



Hafen Zeebrügge hat das weltgrößte Terminal für Neuwagen

Jährlich werden 2,8 Millionen Autos umgeschlagen

Im Mittelalter war Zeebrügge einer der wichtigsten Seehäfen Europas. Durch die Versandung der Zwinmündung ging diese Rolle verloren und das nahe Brügge versank in einen Dornröschenschlaf, der die weitgehend originalgetreu erhaltene Stadt heute zu einem beliebten Touristenziel macht. „Durch den Ausbau ab Ende des 19. Jahrhunderts zu einem offenen Seehafen gewann Zeebrügge seine einstigen Bedeutung zurück und eine internationale Rolle von ganz neuen Dimensionen hinzu“, betont Johan Abel, der Logistikdirektor des Hafens.

Die jüngste Welle von großen Ausbau- und Modernisierungsarbeiten wurde 1985 eingeleitet. „Dabei wurde das Schwergewicht auf den Ausbau des in das Meer hinaus gebauten Vorhafens zu einem Tiefwasserhafen gelegt“, erläutert er, „und es wurden neue Terminals für den Container- und den RoRo-Verkehr angelegt.“ Im Ergebnis habe sich der jährliche Gesamtumschlag seit 1985 von 14 Mio.t auf heute 40 Mio. t erhöht. Davon entfielen im vergangenen Jahr jeweils fast 40 % auf Container (1,4 Mio. TEU) und auf den RoRo- oder Fährtransport von Autos, Lkw und Trailern. „Allein im Fährverkehr mit Großbritannien werden jährlich rund eine Million Lkw oder unbegleitete Trailer transportiert“, berichtet Abel.

Er erläutert, dass die Globalisierung der Wirtschaft, die zu einer Umverteilung der Automobilwerke der großen Marken über den Globus und vor allem zu den Billiglohnländern geführt hat, zwangsläufig auch mit sich brachte, dass der über den örtlichen Bedarf hinaus hergestellte Teil der Autoproduktion zu den ebenfalls über die ganze Welt verteilten Absatzmärkten transportiert werden muss. „Darauf haben wir uns gezielt und erfolgreich eingestellt und so ist Zeebrügge zum heute weltweit größten Hafen der Welt für den Autoumschlag geworden“, kann der Direktor berichten. So wurden im vergangenen Jahr insgesamt knapp 2,8 Millionen Autos umgeschlagen, von denen 1,2 Millionen aus Übersee importiert und knapp 1,6 Millionen dorthin exportiert wurden. Eingeführt werden Autos vor allem aus Japan, Südkorea, China und der Türkei, aber auch aus den USA und Brasilien.

Die über Zeebrügge ausgeführten Autos kommen zumeist aus Fabriken in Deutschland, der Slowakei und Rumänien, zum Teil auch aus Frankreich, Italien oder Belgien. Für die Zwischenlagerung der zumeist mit Autotransport-Lkw beförderten Autos verfügen die fünf verschiedenen Terminals im Hafengelände über zusammen 300 Hektar Parkfläche für bis zu 175.000 Autos, die hier meist nur einige Tage oder seltener wenige Wochen lang stehen. An insgesamt 23 Anlegestellen und Rampen fahren die Fahrzeuge mit eigener Kraft an Bord der Spezialtransportschiffe oder umgekehrt

von diesen an Land. Alle fünf Terminals haben auch Gleisanschluss, aber im Durchschnitt werden nur 8 % der Autos mit der Bahn befördert, während im Schnitt die Hinterlandbindung des Hafens per Schiene bei 11 % liegt. „Der Grund ist die ungleichmäßige Nutzung der Autotransport-Spezialzüge“, argumentiert Direktor Abel. „So werden wesentlich mehr in der Türkei, Rumänien und der Slowakei gebaute Autos mit der Bahn herantransportiert als Neuwagen anderer Marken dorthin befördert.“ Immerhin nutze man die Züge auf der Rückfahrt für den Transport von Neuwagen zu Konzessionären in Österreich und Ungarn.

Eine Besonderheit ist der Transport von jährlich 24.000 in China produzierten Autos der Marke Volvo, die von dort mit der Bahn nach Zeebrügge kommen und von hier aus über Europa verteilt oder für einige Kunden auch nach Übersee verschifft werden. Auf allen Terminals gibt es Werkstattgebäude, wo aus Übersee gekommene Autos von Hüllen oder Schutzwachs befreit, gewaschen und für die Überführung zu den Konzessionären in ganz Europa fertig gemacht werden. Auf Wunsch der Kunden können dabei auch Zusatzleistungen wie der An- oder Einbau von Zubehör erfolgen. Logistikdirektor Abel informiert, dass zu den Autotransportschiffen, die regelmäßig in Zeebrügge anlaufen, die AUTO ECO von United European Car Carriers (UECC) gehört, einer Tochter der Reederei Wallenius Lines. „Dabei ist es das weltweit erste Autotransportschiff, das mit Bioflüssiggas angetrieben wird“, unterstreicht er. Das 181 m lange und 30 m hohe Schiff verfügt über zehn Decks für den Fahrzeugtransport. Mit jährlich mehr als 600.000 an- oder abtransportierten Autos gehört UECC zu den größten Kunden des Hafens Zeebrügge. „Darum erfolgte die Taufe der AUTO ECO im November 2016 demonstrativ hier.“ Zur selben Zeit wurde auch ENGIE in Betrieb genommen, der erste Flüssiggas-Versorgungstanker der Welt, den die Hafenverwaltung bei der südkoreanischen Hanjin-Werft in Auftrag gegeben hatte. Der relativ kleine, aber hochseetaugliche Tanker soll nicht nur die flüssiggasgetriebenen Schiffe versorgen, die in Zeebrügge festmachen, sondern auch solche, die in der Nordsee an Belgien nur vorbeifahren.

Ralf Klingsieck