

Schwimmende Brücke nach Übersee

So viele Autos stehen nicht einmal bei VW in Wolfsburg, bei Ford in Köln oder bei Opel in Rüsselsheim. Bis zu 100.000 Neuwagen warten in Bremerhaven gleichzeitig darauf, zu ihren Käufern in ganz Europa gebracht zu werden – oder auf große Fahrt zu gehen, nach China und Japan, in die USA, nach Südamerika oder Afrika. Mit den größten Autotransportschiffen der Welt. Kolosse aus Stahl.

Am Autoterminal in Bremerhaven herrscht fast rund um die Uhr Rushhour. 1,4 Millionen Fahrzeuge – Autos, Busse, Lkw und Traktoren – wurden 2004 über den norddeutschen Seehafen im- und exportiert. Macht durchschnittlich 3.800 Fahr-

zeuge am Tag. Sieben Tage in der Woche. Eine logistische Meisterleistung.

Denn alle Fahrzeuge, die in Bremerhaven ankommen, müssen zunächst einmal erfasst und von Fahrern bewegt werden.

„Wir scannen jedes Fahrzeug, speichern die Reiseroute und das Ziel im Computer und die noch zu leistenden Aufgaben“, schildert Anja Stubbe, Sprecherin der BLG Logistics, die am Hafen die Autoverladung abwickelt. Dann werden die per

Autotransportschiffe in Bremerhaven.





Ein Autotransporter wird am Autoterminal in Bremerhaven beladen.

haven will 2005 1,5 Millionen Fahrzeuge verschiffen und strebt für die nächsten Jahre 1,6 bis 1,8 Millionen an. Dafür investiert der Hafen 24 Millionen Euro in einen neuen, 550 Meter langen Kai und baut das Nadelöhr, die Kaiserschleuse, aus. Denn die Autotransporter werden immer gigantischer.

Strichcode erfassten Fahrzeuge bis zur Weiterreise in einem der fünf stählernen Parkhäuser oder auf dem riesigen Freigelände geparkt. Zwei Millionen Quadratmeter Parkraum. Zu wenig, denn der Hafen stößt längst an seine Grenzen. Bremer-

Vor zehn Jahren fuhren die größten Schiffe der Branche jeweils rund 4.000 Fahrzeuge über die Weltmeere. „Seitdem ist die Kapazität schon um mehr als 60 Prozent auf 6.500 gestiegen“, schildert Wolfgang Fichelmann, zuständig für die Zertifizierung von Schiffen beim Germanischen Lloyd in Hamburg. Die Jumbos sind bis zu 215 Meter lang, 32,26 Meter breit – damit sie gerade noch durch den Panama-Kanal passen – und überragen mit 33 Meter Höhe sogar ein zehnstöckiges Haus.

Die Höhe wird gebraucht, damit alle Autos unter Deck passen und vor Wind und Wetter geschützt ihr Ziel in Übersee erreichen. Die großen Containerschiffe, die im Hamburger Hafen die Besucher beeindruckt, bringen es auf „nur“ 24 Meter Höhe. Mehr brauchen sie nicht, weil die Container auch auf Deck gestapelt werden.

Doch die Größe der Autotransporter ist nicht unproblematisch. Vor allem der Seitenwind drückt auf die riesige Fläche und droht, die Schiffe auf die Seite zu zwingen. „Obwohl die Schiffe aus Stahl gebaut werden, reichen das Eigengewicht und das Gewicht der Ladung nicht aus, um sie bei Seitenwind in der Waage zu halten“, so Fichelmann. Deshalb fahren die Transporter nicht nur mit zusätzlichem Ballast, sondern bei starkem Seitenwind auch mit etwas Schlagseite. Dies und die kräftigen Stürme auf See sind auch Gründe, warum jedes einzelne Auto per Hand festgezurrt werden muss, bevor das Schiff in See sticht.



Die MV Talisman vor Sydney.

Fichelmann: „Autotransporter sind nur so lange stabil, wie die Ladung fest steht.“

Damit die Schiffe auch gegebenenfalls eine Leckage überstehen, ist jedes zweite oder dritte Deck wasserdicht ausgebaut. Dadurch kann immer nur ein kleinerer Teil des Schiffes fluten. „Alle Schiffe sind so gebaut, dass sie im Notfall selbst mit einem gefluteten Deck noch stabil liegen“, so Fichelmann. Inzwischen tüfteln die Konstrukteure solcher Schiffe, wie sie diese aerodynamischer bauen können. Denn die Schräglage kostet Treibstoff und Zeit. Und die haben die Autotransporter am wenigsten. Auch das Aussehen dieser Schiffe würde sich damit erheblich verbessern, ähneln sie doch heute mit ihren Ecken und Kanten schwimmenden Kisten.

Sie fahren nach Fahrplan über die Weltmeere. Und im Hafen liegen sie so kurz wie möglich. „Bis zu 2.500 Fahrzeuge schafft eine Schicht in acht Stunden“, erklärt Anja Stubbe. „6.500 Fahrzeuge werden nie an einem einzigen Hafen umgeschlagen. Die Regel ist die Verladung von 1.000 bis 2.500 Fahrzeugen.“ Macht acht Stunden Liegezeit. Autotransporter sind fast wie Busse. Luke auf, Aussteigen, Einsteigen. Weiter zur nächsten Haltestelle. Aber die liegt dann vielleicht in China. ■

