
Einmal um die halbe Welt - der lange Weg von Korea nach Europa

Von Hans-Robert Richarz

Fast 12 000 Seemeilen legen die meisten Fahrzeuge aus südkoreanischer Fertigung zurück, bis Kunden sie in Deutschland übernehmen. Es sei denn, sie stammen aus Fabriken der fernöstlichen Konzerne in Europa. Bis ein Fahrzeug wie etwa ein Hyundai Ioniq Elektro, der ausschließlich in Südkorea vom Band rollt, hier zu Lande ankommt, kann es von der Bestellung bis zur Übergabe mehrere Monate dauern. Mindestens eineinhalb davon verbringt das Auto auf hoher See.

Doch der Reihe nach. Zunächst nimmt einer der Hyundai-Vertragshändler irgendwo in Deutschland den unterschriebenen Kaufvertrag mit den individuellen Ausstattungswünschen entgegen und sendet das Dokument an die Zentrale des koreanischen Konzerns in Offenbach am Main. Ab da beginnt ein Prozess, der wie das Ineinandergreifen einer Reihe von präzisen Zahnrädern schließlich zum gewünschten Ergebnis führt. Als nächster Schritt folgt die Bestellung im Werk, wonach die Produktion startet. Bis der Ioniq fertig vom Band rollt, sind zwischen vier und acht Wochen vergangen. Jetzt kann die Reise um den halben Globus beginnen.

Bei den dafür zur Verfügung stehenden Schiffen handelt sich um „dicke Pötte“, wie es an der Küste heißt. Diese Ozeanriesen liefen bei Hyundai Heavy Industries im südkoreanischen Ulsan vom Stapel, heute einem der größten Schiffsbaubetriebe der Welt. Auch die beiden für den Autotransport zuständigen Reedereien sind eng mit Hyundai verbunden.

Eine davon ist „EUKOR Car Carriers“, zuständig für den Export von Hyundai-Modellen aus den Werken in Korea. Eukor arbeitet aber auch mit den meisten anderen weltweiten Automobilunternehmen zusammen. Pro Jahr transportiert die Reederei rund vier Millionen Fahrzeuge. Entstanden ist die Eukor, die mit ihren Ozeanriesen rund 150-mal pro Jahr Bremerhaven in Deutschland anläuft, 2002 aus dem Verkauf des Bereichs Autotransporter der Hyundai Merchant Marine an ein norwegisch-schwedisches Reederei-Kombinat. Dabei wurde der Name EU für Europa und KOR für Korea zusammengestellt, um die Eigentümer und ihre Regionen widerzuspiegeln. Hyundai Motor Company ist heute mit 20 Prozent beteiligt.

Während die Hochseeschifffahrt allgemein im Ruf steht, aufgrund ihres Schwerölverbrauchs besonders klimaschädlich zu schippen, wurde Eukor mehrfach für besondere Umweltfreundlichkeit ausgezeichnet. So verlieh zum Beispiel die Bremerhavener Hafengesellschaft Bremenports der Reederei ihren „greenports Award“ für die umweltfreundlichste Flotte. Nachdem 2014 die zum Eukor-Bestand gehörende „Morning Linda“ damit ausgezeichnet worden war, ging der Preis zwei Jahre später an deren Schwesterschiff „Morning Lisa“. Für Seh- wie für Seeleute beeindruckend sind die Maße der „Morning Linda“. Mit einer Länge von über 230, einer Breite von 32 und einem Tiefgang von bis zu zehn Metern bietet das Schiff Platz für mehr als 8000 Pkw.

Die insgesamt 61 Autotransporter der komplett in Hyundai-Besitz befindlichen Reederei Glovis – der Name steht für eine Zusammensetzung aus „Global“ und „Vision“ – müssen sich hinter Eukor nicht verstecken. Zusammen genommen bieten sie Platz für über 370 000 Fahrzeuge. Die Maße des unter der Flagge der Marshall-Inseln fahrenden Glovis-Flaggschiffs „Glovis Solomon“ entsprechen ziemlich exakt denen der „Morning Linda“ von

Eokor.

Die normale Route der Car Carrier von einem der Häfen in Südkorea nach Bremerhaven führt südlich durch die Straße von Malakka zwischen der Malaiischen Halbinsel und der Nordostküste von Sumatra quer über den Indischen Ozean ins Rote Meer. Anschließend geht es durch den Suezkanal ins Mittelmeer zur Straße von Gibraltar. Danach folgen die Umrundung der Iberischen Halbinsel, die Biskaya und der Kanal von Dover bis schließlich Bremerhaven in Sicht kommt.

Der dortige Auto-Terminal gehört zu den größten Automobildrehkreisläufen der Welt. 2,2 Millionen Fahrzeuge wurden dort im vergangenen Jahr umgeschlagen, gingen auf eine lange Reise nach Übersee oder wurden von nahezu allen Marken importiert. Namhafte Autoreeder bedienen Bremerhaven regelmäßig, und jedes Jahr laufen mehr als 1400 Car-Carrier ein. Diese klobigen Schiffe wurden speziell für den Fahrzeugtransport entwickelt und lassen sich wie eine gigantische Fähre über Rampen be- und entladen, so dass die Autos auf eigener Achse an und von Bord gelangen. Dafür stehen 18 Schiffs Liegeplätze mit einer Länge von drei Kilometern zur Verfügung.

Nicht unter den Tisch fallen sollte die Tatsache, dass die lange Seereise von einigen Gefahren begleitet wird. So ging am 25. Mai 2004 in der Nähe von Singapur der zur Eukor-Flotte gehörende Car Carrier „MV Hyundai No. 105“ auf dem Weg von Korea nach Bremerhaven vor Singapur verloren. Und am Eingang zum Roten Meer müssen sich die Seeleute auch heute noch vor Piraten in Acht nehmen.

Zurück zum Hyundai Ioniq Elektro und dem Festmachen seines Transporters in Bremerhaven. Am Ende der langen Fahrt auf dem Wasser gelangt er in Bremerhaven in die Obhut der dortigen Niederlassung der Logistikgruppe Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG), die sich um den Rest der Reise kümmert. Das Löschen der Ladung geschieht im Akkord.

Doch die Fahrzeuglogistik an Land ist nur ein Teil der BLG-Arbeit. Ihr folgt die Aufbereitung des Fahrzeugs nach den spezifischen Herstellervorgaben. Dazu zählen zum Beispiel Waschen und Entfernen der Transportschutzfolie, Qualitätskontrollen, Innenraumreinigung, Einbau von Sonderausstattungen und vieles mehr. Danach geht der Hyundai entweder per Bahn in ein Zwischenlager oder per Lkw direkt zu Händler. Dafür unterhält die BLG eine LKW-Flotte mit 500 Autotransportern, acht Binnenschiffe und 1275 eigene doppelstöckige Eisenbahnwaggons.

Inzwischen blickt die Bremer Lagerhausgesellschaft auf eine 142jährige Geschichte zurück. Als sie gegründet wurde, hatte Carl Benz noch neun Jahre vor sich, bis er sein Auto in exakt dem Jahr zum Patent anmelden konnte, in dem Wilhelm II Deutscher Kaiser wurde. Der hielt als junger Mann recht wenig vom Automobil und dessen späterer Bedeutung für die Weltwirtschaft. Sein Zitat „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung“ wurde daher zur Legende. Da haben sich Majestät allerdings gründlich geirrt, wie der Blick auf den Bremerhavener Auto-Terminal zeigt. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Bremerhaven zählt zu den größten Automobil-Drehscheiben der Welt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/bremerport



Ein weitgereister Hyundai Ioniq Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



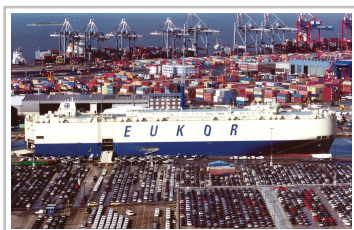
Die Seeroute von Korea nach Bremerhaven.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



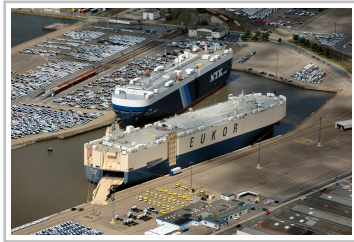
Fast jedes Jahr laufen mehr als 1400 Car-Carrier in Bremerhaven ein.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BLG



Car-Carrier von Eukor in Bremerhaven.

Foto: Auto-Medienportal.Net/bremerports



Car-Carrier von Eukor in Brmerhaven.

Foto: Auto-Medienportal.Net/bremerports



Die Glovis Sunrise in Bremerhaven.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Glovis



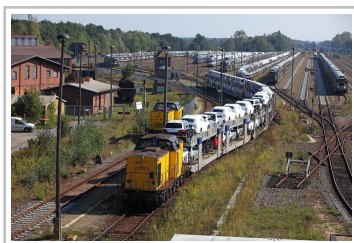
Einer der größten Parkplätze der Welt liegt in Bremerhaven.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bremerport



Die Morning Linda von Eukor fasst mehr als 8000 Pkw,.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Eukor



Für den Weitertransport sorgt die BLG.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BLG