

## „Antwerpens Hafen ist auf Erfolg angelegt – Aachener Zeitung vom 29.03.2014

Quelle: <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/region/antwerpens-hafen-ist-auf-erfolg-angelegt-1.793485>

Von: Thorsten Karbach, Letzte Aktualisierung: 29. März 2014, 09:08 Uhr

Foto: Port of Antwerp, siehe Link!

Hier türmt sich Arbeit auf: 102 Millionen Tonnen Container wurden 2013 im Hafen von Antwerpen bewegt.

**AACHEN.** Alles ist im Fluss. Auch die Mary Maersk, das größte Containerschiff der Welt. Es war eine Fahrt voller Fragezeichen die Schelde hinauf Richtung **Antwerpen**. Nie zuvor war ein derart großes Schiff in diesem Hafen gelöscht worden. 399 Meter ist es lang. Und dann? Die Kräne erreichten die letzten Container nicht.

Ein Fauxpas? Eher eine Herausforderung. Über seine Ballasttanks wurde das Schiff geneigt, bis die Container erreichbar waren. Alles klar, die Ladung war gelöscht. Es war ein Tag voller Symbolkraft für den Hafen, hieß es früher doch, die größten Schiffe hätten an den Kais keinen Platz. Das neue Motto des Hafens lautet: „Alles ist möglich“. Es ist mehr als ein Marketingspruch.

Also, Leinen los. Der Hafen von Antwerpen ist trotz kriselnder Weltwirtschaft auf Erfolgskurs, seitdem vor zwei Jahren die **Schelde tiefer ausgebaggert** wurde. Mit 12.000 Hektar Fläche ist er größer als jeder andere europäische Hafen. 190,8 Millionen Tonnen Güter wurden umgeschlagen. Das ist ein Rekord für Antwerpen und Platz zwei im europaweiten Vergleich. Nur in Rotterdam werden noch mehr Tonnen bewegt. Dritter ist Hamburg. Weil die Antwerpener Kaimauern 80 Kilometer im Landesinnern liegen, ist der Hafen zunehmend attraktiv. **Denn der Landweg für die Waren wird so kürzer und damit billiger.**

**Es gibt 151 Kilometer Liegeplätze, täglich machen hier 40 See- und 160 Binnenschiffe fest.** Es gibt mehr überdachte Lagerflächen als in allen anderen europäischen Häfen zusammen. Es sind 553 Hektar. Es gibt sogar einen Allwetter-Terminal, in dem unter dem schützenden Dach be- und entladen wird. In dieser Größenordnung ist das einmalig in Europa. Hier kommen Waren für und aus aller Herren Länder an. Züge gehen nach Wien und Warschau. **Autos aus Korea und Japan nehmen den Weg nach Deutschland. Das Nachbarland ist von unschätzbarem Wert für den Hafen.** „**Ohne ein starkes Deutschland gibt es kein starkes Antwerpen**“, sagt **Dieter Lindenblatt**, Repräsentant des Hafens in Deutschland.

**Und die Region Aachen nimmt dabei eine wichtige Rolle ein. Allerdings: Sie könnte wichtiger sein.**

### 145 Kilometer entfernt

Die Region zählt zum sogenannten Hinterland der beiden großen Seehäfen in Antwerpen und Rotterdam. Antwerpen steht den meisten Firmen buchstäblich näher. Es sind 145 Kilometer über die A2 und die E313, bis Rotterdam sind es 216 Kilometer. Laut Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen gehen 80 Prozent der Exportgüter aus der Region über die beiden Häfen, die Mehrzahl aber über Antwerpen. Auf dem entgegengesetzten Weg beziehen Unternehmen wie die Stolberger Berzelius GmbH Rohstoffe. Der Import für die Hütte Berzelius in der Kupferstadt läuft über den Hafen Antwerpen. 160.000 bis 180.000 Tonnen Bleierze werden aus aller Welt eingekauft, im Hafen wurde eine Lagerhalle gemietet, die Bleierze kommen in Güterzügen nach Stolberg.

Wer die Autobahn nach Antwerpen befährt, der kann die dichte Gewerbebebauung nicht übersehen. „Der logistische Umschlag wird vom Hafen immer weiter ins Hinterland verlagert“, erklärt **Monika Frohn**, Verkehrsexpertin der IHK Aachen. „**Das ist eine Chance für die Region**“, sagt sie. Die Pläne für einen Containerterminal in Düren-Arnoldsweiler mussten aber verworfen werden. Das Problem: **Wer will schon reihenweise Lastwagen durch seine Gemeinde fahren lassen? Die Suche nach einer Alternative geht weiter.**

Es ist nicht das einzige Problem, was die Region mit dem Hafen in Antwerpen verbindet. Der Ausbau der **Montzen-Linie**, einer Eisenbahnlinie, die nach Aachen führt, **hakt**. **Die Strecke ist spätestens 2015 am Limit**, mehr Güterzüge können hier nicht rollen. Gerne würden die Hafen-Betreiber statt neun Prozent mindestens 15 Prozent der Güter über Gleise bewegen. Zumindest bis 2030 soll das der Fall sein. **Doch wird es das?**

Alles läuft automatisch

**Auf deutscher Seite wird seit gefühlten Ewigkeiten das dafür notwendige dritte Gleis zwischen Aachen und Düren gefordert.** Doch das steht in keinem Bedarfsplan, weil die befürchteten Kosten die Vorstellungskraft übersteigen. „Das dritte Gleis ist eine sehr ambitionierte Forderung, weil es sehr teuer und auch planerisch eine große Herausforderung wäre. Aber wir brauchen es besser heute als morgen“, betont Frohn. Schon jetzt haben 34 Prozent der Container im Antwerpener Hafen den Ursprung oder das Ziel Deutschland. NRW ist dabei der größte Auslandsmarkt in Sachen Container. Das wurde zuletzt bei einer Anhörung im Landtag thematisiert. „**Die**

**Bedeutung Antwerpens und der umliegenden Seehäfen wird immer größer**“, erklärt Hans Königs von der Aachener Ingenieurgruppe IVV, der wie Lindenblatt den Antwerpener Hafen in Deutschland vertritt.

**Über die Aachener Region würden die Hafen-Betreiber gerne den Süden Deutschlands und die Schweiz erreichen.** Unter den aktuellen Umständen bleibt dies ein frommer Wunsch. Es gab an dieser Stelle übrigens auch mal die Forderung nach einem **Rhein-Maas-Kanal** durch die Region. „Da wäre das dritte Gleis eindeutig der günstigere Weg“, sagt Frohn und lacht. Und auch zwischen Aachen und Herzogenrath ist ein **drittes Gleis** dringend erforderlich.

Die Entwicklung des Antwerpener Hafens verläuft dennoch rasant. Davon erzählen die Kräne, die nahe der Schelde in den Himmel Flanderns ragen. Es sind keine Luftschlösser, die hier gebaut werden. Es ist eine neue Schleuse. Die Prognosen sind gut, 2020 sollen in Antwerpen 250 Millionen Tonnen im Jahr, 2035 bereits 325 Millionen Tonnen umgeschlagen werden, und auch deswegen muss dringend eine neue Schleuse her. Okay, das ist dann auch die größte der Welt. Die bislang größte steht auf der anderen Scheldeseite – in Antwerpen.

So ein Hafen steckt voller Geschichten. Die meisten erzählen von harter Arbeit – für Mensch und zunehmend für Maschinen. Es arbeiten 55.000 Menschen im Antwerpener Hafen. Rund um den Hafen sind es sogar 145.000 Menschen, deren Arbeit zumindest indirekt durch ihn bestimmt wird. „**Der Hafen ist der größte ökonomische Motor Belgiens**“, sagt Marc van Peel, Vorsitzender des Hafenbetriebs. Und in diesem Hafen ist mächtig Betrieb. Er macht 19,2 Milliarden Euro des belgischen Bruttoinlandsprodukts aus.

### **Alles läuft automatisch**

Je mehr der Hafen wächst, umso mehr Raum wird für Automatisierung geschaffen. Container werden am Deurganckdock, dem 125 Hektar großen „DP World Antwerp Gateway“, ganz automatisch verladen, ohne dass ein Mensch die mächtigen Kräne steuern muss. Die Lastwagen stehen Schlange, um ihre Fracht aufzuschultern. De Bock aus Belgien, De Rijke aus den Niederlanden, daneben die Spedition Starmans aus Herzogenrath. So ein Hafen verspricht gute Geschäfte – auch für die, die die Fracht auf der Straße bewegen: 477 Transportunternehmen und 127 Speditionen zählt die IHK Aachen in der Region, die Zahl ist höher als in anderen Teilen Deutschlands. Das ist alles kein Zufall.

Der Antwerpener Hafen wird Anlaufstelle bleiben – und in zehn Jahren weiter gewachsen sein. Die „Deurganckdock Schleuse“ ist nur der Anfang. Das 2010 geschlossene Opelwerk soll gekauft werden. Weitere 1000 Hektar zur Expansion liegen bereit – **während der Hafen Rotterdam, um wachsen zu können, neue Kais auf See aufschütten muss**. Im Herbst wird das größte Bahnprojekt Belgiens, der neue 765 Millionen Euro teure **Eisenbahntunnel** Liefkenshoek – 16,2 Kilometer lang mit zwei Röhren, die 40 Meter unter der Schelde verlaufen – eröffnet. Dann soll auch der Güterverkehr per Zug einfacher werden – zumindest im Hafengebiet, wo 1061 Kilometer Schienen samt Rangierbahnhof mit 64 Gleisen liegen. Und 409 Kilometer Straße verlaufen, die ältesten mit Kopfsteinpflaster. **Dieter Lindenblatt** war Logistik-Chef bei ThyssenKrupp, als er vor 25 Jahren den Hafen kennenlernte. Viel sei passiert. Was für eine Entwicklung!

Kaum zu glauben, dass alles in diesem kleinen Hafenbecken am Rand der Altstadt begonnen hat. Napoleon ließ diesen Dock bauen. Güter werden hier keine mehr umgeschlagen, dafür liegen Seite an Seite schneeweiße Jachten, denen das Vermögen der Besitzer anzusehen sind. Die alten Speicherhäuser wurden aufwendig saniert und ergänzt, die Preise explodierten förmlich, hier wohnt, wer Geld hat und das auch zeigen will.

**Die großen Geschäfte werden aber nun flussaufwärts gemacht.** Überall türmen sich Container auf: die von Maersk, Ned-lloyd, Hapag Lloyd und Evergreen. Auf hoher See tobt eine Art Kampf um die Vormachtstellung. Die deutsche Hapag Lloyd forcierte in dieser Woche die Fusion mit der chilenischen CSAV. Das Resultat soll die viertgrößte Containerreederei der Welt sein (die größte ist Maersk), der Jahresumsatz soll bei zwölf Milliarden Dollar liegen – die Flotte 200 Schiffe umfassen. Der Markt ist in Bewegung.

102 Millionen Tonnen Container wurden in Antwerpen 2013 transportiert. BMW schickt seine Limousinen in Containern nach Südamerika, die sonst leer zurückgehen würden. Jeder Meter Seeweg will optimal genutzt werden. Der Frachter Baltic Breeze wird mit Stückgut beladen. Ab Mai arbeiten im Churchilldock zwei Kräne, die zusammen 400 Tonnen packen können – das gibt es weder in Marseille noch Hamburg. In diesem Teil des Hafens steht eine Lagerhalle, deren Boden 150 Tonnen pro Quadratmeter trägt. Das ist mehr als anderswo und entspricht dem Gewicht eines Blauwals. Am Obstterminal liegen Schiffe aus Ecuador, entladen werden Bananen. Dieser Hafen hat so viele Seiten: Kaffee und Tabak werden hier in Massen umgeschlagen. Bridgestone lagert Flugzeugreifen. Holz kommt aus Westafrika. Silos glänzen in der Sonne. Die Aussichten für den Antwerpener Hafen bleiben bestens.“

Kopie durch HWS-Feldmann, 26.04.2016