hafen nach den letzten Ausbauten vorhandene Umschlagskapazität für Container beträgt 14 Mill. TEU pro Jahr, so dass für die Steigerung des Containerumschlags in dieser Weise bereits Vorsorge getroffen wurde. Die Anlagen sind auf dem modernsten Stand. Im jüngsten Containerbecken „Deurganckdock“ am linken Scheldeufer ist die Automatisierung des Umschlags bereits so weit, dass am Landweg eintreffende Container vom Fahrzeug (LKW, Waggon) automatisch per Brückenkran aufgenommen werden, automatisch zum Lagerplatz gebracht werden und dort vom dort tätigen Kran ohne direktes menschliches Zutun am richtigen Platz abgesetzt werden. Diese Phase der Automatisierung funktioniert bereits zufriedenstellend. Der Seeumschlag erfolgt noch mittels der herkömmlichen, von Menschenhand gesteuerten riesigen Containerbrücken, allerdings wird bereits im einzelnen überlegt, auch diesen Umschlagsvorgang zu automatisieren. Sobald das dann so weit ist, kann ein solcher Terminal ohne Einschränkung im Tag- und Nachtbetrieb automatisch arbeiten ohne jede Rücksicht auf die Beschränkung, welche für die menschliche Arbeitskraft in Geltung ist. Die Anlage muss nur für umfassende Wartungsarbeiten abgestellt werden. Doch auch ohne diesen angestrebten Zustand besitzt der Hafen Antwerpen beim Containerumschlag heute bereits die größte Produktivität in Europa, nämlich bis 40 Bewegungen pro Kran und Stunde.

Die Containerschiffe mit ihrer enormen und noch wachsenden Größe sind für die Fahrwasserverhältnisse in den meisten Häfen und bei deren Zufahrtsgewässern eine große

Herausforderung. Schiffe mit 12.500 TEU an Stellplätzen werden für Großhäfen eben zum Regelschiff, aber es tauchen bereits die ersten Schiffe von 14.000 TEU Ladefähigkeit auf, welche einen Tiefgang bis zu 16 m aufweisen. So ist im Juni 2011 der Containerfrachter „Savona“ von der Mediteranian Shipping Company mit Stellplätzen für 14.200 TEU in Antwerpen erschienen und wurde klaglos abgefertigt. Es kann Antwerpen nach der Vertiefung der Schelde am niederländischen Abschnitt, der im Dezember 2010 abgeschlossen wurde und vom flandrischen Landesteil Belgiens bezahlt worden ist, ohne Rücksicht auf die Gezeiten, von Schiffen mit einem Tiefgang bis 13,10 m bei Niederwasser angelaufen werden. Bei Hochwasser steigt der zulässige Tiefgang für die Schiffe entsprechend. Aber man nutzt bereits seit langem auch den Gezeitenstand. Bei Flut können innerhalb der entsprechenden Zeitfenster Schiffe bis 16,00 m Tiefgang das moderne Deurganckbecken anlaufen. Abgehend ist der zulässige Tiefgang unter Ausnützung der Flut etwas niedriger (15,20 m bei Schiffen bis 340 m Länge, 14,50 m bei längeren Fahrzeugen). Eine weitere Vergrößerung der Schiffe wird auf immer weitere Einschränkungen ihrer Einsatzrouten stoßen, weil zunehmend Häfen nicht mehr zugänglich sein werden. Schiffe mit einer Kapazität von 18.000 TEU sind mehrfach bestellt. Es wird berichtet, dass die Reederei Maersk bereits Schiffe mit 21.000 TEU an Stellplätzen bestellt hätte. Für solche Superriesen werden immer weniger Häfen zugänglich sein. Antwerpen, der Hafen mit den Hafenbecken hinter den den Wasserstand stabilisierenden Schleusen, plant allerdings für den Hafenkomples am linken Scheldeufer den zusätzlichen Bau einer Seeschleuse mit einer Nutzlänge von 500 m, einer Breite von 68 m und einem Tiefgang in der Schleuse von 17,80 m. Es wird die größte Schleuse der Welt sein, sie wird 340 Mill. € kosten, der Bau wird im November 2011 starten und soll 2016 fertig sein.

Diese Ausbauvorhaben sind zu sehen vor einer Vorschau in die Zukunft, wo Antwerpen für das Jahr 2030 einen Gesamtumschlag in seinem Hafen von 300 Mill. t prognostiziert, was eine Zunahme auf Basis der Ziffern für 2010 von 87 % innerhalb der nächsten 20 Jahre darstellt (Prognose für Rotterdam 2030: 800 Mill. t). Diese Prognose geht aus von einer weiteren Zunahme des Welthandels und einer zusätzlichen Verflechtung der Weltwirtschaft insgesamt (Globalisierung). Antwerpen rechnet auch damit, dass sich seine direkten Verbindungen zu 500 Seehäfen der Welt, wovon nach 300 Seehäfen wenigstens eine wöchentlichen Abfahrt besteht, noch zusätzlich verdichten werden. Besteht heute ein dichter Verkehr nach Nord- und Südamerika, sowie nach Afrika, so wird eine zusätzliche Verdichtung des Verkehrs besonders nach Ost- und Südasiens erwartet. Der Containerverkehr soll sich innerhalb der nächsten 20 Jahre mehr als verdoppeln (von 103 Mill. t im Jahr 2010 auf 220 Mill. t 2030).

Der erwartete zusätzliche Seeverkehr bedingt auch eine zusätzliche Erweiterung des Hafensareals am linken Scheldeufer, wo ein weiteres großes Hafenbecken entstehen soll (Saefthingedock) und ein Gelände von 1070 ha mit einer Erschließung durch Straße, Schiene und Binnenschiff hergerichtet werden soll für die Güterbehandlung, Logistik – Dienstleistungen und eine hafennahe Industrie. Wird heute das gesamte riesige Hafengelände vom Osten und Süden her per Autobahn und Eisenbahn erschlossen, wo die

einzelnen Hafenteile ihre entsprechenden Anschlüsse an dieses höherrangige Verkehrsnetz besitzen, so besteht auch quer durch das Hafengebiet und durch den Liefkenhoek – Tunnel unter der Schelde eine Schnellverbindung per Autobahn zur internen Verknüpfung dieses Verkehrsnetzes. Für die Eisenbahn fehlt diese Verbindung quer durch das Hafengebiet und unter der Schelde durch. Dies soll nun geschaffen werden durch einen Eisenbahntunnel unter der Schelde parallel zum bestehenden Autobahntunnel (Liefkenshoek – Bahnverbindung). Für diese doppelgleisige Bahnstrecke von 16,2 km, die samt Tunnel nur dem Güterverkehr dienen wird, werden 765 Mill. € ausgegeben und sie wird 2014 mit einer Kapazität von 109 Zügen pro Tag in Betrieb gehen. Anzumerken ist hier, dass es eine alte Forderung von Antwerpen zur Verbesserung der Anbindung an das deutsche Eisenbahnnetz ist, eine früher bestandene Bahnverbindung mit Flachbahncharakter wieder zu errichten, nämlich die als „Eiserner Rhein“ bezeichnete Route Antwerpen – Roermond – Mönchen Gladbach – Düsseldorf. Die jetzt benützte Strecke läuft südlicher durchs Bergland über Montzen – Aachen und hat vergleichsweise beträchtliche Steigungen, was geringere Zugsgewichte zur Folge hat. Da der „Eiserne Rhein“ die niederländische Provinz Limburg durchqueren müsste, ist der Konsens der niederländischen Behörden nötig, der aber nicht vorliegt. Es geht hier vorgeblich um Naturschutzbedenken, doch in Antwerpen wird eine Vermutung kolportiert, nämlich dass die Niederlande das Projekt des „eisernen Rheins“ behindern, um die eigenen Häfen vor der nachbarschaftlichen Konkurrenz Antwerpens zu schützen. Dabei kommt eine historische Erinnerung hoch: Nach dem Westfälischen Frieden 1648 haben die Holländer die Scheldemündung gesperrt, um Antwerpen gleichsam „auszuhungern“ und erst Kaiser Josef II. als Souverän der damals österreichischen südlichen Niederlande (heute Belgien) hat 1789 die Öffnung der Schelde erzwungen.

Für Antwerpen ist auch die Binnenschifffahrt sehr wichtig, da die Abfuhr und Zufuhr von Massengütern häufig mit Binnenschiffen erfolgt. Die Verbindung zum Rhein über die Oosterschelde und den modernen Kanal zum Rheindelta ist sehr leistungsfähig. Zu dem traditionellen industriellen Hinterland an Maas und Sambre bildet der Albert – Kanal die Verbindung zur Maas bei Maastricht. Hier sowie auch bei der Anbindung an den Überseehafen in Antwerpen werden eine Reihe von Verbesserungen durchgeführt, insbesondere geht es dabei auch um die Schaffung von Abstellplätzen für wartende Schiffseinheiten der Binnenflotte. Schließlich muss noch erwähnt werden, dass die Verbindung zum nordfranzösischen Industriegebiet durch kapazitive Verbesserungen bestehender Kanäle, sowohl über die Schelde Richtung Lille, wie über den Sambre Richtung Valenciennes bedeutend aufgewertet werden und Anschluss haben an die moderne Kanalverbindung Paris – Valenciennes – Dünkirchen.

Da trotz der Größe des Hafens in Antwerpen, insbesondere beim Containerverkehr, Platzprobleme sichtbar werden und in Zukunft bedeutender sein werden, hat man ein System koordinierter Zuläufe zum Hafen entworfen und setzt es stufenweise um. Es geht dabei darum, im Hinterland Container in „Hubs“ zu sammeln und gleichsam geballt in den Hafen zu bringen und den Ablauf vom Hafen weg in gleicher Weise zu organisieren. Man hat solche Hubs in 3 Entfernungszonen vorgesehen. Einmal in ca. 50 km Entfernung, wie Brüssel.

Weiters in einer Entfernung von rund 100 km, wie beispielsweise Kortrijk oder Lüttich, aber auch Duisburg. In diesen Hubs werden auch Container mit Bestimmung für Gent oder Zeebrügge gesammelt und teils auch per Binnenschiff nach Antwerpen gebracht. Die dritte und äußere Zone liegt jenseits von 500 km Entfernung von Antwerpen. Hier wird per Bahn in Ganzzügen befördert entlang geordneter Achsen, beispielsweise eine westliche Achse in Frankreich über Paris bis Spanien, eine östliche Achse entlang der Rhone bis Marseille, eine Achse Schweiz / Italien mit Hubs in Basel und Mailand, eine Achse Deutschland / Polen mit dem Hub Warschau am Ende und schließlich eine südöstliche Achse mit Wien als Hub für die Bildung ganzer Züge und den Zulauf neben Ostösterreich auch aus Slowenien, Ungarn, Slowakei und Tschechien. Ab Dezember 2011 werden auf diese Weise täglich im Wiener Hafen Freudenau 3 bis 5 Ganzzüge nach Antwerpen abgehen, dort im sogenannten „Mainhub“, einer Anlage neben dem Verschiebebahnhof Antwerpen Noord umgereiht und kompakt direkt zu den einzelnen Seeumschlagsanlagen im Hafen (Noordzee Terminal, Delwaidedock, Churchilledock, Deurangkdock) zugestellt. Auf diese Weise wird im Hafen Platz gespart und eine möglichst rasche Beförderung vom Inlandshub bis zum Umschlagspunkt am Verladekai in Antwerpen gewährleistet.

Abschließend berichtet Herr Deckers noch davon, dass man in Antwerpen ein umfassendes Computer – Informationssystem (Antwerp Port Community System) etablieren will, das alle Stellen, welche mit Hafentätigkeiten befasst sind, umfassen soll (Verloader, Reedereien, Spediteure, Verkehrsträger, Terminalbetreiber, Logistik – Dienstleister, Zoll, Behörden, Hafenverwaltung) und nach dem EDI – Standard funktionieren wird. Damit soll der physische Warenfluss begleitet werden von einem raschen und verlässlichen Fluss elektronischer Information mit dem Ziel, eine hochgradige Transparenz in der logistischen Kette zu erreichen und so den gesamten Warenfluss durch den Hafen zu optimieren.

Zur Wirtschaftskrise ab 2008 sagt Herr Deckers, dass 300 Menschen aus 120 Firmen in Antwerpen nachgedacht haben, nachdem beschlossen wurde, alle vor der Krise begonnenen Projekte zu vollenden, wie man künftig flexibler auf derartige Vorkommnisse reagieren könne. Als Motto dafür wurde der Spruch gewählt „Stark durch Zusammenarbeit“ oder auf Flämisch: „Sterk door Samenwerk“.