

„Obergrenzen helfen Reedern und Häfen“

Schiffahrtsexperte beim Wirtschaftsrat – Eigentliche Nutznießer der XXL-Carrier sind nur wenige Unternehmen

Sie sind ins Gerede gekommen, weil sie inzwischen für einige Probleme sorgen: Großcontainerschiffe mit Stellplatzkapazitäten von 13.000 TEU und darüber hinaus.

Prof. Dr. Ing. Ulrich Malchow vom Fachbereich Nautik & Seeverkehr am Centre of Maritime Studies an der Hochschule Bremen, gehört zu den Verkehrswissenschaftlern, die sich inzwischen entschieden dafür einsetzen, dass dem Trend zu noch größeren Containerschiffen ein Ende bereitet werden solle. Er plädiert klar für Obergrenzen.

Am Donnerstag vertrat Malchow seine kritische Positionen auf Einladung des Wirtschaftsrats Deutschland



Länge läuft: Großcontainerschiffe bei der Abfertigung im Hamburger Hafen am Eurogate-Terminal

stieren. Denn weltweit sind noch mehr als 100 Bestellungen der TEU-Giganten im Zulauf. „Schiffe, mit denen wir leben müssen“, meinte Malchow. Die entscheidenden Nutznießer der dieser Entwicklung sieht der ausgebildete Schiffbau-Ingenieur in einer handvoll Unternehmen: „Nämlich drei südkoreanische Großwerften, ein chinesischer Containerbrücken-Hersteller und drei holländische Baggerunternehmen.“ Letztere werden benötigt, um in den Häfen für die entsprechenden, wasserseitigen Bauvorbereitungen bei Terminalprojekten sowie Unterhaltungsbaggerungsmaßnahmen zu sorgen. Malchow regte an, sich zum Beispiel die großen Häfen an einen ▶ Seite 4

der CDU bei einem Vortrag in Hamburg. Landeschef Gunnar Uldall freute sich über rund 90 Teilnehmer aus der maritimen Verbundwirt-

schaft in Hamburg. Eine seiner – zahlreichen – provokanten Thesen: „Das Größenwachstum der Schiffe bringt eigentlich keinem

mehr etwas.“ Darin schließt Malchow ausdrücklich all jene Großreedereien mit ein, die in diese Schiffe investiert haben und weiterhin inve-

„Riesiges Versicherungsrisiko“

Schiff und Ladung könnten schnell 1,5 Milliarden Dollar wert sein

► von Seite 1

Tisch setzen sollten, um gemeinsam so etwas wie Obergrenzen bei den Containerschiffsgrenzen zu definieren. Denn anderenfalls würden sie und die Hafenunternehmen mit dauerhaft hohen Investitionen belastet, die nur schwer wieder zurück zu verdienen seien. Malchow: „Nach meinem Gefühl ist mit den Schiffen von 19.000 TEU jetzt eigentlich das Optimum erreicht worden.“ Wobei er auch einräumte, dass sich Schiffbauingenieure eine Entwicklung bis zu 30.000 TEU vorstellen können. Möglicherweise werde in diesem Prozess „irgendwo dazwischen“ der Schlusspunkt gesetzt. Den könnten nach Malchows Überzeugung aber auch die Versicherungen setzen und



„Boxentausch“ (v.l.): Ulrich Malchow und Gunnar Uldall

entsprechenden „Druck“ ausüben. Denn mit Großcontainerschiffen seien erhebliche Versicherungsrisiken verbunden. „Schiff und Ladung könnten zusammen schnell auf einen Gesamtwert von 1,5 Milliarden US-Dollar kommen.“ An den Vortrag schloss sich eine sehr rege Diskussion an, in deren Verlauf auch intensiv

auf die Havarie des Großcontainerschiffes „CSCL Indian Ocean“ eingegangen wurde. Malchow wies darauf hin, dass ein Versagen der Rudereinrichtung, wie in dem Fall, nichts mit den XXL-Frachtern zu tun habe und sich überall auf der Welt und mit jedem anderen Schiffstyp wiederholen könne und auch werde. EHA