

Hamburgs künftiger „HEP“- oder: „Den Containern das Fliegen beibringen?“

Wie soll der Hamburger Hafen im Jahr 2030 und darüber hinaus aussehen? Welchen Einfluss könnte die auf EU- und Bundesebene inzwischen angestoßene Energiewende für Europas Seehafen Nummer drei haben? Zwei von vielen weiteren Fragen, auf die ein neuer Hafenentwicklungsplan (HEP) Antworten geben soll. THB-Leser Dr. Ulrich Malchow, geschäftsführender Gesellschafter der Firma Port Feeder Barge hat zu einem Hamburger „HEP in spe“ seine Gedanken in Gestalt eines „offenen Briefes“ an Hamburgs Wirtschafts- und damit Hafensenator Michael Westhagemann (parteilos) zu Papier gebracht, den der THB leicht gekürzt veröffentlicht. ■ EHA



Foto: Arndt

Dauerengpass Köhlbrandbrücke: Die „Umfuhrverkehre“ im Hamburger Hafen zwischen den Terminals sind sehr störanfällig. Mehr wasserseitige Container-Transporte könnten die Straßen und die Umwelt entlasten

„Dem „Täglichen Hafenbericht“ (THB) war dieser Tage unter anderem zu entnehmen, dass in Ihrer Behörde derzeit „mit Hochdruck“ am neuen HEP gearbeitet wird. Das ist äußerst beruhigend. Sie selbst werden mit dem Hinweis auf die täglichen 17.000 Lkw-Fahrten innerhalb des Hafens zitiert, deren Auswirkungen auf Klima und Umwelt es zu reduzieren gilt.

Im letzten HEP von 2012 wurde noch von der HPA-Studie „Innovative und alternative Transportsysteme“ berichtet, die deren Einsatzfähigkeit für Container-Umfuhrverkehre innerhalb des Hafens untersuchen sollte (s. S. 40 des zitierten Dokumentes).

Von unglaublichen 50 betrachteten technologischen Ansätzen war dort die Rede. 20 davon seien einer näheren Nutzwertanalyse unterzogen worden. Systeme mit Magnetschwebefahrzeugen, fahrerlose Bahnsysteme, bi-modale Systeme oder fahrerlose Lkw (alles gern auch unterirdisch) schnitten dabei am besten ab.

Ansatzweise umgesetzt ist bis heute bekanntlich nichts. Nur die HHLA wollte zwischenzeitlich den Containern sogar noch das Fliegen

beibringen oder sie in Vakuumröhren gar auf Schallgeschwindigkeit beschleunigen. Inzwischen wurde jedoch kleinlaut eingeräumt, dass beide Ziele nicht mehr auf der Agenda stehen.

Bezüglich des neuen HEP dürfen die Hafengewirtschaft sowie Klima und Umwelt ein bisschen mehr Realismus erwarten. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf die seinerzeit völlig überzogenen Umschlagwartungen, sondern auch für die Organisation der Containerumfuhr. Von ihrer naheliegenden weiteren Verlagerung auf das Wasser würden Hafen, Klima und Umwelt sehr profitieren.

Die bislang nur in kleinem Umfang praktizierte Umfuhr mit einfachen Leichtern ist prinzipiell kaum noch steigerbar, da sie teurer als mit dem Lkw und für Einzelumfuhren (knapp die Hälfte aller Umfuhren) schon gar nicht durchführbar ist.

17.000

Lkw fahren täglich durch den Hamburger Hafen

Die Vorteile eines „Port Feeder Barge“-Konzeptes dürften Ihnen mittlerweile hinlänglich bekannt sein.

Im Gegensatz zu all den Science-Fiction-Ideen ist es auch schnell und ohne großen Anpassungsbedarf umsetzbar. Zudem kann die Klima- und Umweltfreundlichkeit noch durch den Antrieb über LNG oder gar Wasserstoff gesteigert werden.

Bekanntlich scheitert das Konzept bislang ausgerechnet an dem Widerstand des öffentlichen Unternehmens HHLA, das sich ansonsten öffentlichkeitswirksam die Klimaneutralität auf die Fahnen geschrieben hat.

Gleichzeitig fördert Ihre Behörde aktuell aber die Untersuchung der Einsatzmöglichkeiten einer „Water-CargoBarge“ auf Hamburger Gewässern außerhalb des Hafens. Kleine Randbemerkung: Schon der Name ist sinnbefreit.

Selbst wenn theoretisch denkbar, beläuft sich das Potenzial naturgemäß doch nur auf einen Bruchteil desjenigen im Hafen. Insofern ist die bisherige Passivität Ihrer Behörde im Hinblick auf die Möglichkeiten einer „Port Feeder Barge“, zudem vor dem Hintergrund des ange-

strebten klimaneutralen Hafens, geradezu grotesk.

Die Passivität wird noch dadurch getoppt, dass auf Weisung Ihrer Behörde das „Port Feeder Barge“-Konzept (trotz ausgerufenen „Verkehrswende“) nicht einmal Gegenstand einer Studie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Hamburger Hafen („Smooth Ports“) sein sollte.

Da mir bislang keine Gelegenheit gegeben wird, an einem der Stakeholder-Gespräche zum neuen HEP teilzunehmen, schlage ich hiermit „öffentlich“ vor, die äußerst klima- und umweltfreundliche Umfuhr von Containern auf dem Wasser durch Einführung von „klimaschonend angetriebenen Binnenschiffen mit eigenem Umschlaggerät“ in den neuen HEP aufzunehmen.

Es sollte Ihnen dabei zu denken geben, dass sowohl die Container-Trucker - vertreten über den Fachverband VSH e.V. (Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V.) als auch die Umweltverbände die Einführung einer „Port Feeder Barge“ ausdrücklich begrüßen würden.“

Ihre Meinung zum Leserbrief: redaktion@thb.info