

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung • Beratung • Projektierung • Installation • Training • weltweiter Service

London ein Vorbild für Hamburg?

Die britische Hauptstadt nutzt die Themse zur Müllentsorgung und Baustellenzufuhr

Im Hamburger Hafen stöhnen Umfuhrunternehmen über Staus und Umweltschützer über Emissionen. Rund 2 Millionen Container, fast ein Viertel des Gesamtumschlags, werden jährlich im Hafengebiet umhergefahren. 95 Prozent per Lkw. Dabei böte sich der Wasserweg als Alternative an, wie in London. Dort werden Teile des Mülls in Containern und Material für Baustellen auf der Themse an- und abgefahren, um die viel zu engen Altstadtstraßen zu entlasten.

In Hamburg dagegen tut man sich mit derartigen Dingen schwer. Bestes Beispiel ist die Port Feeder Barge (PFB), die nun schon seit 15 Jah-



Eine Hafenumfuhr auf der Themse gehört in London zum Alltagsbild

ren in den Startlöchern steht – als Projekt. Von anderen gefeiert (die PFB erhielt 2012 die „River Transport Innovation Trophy“) und der

Politik in zwei Koalitionsverträgen gefordert (2008 von schwarz-grün, 2015 von rot-grün), kommt sie bis heute nicht voran. **Seite 6**

Unberechenbar

Würde der Zoll schneller arbeiten, könnte man mehr Container per Bahn abfahren. **S.4**

Vorzeigbar

Die BLG hat 2018 ein um fast zwölf Prozent höheres Vorsteuerergebnis erwirtschaftet. **S.10**

Jubiläum

TCO Transcargo feiert ihr 25. Bestehen auf der Hohen Schaar in Hamburg. **S.16**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

vor Wahlen, wie jetzt für Europa, ist es immer das Gleiche: Die Parteien versuchen, sich mit neuen Ideen zu profilieren, die, mit Glück, es vielleicht auch noch in etwaige Koalitionsverträge schaffen. Doch dann ist meist Schluss. Umgesetzt wird davon kaum etwas. Entweder, weil die Kompetenz fehlt, oder die politische Willenskraft. In Hamburg ist es beides.

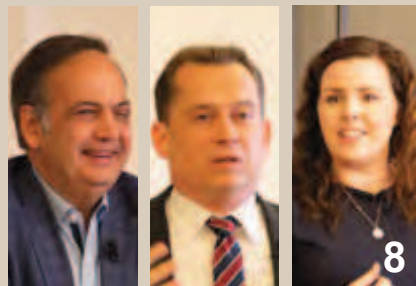
Das zeigt sich am Beispiel der Port Feeder Barge. Innerhalb eines Jahres könnte sie gebaut werden und einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Doch das Ganze scheitert an 200 Euro am Tag, Geld das die HHLA fordert, weil sie einen zusätzlichen Mann zur Absicherung des Umschlags abkommandieren müsste. Tatsächlich bestimmt die HHLA damit jedoch den Abfertigungsprozess der Barge und verhindert mit daraus resultierenden zusätzlichen Kosten das Projekt.

Der Senator sagt, der Hafen brauche Innovationen. Hier wäre eine, die machbar ist.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



LahmerZollschadetModalSplit 4
 WannkommtdiePortFeederBarge?6
 Europa-KandidatenimVerhör 8
 BLG mit guter Bilanz 10

Wirtschaft



Neuer Zolldeklarant OCIS 12
 Rostocks neues Wahrzeichen 14
 25 Jahre TCO Transcargo 16

Recht & Geld

RückgabevonMatratzerechts 18

Essen



Green Papaya 20

DVD



GLASS 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

HHLA will Port Feeder Barge nicht

Initiator beklagt Blockadepolitik des größten Hamburger Umschlagunternehmens



Foto: SLH

Eine mit großen Rohren beladene Barge wird die Themse hinauf geschleppt

Eigentlich ist die Port Feeder Barge eine tolle Idee: Ein Ponton, 64 mal 21 Meter groß mit Platz für 168 TEU, mit maximal 33,10 Meter Tiefgang erhält an beiden Enden LNG-Antriebe und an der Seite einen Kran, der auch noch den Spredder teleskopartig ausfahren kann und so bei jedem Wasserstand drei Lagen Container übereinander an der Kaikante stapeln kann. Scheinbar alle wollen sie: Die Politik (siehe Koalitionsvertrag), sogar der Verband für Straßengüterverkehr (eigentlich ja die Konkurrenz), nur die HHLA nicht (obwohl sie zu 68 Prozent der Stadt gehört). Andere Städte wie London sind da weiter.

Knackpunkt sind 200 Euro, die HHLA-Vorstand Jens Hansen als Mehrkosten pro Tag aufruft, sollte die PFB an seinen Terminals festmachen. Die will er als Port Feeder Barge-Erfinder Jürgen Malchow in Rechnung stellen. Für Malchow ein No-Go, denn dadurch wären 20 Prozent des Profits weg. Sollten sich die übrigen Umschlagbetriebe dem anschließen, würde sich die Barge nicht mehr rechnen. Denn die Konkurrenz zum Lkw ist groß. Eine Umfuhr kostet nur etwa 50 Euro.

Von den gut 2 Millionen Umfuhren, die jährlich im Hamburger Hafen erfolgen, wurden 2018 nur 108.000 auf dem Wasser abwickelt – mit konventionellen Schuten, von denen die HHLA in einer vom TÜV Nord attestierten Untersuchung von 2015 behauptete, dass sie mehr CO₂ ausstoßen als modernen Lkws. Nun, unter dem neuen Vorstand, werden die Containerumfuhren auf dem Wasser, die die HHLA-Tochter

CTD durchführen lässt, als besonders klimafreundlich propagiert.

Derweil ringt der Hamburger Senat nach Ideen, wie die Luftverschmutzung in der Stadt, die fast zur Hälfte durch den Hamburger Hafen verursacht wird, reduziert werden kann. Gegen jeden Expertenrat verhängte die Stadt Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge in der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee. Mit dem Ergebnis, dass die betroffenen Fahrzeuge in die Nebenstraßen ausweichen – mit dem entsprechenden Staus und noch höheren Emissionen.

Mittlerweile ist die Opposition aufgewacht und fordert die Stadt auf, nun endlich aktiv zu werden. Der hafropolitische Sprecher der CDU, Ralf Niedmers, wollte in einer Kleinen Anfrage an den Senat wissen, was dieser denn tue, um, wie im Koalitionsvertrag auf die Agenda gesetzt, die Bargenumfuhren zu stärken. Dort hatte es gehei-

ßen: „Der Senat wirkt über den Aufsichtsrat der HHLA und über die HPA darauf hin, dafür die nötigen tariflichen und organisatorischen Vorkehrungen zu schaffen.“ Als Antwort heißt es lapidar: „Die Festsetzung von Preisen für erbrachte Leistungen oder die Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben betreffen das operative Geschäft der Gesellschaft. Für das operative Geschäft ist der Vorstand der HHLA zuständig. Nach Aktienrecht leitet der Vorstand die Gesellschaft unter eigener Verantwortung. Vor diesem Hintergrund hat sich der Senat damit nicht befasst.“

Niedmers ist darüber fassungslos. „Wir fordern, ein Port Feeder Barge-Pilotprojekt zeitnah umzusetzen. Statt sich Hyperloop-Phantasien hinzugeben, sind wir für Projekte, die zeitnah realisierbar sind. Wir brauchen bodenständige Lösungen statt fliegende Container.“ Gemeint sind zwei Projekte, mit denen sich

die HHLA derzeit als Innovationsführer profilieren will. Der Hyperloop ist eine Art Schwebebahn, die in einer Vakuumröhre Transportkapseln in Hochgeschwindigkeit bewegen soll. Zudem prüft die HHLA, Leercontainer mit Drohnen zu transportieren. Beides Projekte, die pro Tag ein Vielfaches von dem kosten, woran die PFB derzeit noch scheitert.

Hamburgs neuer Wirtschaftsminister Michael Westhagemann sagte auf Anfrage zu dem Thema: „Wenn Containertransporte von der Straße auf das Wasser verlegt werden, dann finde ich das gut. Klar ist aber auch, dass es dafür ein tragfähiges Betriebskonzept braucht. Ich bin mir nicht sicher, ob das bei der Port Feeder Barge schon gegeben ist. Dies zeigt sich auch an der Debatte zu gewünschten Rabatten. Die Abfertigung verursacht erstmal mehr Aufwand für IT, bauliche An-



So soll die Barge aussehen: 64 Meter lang, 21 Meter breit, Platz für 168 TEU

passungen und Personal. Das muss geklärt sein.“ Es habe in den letzten Jahren immer wieder Gespräche mit der HHLA gegeben. Zum Hyperloop und dem Drohnenprojekt erklärte er, dass er grundsätzlich innovative Geschäftsmodelle un-

terstütze. Es gehe hier nun konkret um die praktische und wirtschaftliche Umsetzbarkeit. „Wenn das Ergebnis positiv bewertet wird, ist das großartig. Wir brauchen Innovationen im Hafen.“

Text: Matthias Soyka









**Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten
in Norddeutschland und Skandinavien**



INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG

www.schrammgroup.de

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH | Elbehafen | 25541 Brunsbüttel
Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | Fax: +49 (0) 4852 884-26 | E-Mail: info-bp@schrammgroup.de