

Antwerpen – europäischer Seehafen und Chemiehafen der Superlative

Die österreichische Volkswirtschaft ist sehr Außenhandel-orientiert, wie das für ökonomisch hoch entwickelte, aber kleinere Volkswirtschaften durchaus typisch ist. Auch der Handel mit überseeischen Gebieten ist dabei nicht zu unterschätzen und von großer Bedeutung. Er soll auch nach dem Willen der Wirtschaftspolitik ausgeweitet werden. Deswegen sind die betreffenden Seehäfen, welche in der Abwicklung dieser Verkehrsströme nach und von Übersee eingeschaltet sind, für die österreichische Wirtschaft von großer Wichtigkeit. Sieht man vom Import von Erdöl ab, so betrug der Import und Export von Gütern aus und nach Übersee im Jahr 2016 rd. 20 Mill. t. Die dafür im Einsatz befindlichen Seehäfen sind Koper mit 6,2 Mill. t Österreich-Umschlag und danach kommen in der Reihenfolge drei etwa der Menge nach gleich bedeutende Häfen von je rd. 3 Mill. t Österreich-Gut, nämlich Hamburg und Rotterdam mit je 3,1 Mill. t und Antwerpen mit 3 Mill. t Umschlag für Österreich. Antwerpen ist daher für Österreich ein wichtiger Umschlagshafen im Übersee-Verkehr. Um hinsichtlich dieses Hafens die aktuelle Entwicklung zu erfahren, erfolgte am 29. November 2017 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz eine Vortragsfolge zum oben genannten Thema, veranstaltet im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ durch die Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Es sprach der neu bestellte Repräsentant des Hafens Antwerpen für Österreich und Ungarn, Mag. Walter Holzhammer, und dessen Kollege für Deutschland, Dipl. Volkswirt. Elmar Ockenfels. Herr Holzhammer schilderte die aktuelle Entwicklung Antwerpens, des zweitgrößten Hafens Europas (nach Rotterdam) und Herr Ockenfels beschäftigte sich in seinem Referat mit Antwerpen als Chemiehafen, eine besondere Spezialität dieses großen Welthafens mit ebenso speziellen Einrichtungen und Logistik-Anlagen für diese Wirtschaftssparte.

Mag. Walter Holzhammer kommt aus einer beruflichen Vergangenheit als Spediteur und wurde zum Schifffahrtssachmann innerhalb der Hamburger Großreederei Hapag-Lloyd. Antwerpen ist ein Flusshafen, vergleichsweise weit innerhalb des Festlandes, ähnlich wie Hamburg mit der Elbe. Der Fluss Schelde ist der Zugang zum Hafen Antwerpen vom Meer aus, wobei die Mündung der Schelde vollständig im Nachbarstaat der Niederlande liegt. Das historische Zentrum Antwerpens, welches auch große kulturelle Bedeutung für Belgien besitzt, besonders für den flämischen Landesteil, ist der alte Kern auch des Hafens, der sich seit den Zeiten Napoleons flussabwärts der Schelde weiter entwickelt hat und inzwischen an der rechten Scheldeseite die Grenze zu den Niederlanden erreicht hat. Der jüngere Ausbau erfolgt an der linken Seite der Schelde, ebenso in Richtung der niederländischen Grenze, wobei hier noch etwas Geländereserven vorhanden sind. Dieser großzügige Ausbau nach dem 2. Weltkrieg bis in die Gegenwart hat auch die Verlegung ganzer Dörfer nötig gemacht. So ist das Hafengebiet von Antwerpen inzwischen auf 12.068 Hektar angewachsen. Es sind dort rd. 900 Unternehmen tätig, die direkt 60.000 Arbeitsplätze bieten, mit Zulieferern kommen indirekt weitere rd. 80.000 Arbeitsplätze dazu. Eine Statistik weist aus, dass vom Hafen Antwerpen aktuell insgesamt 142.654 Arbeitsplätze abhängen, was 3,7 % aller belgischen Arbeitsplätze ausmacht. Damit ergibt sich ein entsprechend hoher Beitrag zum belgischen Bruttosozialprodukt, nämlich 4,7 %. Der Mengenumschlag in Antwerpen 2016 belief sich auf 215 Mill. t, darunter im Containerverkehr 10,2 Mill. TEU (= 117,9, Mill. t) bei einer Umschlagskapazität im Containerverkehr von 15 Mill. TEU, die aber weiter ausgebaut wird. Der Hafen Antwerpen ist nach Rotterdam, in Umschlagszahlen gemessen, der zweitgrößte Hafen Europas und einer der größten Häfen der Welt. Er ist modern ausgebaut und organisiert

und weist eine große Leistungsvielfalt auf. Es wird erwartet, dass die Umschlagszahlen im Jahr 2030 bei 300 Mill. t liegen werden.

Technisch gesehen ist der Hafen Antwerpen großteils ein Schleusenhafen. Die Hafenbecken sind von der Schelde aus für die Schiffe über teils riesige Schleusen zu erreichen. Das hat den Vorteil geregelter, das heißt gleicher Wasserstände, was den Umschlag erleichtert. Die Schleusen in Antwerpen sind die größten der Welt (Kalloschleuse, Zandvlietschleuse, Berendrechtschleuse). Allerdings hat die Zunahme der Schiffsgrößen bewirkt, dass man inzwischen dazu übergegangen ist, nicht weiter extrem kapitalaufwendige Schleusen zu errichten, sondern von der Schelde direkt zugängliche Umschlagsanlagen in den jüngsten Hafenbereichen vorzusehen (Nordzee- und Europa-Terminal am rechten Scheldeufer, Deuranckdock am linken Scheldeufer). Die gegenwärtig größten Containerschiffe, die Antwerpen anlaufen, fassen 20.500 TEU („Maersk Madrid“, Länge 400m, Breite 59m, Tiefgang 16m, 212.440 BT). Aber Schiffe mit einem Fassungsvermögen von 22.000 TEU sind bereits im Bau. So wird endgültig der Zugang zum Hafen Antwerpen über die Schelde zum Kriterium. Auf der Westerschelde können stromauf Schiffe mit einem Tiefgang bis maximal 16 m den Hafen anlaufen, stromab ist das Limit 15,2 m Tiefgang. Arbeiten zur künstlichen Eintiefung der Schelde werden durchgeführt, was aber immer das Einverständnis der Niederlande erfordert.

Wie bei allen großen Häfen wird die Konzentration der großen Reedereien mit ihrer zunehmenden Nachfragemacht zum Problem. Hatten im Jahr 2014 noch 18 Großreedereien Antwerpen im Containerverkehr bei 9 Mill. TEU Umschlag angelaufen, sind es 2016 bei 10,1 Mill. TEU nur mehr 10 Reedereien. Neben einem Konkurs (Hanjin) wurde die Anzahl durch Fusionen (mergers) reduziert. Diese verbliebenen Reedereien haben sich zu 3 Konsortien zusammengeschlossen (The Alliance, Ocean Alliance, 2 M). die geschäftlich und operativ eng zusammen arbeiten.

Die Verkehrslage Antwerpens ist exzellent: Im Umkreis von 500 km Luftlinie sind 60 % der gesamten Kaufkraft Europas konzentriert. Der Hafen selber ist auf 3 Seiten von einem Autobahnring umschlossen, von welchem alle einzelnen Hafenteile direkt zugänglich sind. Dieser Ring hat im Zentrum des großen Hafengebiets eine Autobahnverbindung unter der Schelde hindurch (Liefkenshoek-Tunnel), wodurch kurze Transfers per LKW im Hafen gewährleistet sind. Im Süden der Stadt unterquert der Autobahnring ebenfalls die Schelde (Kennedy-Tunnel). Vom Autobahnring weg gehen 7 Fern-Autobahnen bis in die Nachbarstaaten (Niederlande, Deutschland, Frankreich). Der Hinterlandverkehr erfolgt bei Seegütern zu 52 % auf der Straße (56 % des Containerverkehrs).

Groß ist die Bedeutung der Binnenschifffahrt. Antwerpen ist durch die Kanalverbindung von der Oosterschelde zur Rheinmündung (Rhein-Schelde-Kanal) funktional ein Rheinhafen. 37% des Hinterlandsverkehrs beim Seehafengut werden per Binnenschiff transportiert (38% im Containertransport). Wöchentlich legen in Antwerpen 950 Binnenschiffe an, welche regelmäßige Verbindungen nach 85 Destinationen in 7 europäischen Ländern unterhalten (im Containerverkehr: 222 Shuttledienste pro Woche). Auch die Eisenbahn-Anbindung des Hafens ist sehr gut. Der Hafen verfügt mit dem Verschiebebahnhof Antwerpen-Noord über eine entsprechend moderne Installation und alle Hafenteile sind gut per Bahn erschlossen. Wichtig ist auch die neue Bahnverbindung unter der Schelde zwischen den Hafenteilen links und rechts des Flusses parallel zum Autobahntunnel. Im Hinterlandverkehr verfügt die Bahn bei Seegütern über einen Anteil von 8% (6 % im Containerverkehr). Das bedeutet immerhin ein Aufkommen von 130 beladenen Zügen pro Tag oder 20 Mill. t pro Jahr. Die Hafenverwaltung möchte den Bahnanteil deutlich erhöhen, gleichfalls den Anteil der

Binnenschifffahrt und bei steigenden Umschlagsmengen die Werte des Straßenverkehrs möglichst nicht wachsen lassen. Es wird erwähnt, dass man kürzlich in Zusammenarbeit mit der Rail Cargo Austria eine Direktzug-Verbindung Antwerpen-Linz eingerichtet habe. Überdies verfügt der Hafen Antwerpen über ein dichtes Netz von Rohrleitungen quer über Belgien tief ins Rheinland nach Deutschland und in die Niederlande. Die Rohölzufuhr für die Raffinerien und Werke der Großchemie in Antwerpen erfolgt über Pipeline aus Rotterdam, wo die Supertanker aller Größen anlegen können. Das Rohrleitungsnetz ist ausgelegt für alle Arten flüssiger Massenchemikalien und Gase mit einer Länge von rd. 1.000 km. Die Hafengesellschaft ist Mitbesitzerin des Rohrleitungsnetzes.

Im Hafen Antwerpen legen täglich rd. 40 Überseeschiffe an. Insgesamt waren dies im Jahr 2016 14.473 seegängige Schiffe. Die bereits erwähnten 214,7 Mill. t Umschlagsgut im Jahr 2016 teilen sich auf die einzelnen Gütergruppen auf, wie folgt:

118,0 Mill. t Containergut (10 Mill. TEU),
70,0 Mill. t Flüssiggut in loser Form,
14,3 Mill. t konventionelles Ladegut (breakbulk),
12,4 Mill. t trockenes Massengut
214,7 Mill. t

Betrachtet man die Entwicklung dieser Güterarten seit 1990, so gab es gewaltige Anteilsverschiebungen. Bei einem verdoppelten Gesamtumschlag bis 2015 von 102 Mill. t auf 208 Mill. t stieg der Containerverkehr von 16,2 % auf 54,4 %, das flüssige Massengut nahm zu von 25,4 % auf 32,0 %, während das trockene Massengut abnahm von 32,0 % auf 6,7 % und das konventionelle Ladegut von 26,4 % auf 6,7 % sank. Das bewirkte, dass der Hafen seine Umschlagsanlagen andauernd anpassen musste. Die Containeranlagen wurden gewaltig ausgeweitet, zuletzt besonders am linken Scheldeufer mit völlig neuen Hafenteilen. Die gegenwärtig 5 großen und für Seeschiffe zugänglichen Containerterminals (3 am rechten, 2 am linken Scheldeufer) sind technisch am letzten Stand und hoch effizient. Ein Kran kann 40 Container pro Stunde umsetzen. Ein Großschiff kann in 48 Stunden mit 7.000 Containern gelöscht bzw. beladen werden. Die Umschlagfirmen sind Großbetriebe.

Die 16 Terminals für den Flüssiggut-Umschlag sind mit einer Tanklager-Kapazität von 7,2 Mill. m³ ausgestattet und sind das Rückgrat des Chemiehafens und Industriestandorts Antwerpen. Die 15 Terminals für konventionelles Ladegut (breakbulk) sind mit Lagerhäusern von 6,3 Mill. m² Nutzfläche versehen und weisen zusätzlich eine Silolager-Kapazität von 680.000 m³, hauptsächlich für Kunststoffe, auf. Mit seinen rd. 200 Schiffsabfahrten für konventionelles Ladegut im Monat ist Antwerpen praktisch Weltmarktführer in dieser Sparte. In diesem Zusammenhang muss auch erwähnt werden, dass Antwerpen der größte Hafen für die Lagerung und Verteilung von Kaffee ist, 3 Anarbeitungszentren für die Zurichtung von Eisen und Stahl im Hafen besitzt, was den Hafen zum Spezial-Umschlagplatz für diese Güter qualifiziert und dass eine ähnliche Position beim Umschlag von Früchten eingenommen wird, was gestützt wird durch das Vorhandensein von Kühlhäusern mit 2 Mill. m² Lagerfläche. Die 12 Terminals für trockenes Massengut besitzen gedeckte oder ungedeckte Lagerflächen im Ausmaß von 1,43 Mill. m². Der Umschlag von Kraftfahrzeugen in Antwerpen umfasst 3 spezielle Umschlagsanlagen mit einer Kapazität von 2 Mill. PKW pro Jahr (Umschlag 2016: 1.189.568 PKW, davon 50 % im Hafen noch extra behandelt). Hier ist die Abstellmöglichkeit von Fahrzeugen ein wichtiges Kriterium, was die österreichische Firma Hödlmayer als großen Vorzug ansieht.

Es wird berichtet, dass der Hafen Antwerpen und die dort tätigen Firmen eine gute Zusammenarbeit pflegen mit der Stadtverwaltung und den regionalen Behörden, den Gewerkschaften und Interessensgruppen sowie mit wissenschaftlichen und fortbildungsorientierten Institutionen. Umweltschutz und Nachhaltigkeit haben ihren Stellenwert.

Die Kunden des Hafens Antwerpen sitzen in allererster Linie in Belgien und den Niederlanden sowie im deutschen Bundesland Nordrhein-Westfalen. Der Hinterlandverkehr mit der Dominanz des LKW-Verkehrs und der Binnenschifffahrt stützen das. In weiterer Hinsicht befinden sich die Hafenkunden in den deutschen Bundesländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg bis hin in die nördliche Schweiz. Bayern mit dem Städtedreieck München-Augsburg-Nürnberg hat auch noch Stellenwert. Man möchte das Hafen-Hinterland aber zusätzlich deutlich erweitern um Österreich, Tschechien und Polen. Der Ganzzug Antwerpen-Linz wurde bereits erwähnt, wo von Linz aus Wien und Graz im Weiterleitungsverkehr erreicht werden, aber auch Ungarn und die Slowakei. Dieser seit kurzem eingerichtete Zug soll neben Containern auch konventionelle Waggons befördern. Zwei weitere Ganzzugs-Relationen bestehen ab Antwerpen nach Lobositz (Lovosice) in Tschechien und nach Kulm in Polen und von dort weiter nach Warschau, Krakau und Breslau. Neu bearbeitet sollen Ungarn und die Slowakei werden.

Der Vortrag von Herrn Ockenfels beschäftigte sich mit Antwerpen als sehr bedeutendem Standort der Chemischen Industrie, was nur im Zusammenhang mit dem Seehafen zu würdigen ist. In Belgien gibt es mit der Firma Solvay seit langem eine Weltfirma der Chlorchemie, die selbstverständlich einen prominenten Werksstandort im Hafen Antwerpen besitzt. Dazu kommen die Ölraffinerien, die ursprünglich den Hafen für ihre Rohölversorgung benützten, aber mit der zunehmenden Größe der Rohöltanker nun versorgt werden von dem für Supertanker leicht zugänglichen Hafen Rotterdam über eine nach Antwerpen führende Pipeline. Im Hafen Antwerpen arbeiten auf diese Weise die 4 Erdölraffinerien der Ölfirmen Belgian Refining Company / Gunvenor Petroleum (Verarbeitungskapazität: 110.000 barrels / day), Total (360.000 barrels / day), Exxon Mobil (330.000 barrels / day) und ATPC (55.000 barrels / day), wobei letztere Spezialerzeugnisse rund um den Asphalt herstellt. Dazu kommen die Chemieriesen BASF und Total, welche 3 Crack-Anlagen im Hafen Antwerpen betreiben, die ebenfalls das Rohöl aus Rotterdam erhalten und die in den betreffenden Werksteilen allein 2,3 Mill. t Äthylen pro Jahr herstellen, das wiederum Ausgangsprodukt zahlreicher Endprodukte aus Kunststoff ist und auch teils per Pipeline weiter transportiert wird bis in die Niederlande und das deutsche Rheinland. Insgesamt werden im Hafen Antwerpen auf diese Weise 40 Mill. t Rohöl pro Jahr verarbeitet.

In diesem größten europäischen Cluster für die Produktion und Distribution von chemischen und petrochemischen Produkten sind praktisch alle großen Chemiefirmen vertreten, beispielsweise zu den bereits genannten noch Bayer, Dow Chemical, British Petrol, Chevron Phillips, Lanxess, Eurochem, Henkel, Eastman, Degussa, Air Liquide, Monsanto, Ineos, FRX Polymers, Lubrizol und auch Borealis, die in Linz ihre Zentrale hat. Im Hafen Antwerpen erzeugen die dortigen chemischen Werke insgesamt einen Durchsatz von 69 Mill. t flüssiger Produkte und 20 Mill. t chemischer Erzeugnisse praktisch aller Art im Jahr. Es gibt eine hohe Anzahl von durch die Agglomeration und die Zusammenarbeit benachbarter Firmen resultierender Synergien, welche den Standort auszeichnen. In den Werken direkt werden 12.000 Leute beschäftigt. Aber auch Hafenbetriebe haben neben dem Umschlag noch zusätzliche Wertschöpfung beizustellen. Dies betrifft insbesondere die Lagerung und Distribution der betreffenden Erzeugnisse. So ist die Hafenfirma Katoen Natie spezialisiert auf die Lagerung und Warenverteilung für Polymere. Weitere 7 Firmen sind ebenfalls auf

diesem Spezialgebiet tätig. Andere Hafenfirmer betreiben die 4 speziellen Terminals für den Import und die anschließende Tanklagerung von Äthylen. Bemerkenswert ist, dass alle diese Firmen, wie bereits erwähnt, untereinander verbunden sind durch ein Netz spezialisierter Rohrleitungen von einer Länge von 1.000 km innerhalb des ganzen Hafen- und Industriegebiets.

Die abschließende Diskussion mit dem Auditorium beschäftigte sich anfangs mit der neu gestarteten Bearbeitung des Hinterlands des Hafens in Mitteleuropa und der Direktzüge in gemischter Form mit Containern und konventionellen Wagenladungen. Hier liegt noch keine breite Erfahrung vor. Es wurde jedoch hervorgehoben, dass der Bahnverkehr innerhalb des Hafens von Antwerpen durch verschiedene private Traktionsanbieter besorgt würde. Eingehend wurde auch die Position Antwerpens im konventionellen Seeverkehr gewürdigt, insbesondere im Projektgeschäft, wo auch diverse Anlageteile verschiedener Provenienz im Hafen zum gemeinsamen Versand zusammen geführt werden können, oft auch noch im Hafen die eine oder andere Behandlung erfahren (Teilmontage, seemäßige Verpackung und dergleichen). Hier besitzt Antwerpen jedenfalls eine recht gute Position!

Dr. Karl Frohner
13. 12. 2017