

Grüne wollen Containertaxis im Hafen

Angebote und Konzepte für Wassertransporte gibt es, doch bislang spielen sie in Hamburg kaum eine Rolle

OLAF PREUSS

Engpässe und Staus gehören zum Hamburger Hafen mittlerweile so fest dazu wie der Hafengeburtstag. Vor allem auf der Straße, beim Transport von Containern, ist im alltäglichen Betrieb viel Geduld und Improvisationstalent gefragt. Immer wieder in den vergangenen Jahren wurde deshalb in der Hafenvirtschaft darüber debattiert, mehr Innerhafentransporte von der Straße auf Barge und Schuten zu verlagern. Erfolge gab es dabei allerdings kaum. Die Grünen haben das Thema in den Koalitionsverhandlungen mit der SPD zur Bildung des neuen Senats nun wieder angeschoben. Man wolle Impulse für mehr Gütertransfers mit Wasserfahrzeugen setzen, um die Umweltbilanz des Hafens zu verbessern, erfuhr die Welt aus den Verhandlungen. Details zur Umsetzung gibt es aber noch nicht.

Das Thema der Wassertaxis im Hafen ist konfliktträchtig. Hamburgs Hafenvirtschaft ist konservativ, Veränderungen brauchen Zeit. In der Ära der Stückfrachter hielten Hunderte Ewer, kleine Wasserfahrzeuge, die Güterströme im Hafen mit in Bewegung. Mit dem Aufkommen des Containers seit Ende der 1960er Jahren verlagerte sich der Innerhafentransport immer stärker auf den Lastwagen. Auch die Zubringerschiffe für den Nord- und Ostseeraum – die sogenannten Feeder – sind Teil der Hafelogistik, sie holen sich ihre Container an den verschiedenen Terminals selbst ab.

Klassische Binnentransfers im Hafen mit Schuten bieten heutzutage vor allem die Eckelmann-Gruppe sowie die Unternehmen Walter Lauk und Deutsche Binnenreederei an. Das Potenzial für mehr Wassertaxis, heißt es aus der Hafenvirtschaft, sei groß. Der Widerstand dagegen ist es wohl auch: „Man hinterlässt schnell verbrannte Erde, wenn man sich zu stark für diesen Verkehrsträger engagiert“, sagt ein Hamburger Hafenmanager, der nicht genannt werden möchte. „Die Containerterminals erheben hohe

Handlungszuschläge für wasserseitige Zubringerdienste, die deren Kunden oft nicht akzeptieren. Damit schadet sich der Hamburger Hafen letztlich selbst.“

Der in Bremen lehrende Hamburger Logistikprofessor Ulrich Malchow, 51, entwickelte vor Jahren das Konzept der Port Feeder Barge. Der selbstladende Leichter mit Antrieb und 170 Container-einheiten (TEU) Kapazität soll im Hafen Container zwischen den Terminals bewegen. Realisiert wurde die Idee bislang nicht. „Die Port Feeder Barge bietet maximale Flexibilität. Sie lässt sich an jedem Hamburger Terminal einsetzen. Man kann damit an Dalben auch Binnenschiffe be- und entladen“, sagt Malchow. „Auch zum Leichten havariierter Großschiffe wäre sie geeignet.“ Aus Malchows Sicht scheitert der Einsatz der Barge vor allem an der HHLA, die mit drei von vier Terminals rund zwei Drittel des Hamburger Containerumschlags bewältigt. „Ohne eine Einbeziehung der HHLA-Terminals funktioniert die Port Feeder Barge in Hamburg nicht.“

Die HHLA hält dagegen: „Wir verhindern nichts. Nur sind wir der falsche Adressat“, sagt HHLA-Vorstand Stefan Behn. „Sobald ein Kunde uns anspricht und sagt, er möchte den Weitertransport der Container per Port Feeder Barge organisiert haben, werden wir uns selbstverständlich damit auseinandersetzen. Bisher hat aber kein Kunde diesen Wunsch geäußert.“

Binnenschiffe für Innerhafentransporte passen offenbar nicht in die Kostenstruktur der HHLA – und auch nicht in die des Konkurrenten Eurogate. Gemäß einer sehr strikten Dienststanweisung aus jüngerer Zeit an die Hamburger HHLA-Terminals Altenwerder, Tollerort und Burchardkai für Umfuhren innerhalb des Hafens heißt es: „Standardcontainer werden nur per Lkw umgefahren.“ Ausnahmen für den Transport per Schute würden nur für „nicht straßenfähige Container“ und solche mit Übermaßen – so genannte OOG-Flats – gemacht. Dieses Vorgehen mit Blick auf bestimmte Hafenkunden sei mit Eurogate besprochen.

„Grundsätzlich basiert der Containerumschlag an unseren Terminals auf einem sehr effizienten, auf Massenbetrieb ausgerichteten System, mit dem wir den Transport zwischen Schiff und Lager mit Containerbrücken und Van Carriern organisieren“, sagt Stefan Behn. „Es wäre operativ schon eine große Herausforderung, den Betrieb einer Port Feeder Barge einzuspeisen.“

Das System der wasserseitigen Umfuhren ist in Hamburg bislang ebenso unterentwickelt wie der Transport von Containern ins Hinterland per Binnenschiff. Nur rund zwei Prozent der Con-

tainerverkehre in den Hafen hinein und aus ihm heraus werden mit Binnenschiffen abgewickelt, rund 60 Prozent mit Lkw, der Rest per Bahn. Ein Grund dafür ist die komplizierte Situation an der Oberelbe, die über weite Strecken flach und naturbelassen ist und damit nur bedingt geeignet für Frachtschiffe. Aber auch das marode und mittlerweile viel zu kleine Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg am Elbe-Seitenkanal wirkt als Engpass für die Binnenschifffahrt. Der Bund ist für dessen Sanierung und Erweiterung zuständig, räumt dem Projekt aber keine Priorität ein.

So ringt Hamburgs Hafenvirtschaft vor allem an der Landseite um mehr Effizienz und Durchsatz innerhalb des Hafens angesichts deutlich wachsender Containerzahlen. Die HHLA arbeitet seit Jahren mit dem Programm „Fuhre 2.0.“ an einer verbesserten Lkw-Abfertigung auf ihren Containerterminals. Der gesamte Innerhafentransport profitiert zudem von der Abschaffung der Freihafenzone und ihrer Zollstationen Ende 2012. Wasserseitig aber geschieht wenig: „Hamburgs Hafen“, sagt der bereits zitierte Manager „liegt in dieser Hinsicht im Dornröschenschlaf.“



Die Port Feeder Barge ist ein Konzept des Hamburger Logistikprofessors Ulrich Malchow. Bislang existiert nur eine Studie