

## Experten befürchten Megastaus im Hafen

**Es werden viel zu wenige Feeder-Schiffe gebaut - Fracht wächst weiter zweistellig - Massive Probleme ab 2008 befürchtet**

Die gute Nachricht: Der weltweite Seehandel brummt, nie zuvor wurden mehr Container verschifft als heute. Die schlechte: In Zukunft drohen enorme Staus, und zwar nicht nur auf Straße und Schiene, sondern ausgerechnet beim Weitertransport auf dem Wasser droht extreme Überlastung. Der Grund: Es werden viel zu wenig kleine Frachtschiffe gebaut, so genannte Feederschiffe.

Geht es mit den Frachtraten so weiter wie bisher, dann werden in den nächsten sieben Jahren weltweit 2100 der kleinen Frachter gebraucht. Gebaut werden jährlich aber nur 150.

Bisher braucht man zwei bis drei Feeder für ein 6000 TEU-Schiff. Bis 2009 wird das Verhältnis 2:1 sein. Der Grund: Die Werften verdienen an den kleinen Frachtern schlecht. Sie lassen sich nur billig verkaufen, kosten aber in Entwicklung und Ausrüstung fast so viel wie die Container-Riesen.

Weltweit sind die Schiffsbauer bis 2009 ausgebucht. Selbst wenn heute viele Feeder bestellt würden, könnten sie erst ab 2010 gebaut werden. Außerdem werden dringend Mehrzweckfrachter gebraucht, hier ist mehr als jeder dritte Frachter älter als 20 Jahre. Mehrzweckfrachter laden nicht nur Container, sondern auch Schüttgut oder Maschinenteile.

2005 wurden weltweit mehr als 350 Millionen TEU (20 Fuß-Standard-Container) verschifft. Bis 2014 werden es voraussichtlich doppelt so viel sein. Vor allem China trägt zum Container-Boom bei. Seit Chinas WTO-Beitritt 2001 wächst der Verkehr zweistellig.

In Hamburg sind die meisten Container auf der Durchreise. 30 Prozent bleiben in der Metropolregion, zehn Prozent werden "aufgebrochen" - ihr Inhalt für Endkunden sortiert, neu verpackt und kommissioniert. 30 Prozent gehen in den so genannten Hinterlandverkehr, das heißt, die Container reisen per Lkw oder Bahn weiter ins "European Hinterland", in die Schweiz, nach Österreich, Zentral- und Südosteuropa bis in den Ural. Die restlichen 30 Prozent gehen meist per Feeder nach Skandinavien, in die baltischen Staaten, nach Osteuropa, nach Russland. Die Ostsee ist nautisch alles andere als ein Spazierweg. Große Schiffe kommen schwer hinein. Sie ist das ideale Gewässer für den Feeder-Verkehr, Schiffe mit einer Kapazität von 300 bis 1000 TEU klappern die Häfen ab, fahren wie Sammeltaxis von Pier zu Pier, laden ab, laden ein.

Auch im Hamburger Hafen wird es künftig eng. Auf Straße und Schiene sind keine Kapazitäten mehr frei, schon heute ist regelmäßig die Köhlbrandbrücke dicht, das wird sich in den nächsten Jahren zuspitzen.