

Slowenische Konkurrenz

Mercedes-Benz verschifft zusätzlich über Mittelmeerhafen / BLG-Terminal in Bremerhaven bleibt gut ausgelastet

VON PETER HANUSCHKE

Bremerhaven. Mercedes-Benz hat eine neue Drehscheibe für den Transport von Neu-Fahrzeugen aus Europa nach Asien eingerichtet: Seit ein paar Wochen werden die Autos über den Adria-Hafen Koper in Slowenien umgeschlagen – zulasten Bremerhavens, dem größten Umschlagshafen für Automobile in Europa. Der größte Teil an Export- und Import-Fahrzeugen werde aber weiterhin über Bremerhaven geroutet, sagte ein Mercedes-Sprecher am Mittwoch. Außerdem werde der kurzfristige Rückgang an Exportfahrzeugen durch die Verschiebung von Volumen nach Koper durch steigende Export- und vor allem steigende Importvolumen der Daimler AG in Bremerhaven nahezu ausgeglichen.

Das hätte sich sonst bereits in der Jahresbilanz beim Autoumschlag negativ bemerkbar gemacht. Denn der Autoterminal in Koper wird von Mercedes bereits seit Mitte Oktober genutzt. Und die Bilanz beim Autoumschlag fiel in Bremerhaven erneut sehr positiv aus: Mit 2,2 Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen wurde in 2015 fast ein Ergebnis auf Vorjahresniveau erreicht – und das war das Rekordjahr.

Solche Verschiebungen gebe es immer mal wieder – und gerade ein Unternehmen wie Mercedes mit steigenden Produktionszahlen schaue natürlich auch nach zusätzlichen Verladekapazitäten, so Andreas Hoetzel, Sprecher der BLG Logistics Group, die den Autoterminal in Bremerhaven betreibt.

Zwar werden Koper und auch andere Standorte in der Adria nicht als die großen Mitbewerber der Nordrange-Häfen, zu denen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Le Havre gehören, gezählt, aber in den vergangenen Jahren haben sie dennoch generell beim Umschlag von Ladung an Bedeutung gewonnen. Warum Häfen wie Koper, Triest und Venedig für den einen oder anderen Verloader, der bisher ausschließlich auf die Nordrange-Häfen gesetzt hat, interessant sein kann, zeigt sich am aktuellen Beispiel von Mercedes: Die Lage ermögliche „deutlich verkürzte Transportwege an Land und vor allem auf See“. So reduziere der Transfer via Koper je nach Zielland die gesamte Transitzeit „signifikant um bis zu einer Woche“, heißt es vonseiten des Autoherstellers. Auch aus Umweltsicht biete das neue Konzept erhebliche Vorteile: Die Transfers pro Schiffsumlauf sind je nach Zielland um bis zu 8800 Kilometer kürzer als der bisherige Transfer von Bremerhaven, was jährlich etwa 60 000 Tonnen Kohlenstoffdioxid einspart.

Bis zum Engagement des Autoherstellers wurden von Koper aus Mittelmeerrelationen in Europa, der Türkei und Nordafrika bedient sowie Importe aus Fernost abgewickelt. Durch die zusätzliche Einrichtung einer Hauptumschlagbasis von Mercedes ist nun auch der Fahrzeugexport nach Übersee hinzugekommen. Auch wenn Koper etwa von 2013 auf 2014 Mengensteigerungen von zwölf Prozent hingelegt hat, sind die Adria-Häfen weit vom Landungsvolumen in den Nordrange-Häfen entfernt: In Koper wurden 2014 etwa 520 000 Pkw und 674 000 Standardcontainer (TEU) umgeschlagen. In Bremerhaven – viertgrößter Hafen in Europa – waren es 5,8 Millionen TEU und 2,3 Millionen Fahrzeuge.

Grundsätzlich sind die Häfen in der Adria, die sogenannten Napa-Häfen (North Adriatic Ports Association), auf weiteres Wachstum ausgelegt: In Koper soll die Kapazität bis 2018 bei einer Million TEU liegen, auch in Venedig und Triest wird in weitere Terminals investiert. Rechnen müssten sich diese Ausbauvorhaben – zumindest nach der Seeverkehrsprognose des Bundes: Danach soll sich das deutschlandrelevante Umschlagvolumen der Mittelmeerhäfen bis 2030 in etwa verdoppeln.