



Die Port Feeder Barge kann nicht nur Boxen von und an Kai hieven...

Kritik an den Umfuhr-Zahlen der HHLA

Auf der HHLA-Presskonferenz am 2. Dezember äußerte das Unternehmen, dass sich die Container-Umfuhren im Hamburger Hafen lediglich nur zwischen 100.000 bis 150.000 TEU p.a. bewegen. Dr. Ulrich Malchow, Geschäftsführer der Port Feeder Barge GmbH, widerspricht den genannten Werten. Er verwies auf das Arbeitspapier der Hamburg Port Authority, „Verlagerungspotenziale hafenerinterner Containerverkehre vom Lkw auf das Binnenschiff“, das der Redaktion vorliegt, und an dem die HHLA beteiligt war. Basisjahr war das Jahr



...sondern auch an Binnenschiffen ver- und entladen | Bilder: Port Feeder Barge

2013. Ergebnis: Mit dem Lkw wurden ca. 2,1 Mio. TEU innerhalb des Hafens transportiert, 1,1 Mio. TEU davon wurden identifiziert, bei denen sowohl Quelle als auch Ziel in Wassernähe liegen. Das Potenzial, das sich hieraus mit bestehender Infrastruktur auf konventionelle Binnenschiffe verlagern ließe, wurde auf 440.000 TEU geschätzt. Die Binnenschiffahrtsmengen sind mit 90.000 TEU beziffert.

Hochgerechnet auf die Umschlagsmenge in 2018 (Umfuhr ist praktisch proportional zum Umschlag) stünde für ein System, das seinen eigenen Kran mitbringt demnach ca. 350.000 TEU zur Verfügung. Die Jahreskapazität einzigen Port Feeder Barge liegt bei 80.000 TEU, sie sei demnach ausgelastet.

„In der Untersuchung wird auch sehr schön herausgearbeitet, dass die Umfuhr mit konventionellen Schuten deutlich teurer ist als die Umfuhr mit dem Lkw – weshalb sie meist unterbleibt. Denn bei der konventionellen Umfuhr auf dem Wasser schlagen die Kosten für die großen Containerbrücken über Gebühr zu Buche“, sagt Malchow. Diese könne bei seinem System entfallen, sagt er. „Allerdings fordert die HHLA ein Extra-Abfertigungsentgelt von der PFB i.H.v. 200 EUR/Tag. Dieser Betrag wird mit Mehraufwand im Vergleich zur Lkw-Abfertigung begründet. Allerdings ist die Bahn- noch einmal aufwändiger als die PFB-Abfertigung. Die Bahn zahlt aber auch kein Extra-Entgelt. Kein einziger Hinterlandverkehrsträger zahlt generell etwas an die Terminals.“ Er sagt, dass die HHLA sein realisierbares System diskriminiert „während Millionen für Containerdrohnen und Hyperloop versenkt werden.“

Nu