

POST  BOJE

LESERBRIEF VON DR.-ING. ULRICH MALCHOW, GESCHÄFTSFÜHRER PORT FEEDER BARGE, HAMBURG

Traum vom „grünen Hafen“ mit den „fliegenden Containern“

Vor allem die großen Universalhäfen in Europa, aber auch in Asien oder Nordamerika stöhnen unter den Dauerfolgen stark gestörter Liefer- und Logistikketten. Ein auf Kontinuität ausgerichtete Umschlag in den Häfen, zu dem auch ein geordneter Vor- und Nachlauf der Ladung über unterschiedliche Verkehrsträger gehört, ist inzwischen Seltenheit geworden. Auch Hamburg bleibt davon nicht verschont. Lösungen sind gefordert. Den THB erreichte dazu ein Brief von Dr.-Ing. Ulrich Malchow, Geschäftsführer der Firma Port Feeder Barge (PFB) und zudem ein international anerkannte Experte für maritime Logistik. Der Brief erscheint in leicht gekürzter Form. ■ EHA



Foto: Hasenpusch

Von Wasser umgeben: Hamburgs Containerterminals im Waltershofer Hafen, ideal erreichbar für eine PFB

Hamburgs Erster Bürgermeister, Peter Tschentscher (SPD), propagiert den „klimafreundlichen Hafen“. Zur Umsetzung der ebenfalls proklamierten Verkehrswende wurde gar eine eigene Behörde geschaffen.

Im Hafen wird naturgemäß auf der Straße jede Menge Verkehr „produziert“. So stammt die Hälfte aller NOx-Emissionen in Hamburg aus dem Hafen – im Wesentlichen aus den vielen Dieselmotoren, die nicht nur Schiffe und Flurfördergeräte antreiben, sondern natürlich auch Tausende Lkw im Hafen.

Mehr als jeder fünfte umgeschlagene Container in Hamburg wird noch einmal hafentern bewegt, also rund zwei Millionen TEU. Das geschieht zu gut 95 Prozent per Lkw. Die Hälfte dieser „Umfahren“ quält sich über die marode Köhlbrandbrücke, für die man nur hoffen kann, dass sie bis zur Fertigstellung des geplanten Köhlbrandtunnels 2034 noch durchhält.

Erst rund fünf Prozent der Umfahren erfolgen auf dem Wasser. Dieser Anteil ist grundsätzlich kaum steigerbar, solange die verwendeten Leichter mit den Container-

brücken be- und entladen werden. Ein einziger Move mit den Großgeräten kostet genauso viel wie die gesamte Lkw-Umfuhr! Die Umfuhr auf dem Wasser ist also deutlich teurer als auf der Straße. Zudem sind die Hälfte der Umfahren Einzeltransporte, für die sich ein ganzer Leichter ohnehin nicht lohnt.

Anders sähe es aus, wenn das Wasserfahrzeug einen eigenen Kran hätte. Damit wäre der Transport auf dem Wasser unabhängig von der Verfügbarkeit und vor allem von den hohen Kostensätzen der Brücken. Genau das ist das Konzept der „Port Feeder Barge“ (PFB) für 168 TEU, die quasi um den Containerkran herum entwickelt wurde.

Das innovative Konzept steht seit Jahren zur Einführung bereit! Allein die HHLA, als öffentliches Unternehmen, verhindert bislang die Einführung. Zunächst wurde der Zugang zu den HHLA-Terminals ohne nachvollziehbare Begründung kategorisch verwehrt. Seit 2015 verhindern prohibitive Entgeltforderungen den Zugang.

Nun hat die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath mit ihrer kürzlichen Forderung, das Sonntagsfahrverbot für Lkw aufzuheben,

eingerräumt, dass die Lkw-Abfertigung an den Terminals an Werktagen an Kapazitätsgrenzen stößt. Abgesehen davon, dass ihr Vorschlag weder praktikabel ist noch die gewünschte Wirkung erzielen würde, belegt er, dass jede Entlastung der Lkw-Gates höchst willkommen sein müsste.

Die auf das Wasser zu verlagernde Umfuhr war auf Initiative der „Grünen“ 2015 schon Bestandteil der rot/grünen Koalitionsvereinbarung. Erstaunlicherweise ist sie bei der Neuauflage der Koalition 2020 wieder gestrichen worden, obwohl die Grünen doch mehr Gewicht bekommen hatten.

SPD-Bürgermeister Tschentscher muss sich fragen lassen, wie ernst er es mit dem „grünen Hafen“ meint, wenn er diesen Punkt wieder herausverhandelt hat.

Zum Vor- und Nachlauf der Container hatte die HHLA in der jüngeren Vergangenheit einige tolle eigene Ideen präsentiert: Es fing etwa damit an, dass Frau Titzrath „Containerdrohnen“ für die Umfuhr einsetzen wollte. Motto: „Wir bringen den Containern das Fliegen bei.“ Dass derartige Vorhaben schon an der Physik scheitern würden und auch in der Theorie

energetischer Frevel wären, wurde ignoriert.

Für eine gelungene Verkehrswende im Hafen bedarf es neuer, aber auch realistischer Konzepte. Was liegt näher als innerhalb des Hafens die Wasserwege zu nutzen und mit innovativen Fahrzeugen eine Renaissance der Hafenschifffahrt einzuläuten?

Sowohl die Terminalgates als auch die Köhlbrandbrücke würden entlastet und die Emissionen aus der hafenternen Containerlogistik könnten deutlich reduziert werden. Gleichzeitig würde die Leistungsfähigkeit des Hafens gesteigert und damit seine gesunkene Wettbewerbsfähigkeit wieder gestärkt werden.

Bleibt zum Schluss diese Frage: Was ist bloß in der selbst ernannten, „innovativen Logistikmetropole Hamburg“ los, dass ein derartig einleuchtendes Logistik-Konzept mit der prägnanten Abkürzung „PFB“ am kleinkarierten Widerstand eines senatskontrollierten Hafen-Monopolisten scheitert, der sich gerne als Ober-Klimaschützer geriert und der eifrig von „fliegenden Containern“ träumt.

Ihre Meinung zum Leserbrief:
redaktion@thb.info