

**29. April 2026**

POST  BOJE

LESERBRIEF VON DR.-ING. ULRICH MALCHOW, GESCHÄFTSFÜHRER PORT FEEDER BARGE

## ***„Mit neuem Hafen-Fahrzeug könnte Köhlbrandbrücke länger durchhalten.“***

**Leserbrief zu dem Artikel „Öko-Transport: Hamburg will Fleete nutzen“ aus der Ausgabe 79 vom Montag, den 27. April 2026:**

Abgesehen davon, dass der Begriff „Water Cargo Barge“ komplett sinnbefreit ist, ist es sehr bezeichnend für die Hamburger Hafen- und Verkehrspolitik, welche Art von Projekten in den Genuss behördlicher Wertschätzung und Förderung kommen. Ich vermute einmal, dass die Anzahl an Paketen, die von dem Wunder-Wasser-

fahrzeug befördert werden, unwesentlich höher sein wird als die Anzahl von Institutionen, die sich um seine „wissenschaftliche Begleitung“ gekümmert haben. Während allenfalls Mikroeffekte in Bezug auf Verkehrsverlagerung und Klimaschutz realisiert werden können, die zudem noch extrem teuer erkaufte werden, weil ein derartiges Fahrzeug niemals wirtschaftlich betrieben werden kann, wird ein anderes Projekt, das tatsächlich Verkehr im großen Maßstab verlagern könnte, seit fast 20

Jahren ausgebremst. Eine einzige „Port Feeder Barge“ kann bis zu 80.000 TEU pro Jahr an Umfuhren innerhalb des Hafens klimaneutral von der Straße (inkl. der Köhlbrandbrücke) holen - und wird trotzdem von dem öffentlichen Unternehmen HHLA boykottiert, was von der Stadt auch noch goutiert wird. Obwohl die Köhlbrandbrücke offenbar kurz vor dem Einsturz steht und der Hamburger Verkehrssektor (insbesondere der Straßengüterverkehr) die Klimaziele bei weitem verfehlt, musste die

„Port Feeder Barge“ bislang auf freundliche Worte der Senatorin verzichten. Hätte die erste „Port Feeder Barge“ bereits 2010 wie geplant in Dienst gestellt werden können, wären der Köhlbrandbrücke bis heute mehr als drei Millionen Lkw-Überfahrten erspart geblieben. Das entspricht ungefähr einer vollen Jahresbelastung.

Mit anderen Worten: Die marode Brücke würde etwa ein volles Jahr länger durchhalten.

*Ihre Meinung zu Artikeln im THB:  
[redaktion@thb.info](mailto:redaktion@thb.info)*

**Bezogener Artikel: Nächste Seite**

# Öko-Transport: Hamburg will Fleete nutzen

Mit dem durch die EU geförderten Projekt „Decarbomile“ sollen mehr Pakete auf dem Wasserweg bewegt werden

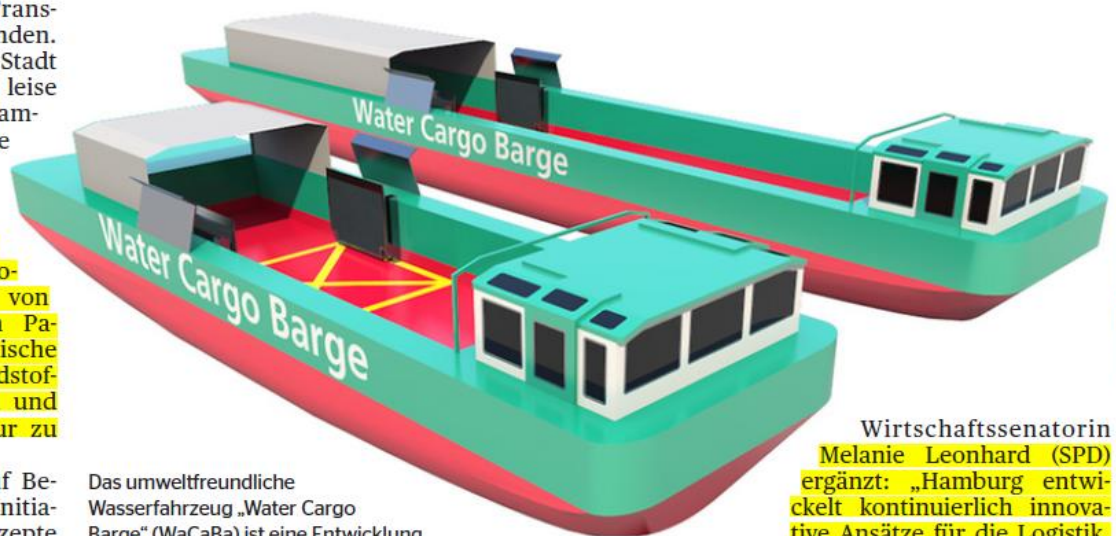
Es geht um die letzte Transport-„Meile“ zum Kunden. Waren sollen in der Stadt umweltfreundlich und leise geliefert werden. In Hamburg startet deshalb die Testphase des EU-geförderten Horizon-Projektes „Decarbomile“.

Ein Schwerpunkt der klimafreundlichen Logistik ist die Nutzung von Wasserwegen für den Pakettransport, um städtische CO<sub>2</sub>-, Lärm- und Schadstoffemissionen zu senken und die Straßeninfrastruktur zu entlasten.

Seit 2022 wurden auf Betreiben der Logistik-Initiative Hamburg hin Konzepte für den Einsatz innovativer Transportmittel auf den Weg gebracht. Exemplarisch dafür ist die „Water Cargo Barge“ (WaCaBa), entwickelt vom Fraunhofer CML im Auftrag der Hamburger Wirtschaftsbehörde mit Fördermitteln des Bundesverkehrsministeriums.

Für das „Living Lab Hamburg“ wird ein Boot für den Pakete-Transport eingesetzt, das mit dem erneuerbaren, fast Schwefel-freien Kraftstoff HVO100 (paraffinischer Dieselkraftstoff aus biogenen Ölen/Fetten) betrieben wird.

So läuft das Test-Projekt: Bevor die „letzte Meile“ mit emissionsfreien Lastenfahrern bewältigt wird, bringt eine Barkasse aus Billbrook die Sendungen über Fleete und Kanäle in die Innenstadt. Erkenntnisse stammen aus der WaCaBa-Machbarkeitsstudie.



Rendering: Fraunhofer CML

Das umweltfreundliche Wasserfahrzeug „Water Cargo Barge“ (WaCaBa) ist eine Entwicklung des Fraunhofer CML

Carmen Schmidt, Geschäftsführerin Logistik-Initiative Hamburg: „Mit ‚Decarbomile‘ überführen wir innovative Logistikansätze aus der Forschung in die Anwendung und

machen ihr Potenzial im städtischen Kontext sichtbar. Die Ergebnisse aus Hamburg liefern wichtige Impulse für die Weiterentwicklung nachhaltiger Lieferketten in Europa.“

Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (SPD) ergänzt: „Hamburg entwickelt kontinuierlich innovative Ansätze für die Logistik. Das Projekt ‚Decarbomile‘ zeigt - die Logistik der Zukunft ist leise, sauber und klug organisiert.“

Test-Partner Katharina Putz, Deutsche Post DHL Niederlassungsleiterin Hamburg: „Wir stellen bereits heute unsere Sendungen im gesamten Hamburger Stadtgebiet zu mehr als 80 Prozent emissionsfrei zu. Dennoch haben wir uns gerne an dem Projekt beteiligt, um gemeinsam mit der Stadt eine mögliche Nutzung der Hamburger Wasserwege zu testen.“

Weitere Partner in der Testphase des Transport-Projektes sind die Technische Universität Hamburg, die Logistik-Initiative Hamburg, der Bezirk Hamburg-Mitte, die Senatskanzlei, die Wirtschaftsbehörde und die Hochbahn-Tochter „New Mobility Solutions“ (NMS). ■ jökö



DHL-Mitarbeiter laden Paket-Container auf das Boot mit Öko-Diesel-Antrieb

Foto: DHL Group