

## "Port Feeder Barge" (PFB) für den Hamburger Hafen

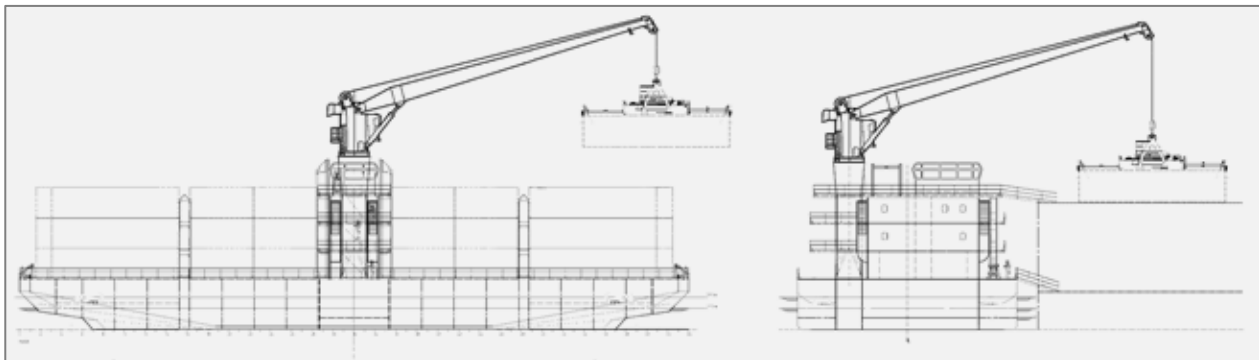
### *Fact Sheet*

**Problem I:** Vom Hamburger Senat ist die "Verkehrswende" ausgerufen und der Hafen soll zum "nachhaltigsten der Welt" umgebaut werden. Nach einem Volksentscheid soll Klimaneutralität jetzt gar 2040 erreicht sein. Noch ist Hamburg allerdings die dt. "Stauhauptstadt". Es bietet sich daher an, die zu 95% mit Diesel-Lkw durchgeführten Containerumfuhren innerhalb des Hafens auf das Wasser zu verlagern (Entlastung von Terminalgates und Straßen, marode Köhlbrandbrücke, Umwelt-/Klimaschutz, Fahrermangel). Die "nasse Umfuhr" mit konv. Schuten und Schleppern ist grundsätzlich teurer als mit dem Lkw, da Laden/Löschen mit den großen und teuren Containerbrücken erfolgen muss (wenn überhaupt verfügbar), weshalb sie meist unterbleibt. Die Umfuhr von einzelnen Containern (knapp 50% aller Umfuhren) mit Schuten macht ohnehin keinen Sinn.

**Problem II:** Zum Leichtern von havarierten (Groß-)Containerschiffen steht an der gesamten dt. Küste kein geeignetes Bergungsgerät zur Verfügung (in den Nachbarländern auch nicht).

**Lösungskonzept:** Patentiertes selbstfahrendes Hafenfahrzeug (Kapazität: 168 TEU) mit eigenem vollwertigen Containerkran, das im Liniendienst innerhalb des Hafens eingesetzt wird (eine Rundreise pro Tag) und daher auch für Einzelumfuhren geeignet ist sowie gleichzeitig als Bergungsgerät eingesetzt werden kann. Mit einer Länge von nur 64 m (kürzer als ein Binnenschiff) passt es auch in die Lücke zwischen zwei Seeschiffe am Kai.

- PFB-Schiffstyp: ..... Selbstfahrender Containerponton in Doppelend-Ausführung mit eigenem hohem Kran
- Antriebsvarianten: ..... HVO100, Methanol oder Batterie (mögliche Pilotvorhaben)



"Port Feeder Barge": Seiten- und Frontansicht

#### Einsatzfelder:

- **Containerumfuhren** innerhalb des Hamburger Hafens

**Anlaufstellen:** Alle Groß- und Mehrzweckterminals, Pack- und Depotbetriebe mit Wasseranschluss sowie ein Treffpunkt mit den Binnenschiffen als "Floating Terminal" (kein Kai erforderlich).

#### Mengen:

- Umfuhren per Lkw in Hamburg aktuell: **ca. 2.000.000 TEU/Jahr**  
(ca. ¼ des Gesamtumschlages, 50% davon über die marode Köhlbrandbrücke, 50% Einzelumfuhren)
- davon **klimatechnisch** auf PFB verlagerbar: **> 300.000 TEU/Jahr**  
plus Potenzial aus Binnenschiffs-Umschlag: **ca. 100.000 TEU/Jahr**
- Kapazität 1 x PFB (in Hamburg): **max. 80.000 TEU/Jahr**

- "Floating Terminal" für die Binnenschiffahrt
- Bergungsgerät (in vergrößerter Ausführung) zum Leichtern von havarierten (Groß-)Containerschiffen im Bereich Elbe, Weser, Jade und Deutsche Bucht

November 2025