

HAMBURG

Streit um Containertransport im Hafen: Wasser gegen Straße

Stand: 07:22 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten



Ein Schiff wird am Container Terminal Altenwerder im Hamburger Hafen von Containerbrücken be- und entladen. Foto: Daniel Reinhardt/dpa/Archivbild

Quelle: dpa-infocom GmbH

Viele Container im Hamburger Hafen müssen von einem Umschlagterminal zu einem anderen transportiert werden. Am umweltfreundlichsten geht das über das Wasser - doch am meisten genutzt wird der Lkw. Die CDU-Opposition sieht Luft nach oben.

Hamburg (dpa/Ino) - Die internen Containerverkehre des Hamburger Hafens werden nach Ansicht der CDU-Fraktion zu oft per Lkw über die Straße abgewickelt und zu selten mit Binnenschiffen, Barges oder Leichtern über das Wasser. «Da ist noch viel Luft nach oben», sagte der wirtschaftspolitische Sprecher Götz Wiese. Jährlich werden rund 173 000 Standardcontainer (TEU) im Hafen per Binnenschiff umgefahren, bei einem geschätzten Gesamtaufkommen zwischen den Terminals von rund 1,25 Millionen TEU, teilte der Senat in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage des CDU-Abgeordneten mit. Das sei ein Anteil von nicht einmal 14 Prozent, kritisierte Wiese.

«Aber diese Zahl in der wasserseitigen Umfuhr scheint ungewöhnlich hoch», sagte der CDU-Experte. «Hier wird sich erst noch erweisen müssen, ob es sich um Sondereffekte oder Doppelzählungen handelt oder ob die Zahl der Umfuhren mit Barges und Leichtern nachhaltig gestiegen ist.» In jedem Fall müssten weitere Anstrengungen unternommen werden, um wasserseitige Umfuhren und Hinterlandtransporte wettbewerbsfähig zu machen.

Der Senat erklärte dagegen, die Containertransporte per Binnenschiff hätten sich sowohl im Hinterlandverkehr als auch bei den hafeninternen Umfahrten sehr positiv entwickelt und in den vergangenen Jahren ungefähr verdreifacht. Im vergangenen Jahr hätten die Umfuhren per Binnenschiff rund 162 000 Lkw-Fahrten ersetzt.

Das bezweifelt der Unternehmer und Schiffbauingenieur Ulrich Malchow, der selbst ein eigenes Konzept für den hafeninternen Containertransport verfolgt. «Der Senat hat damit eingeräumt, dass für die Verlagerung der

Umfahren auf das Wasser keine besonderen Anstrengungen unternommen wurden und dass auch nicht mehr zu erwarten ist», sagte er. Nach seiner Rechnung wurden nur 104 000 Lkw-Fahrten durch Transport auf dem Wasser eingespart, deutlich weniger als vom Senat angegeben.

Malchow kämpft seit vielen Jahren für sein Konzept einer Port Feeder Barge zur Entlastung der Straßen. Das ist ein Ponton mit eigenem LNG- oder Wasserstoffantrieb und einem Containerkran, der bis zu 170 TEU zwischen den Terminals transportieren kann. Die innovative Idee stieß zunächst bei den Hafenbetrieben auf reges Interesse und wurde mit Preisen ausgezeichnet, doch nach einem Fehlstart wegen einer Werft-Pleite verloren sie das Interesse. Weil das Konzept in Hamburg (<https://www.welt.de/themen/hamburg-staedtereise/>) nicht realisiert wurde, konnte Malchow es auch anderen Häfen nicht verkaufen. Der hartnäckige Unternehmer will die Port Feeder Barge nun als Wasserstoffprojekt beim Weltkongress für innovative Verkehrssysteme im kommenden Jahr präsentieren.

dpa-infocom GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/213839280>