

LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Blick auf logport I
Duisburg-Rheinhausen

Bild: duisport | Blossey

▶ Titelthema: Transport und Umschlag an Niederrhein + Weser

150 Jahre Mannheimer Akte | Ball der Schifffahrt in Duisburg | Schwergut-Spezial | Triple A für Reederei Jaegers
Interview mit Dortmunds Hafenchef Uwe Büscher | 30 Jahre TEICHMANN KRANE | TEHAG macht Diesel sauber

Sie sorgen für gutes
Klima. Wir für Ihre
Sicherheit.

Tel. 0 71 36.9 51 33 13
www.allianz-esa.de

Allianz  Esa



Offener Brief von Dr.-Ing. Ulrich Malchow an Hamburgs Bürgermeister

Koalitionsvereinbarung zum Hafen unerfüllt

Am 29. Oktober schickte Dr.-Ing. Ulrich Malchow, Geschäftsführer der PORT FEEDER BARGE Concept UG einen Offenen Brief an Hamburgs Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher, in dem er bemängelt, dass die vereinbarte Verlagerung von hafeninternen Containerverkehren (sogenannte „Umfahren“) auf das Wasser eindeutig nicht stattfindet. „Entsprechende Maßnahmen sind auch nicht einmal ansatzweise zu erkennen“, schreibt er.

Der Brief in Auszügen: Das gesamte Umfuhrvolumen beläuft sich gegenwärtig auf ca. 2,1 Mio. TEU. p.a. Das ist fast ein Viertel des Hamburger Gesamtumschlages! Davon werden aktuell weniger als 100.000 TEU (< 5 %) mit herkömmlichen Schuten auf dem Wasser bewegt (Quelle HPA). Das gewaltige Volumen wird also immer noch fast ausschließlich (dieselgetrieben) auf den Straßen des Hafens umgefahren. Dabei hat Hamburg bekanntermaßen ein amtliches NOx-Problem dessen Ursache zu 50 % der Hafen ist (Quelle: Luftreinhalteplan 2017). Zudem sind die Straßen bekanntermaßen überlastet, wodurch die logistische Leistungsfähigkeit des Hafens, der ohnehin unter einem Attraktivitätsverlust leidet, erheblich beeinträchtigt wird. Man sollte also erwarten, dass Konzepte zur Entschärfung der Situation nach Kräften gefördert werden. [...]

Die HHLA hatte sich dem fertig ausgearbeiteten Konzept einer „Port-FeederBarge“ PFB erst jahrelang komplett verweigert und hat sich schließlich erst 2015, nach Abschluss der Koalitionsvereinbarung, doch noch zu Gesprächen bereit erklärt. Bei der PFB handelt es sich um ein selbstfahrendes mit LNG angetriebenes Containerponton (Kapazität 170 TEU), das mit einem eigenen Kran ausgestattet ist, damit die Umfuhr auf dem Wasser nicht auf die großen und teuren Containerbrücken angewiesen ist. Das Konzept ist international patentiert, womit sein innovativer Charakter belegt ist.

Bei den Gesprächen hat sich die HHLA sehr viel Zeit gelassen. Im Ergebnis wurden zwei Jahre benötigt, um eine 14-seitige Abfertigungsvereinbarung aufzusetzen, die schlussendlich aber nicht unterzeichnet werden konnte. Obwohl ihre Containerbrücken gar nicht genutzt werden, bestand die HHLA wg. angeblichem Mehraufwand auf einem Abfertigungsentgelt i H v 200 EUR/Tag (zusätzlich zur sogenannten „Gatecharge“ die jeder Terminal für die An-/Auslieferung der Container ohnehin erhebt).

An einer zusätzlichen Kostenbelastung von 200 EUR/Tg würde das PFB-Konzept nicht scheitern. Allerdings wirkt die Entgeltforderung der HHLA naturgemäß präjudizierend auf die anderen Umschlagsbetriebe, so dass die Zusatzkosten somit leicht auf insgesamt über 1.000 EUR/Tag anwachsen. Diesen Betrag verkraftet das innovative Konzept bei durchschnittlichen Umfuhrraten von 50 EUR/Container nicht mehr. HHLA-Vorstand und -Verhandlungsführer Hansen, dem die Problematik erklärt wurde, hat daraufhin allen Ernstes versichert „Wir erzählen es auch nicht weiter.“ Diese Äußerung zeugt nicht nur von einer erschreckenden Naivität, sondern auch von einem hinterfragenswerten Selbstverständnis, indem man bei der HHLA meint, sich offenbar eine Sonderstellung herausnehmen zu können.

Die HHLA hat sich in ihren Unternehmensleitlinien u.a. verpflichtet, „ökologische Transportketten zu gestalten“. Das „grüne Gewissen“ der HHLA, die sich auch noch „Umweltpartner“ der Stadt nennen darf, tritt allerdings immer erst dann zu Tage, wenn es

öffentliche Förderung gibt (zuletzt z. B. f. Elektro-AGVs 8 Mio. EUR vom Umweltsenator). 200 EUR/Tag Eigenbeitrag sind da offensichtlich zu viel.

Am 05.01.18 hatte ich schon einmal ein Schreiben an Ihren Amtsvorgänger gerichtet, mit der Bitte, die HHLA zu motivieren, auf



Animation der PortFeederBarge im Einsatz | Bild: PortFeederBarge

das Entgelt zu verzichten. Daraufhin hat es erst aber immerhin am 17.05.18 im Rathaus ein Gespräch mit den Herren Dres, Seeler, Sevecke und Tjarks gegeben mit dem Ergebnis, dass sich Staatsrat Dr. Sevecke bemühen wollte, die HHLA von ihrer Entgeltforderung abzubringen. Über das Ergebnis wollte er mir bis spätestens Ende Juni berichten, was jedoch nicht erfolgt ist. Nach dreimaligem Nachfassen erhielt ich schließlich mit 2,5-monatiger Verspätung eine Notiz von ihm, aus der hervorgeht, dass er offensichtlich nicht erfolgreich gewesen ist aber auch, dass ihm der Sachverhalt nicht richtig vermittelt worden ist. Daraufhin habe ich ihm am 24.09.18 nochmals alles dargelegt. Aus seiner nun vorliegenden Antwort geht hervor, dass seitens des BWVI nichts weiter unternommen werden soll.

Dass ein innovatives Logistik-Start-up wie die PFB derartig lange in den Mühlen von BMVI, HPA und HHLA hängt, ist für Hamburg als „Logistik-Metropole“, „Welthafen“ und „Start-up-Hochburg“ beschämend. Eine Start-Up-Förderung wurde mit Verweis auf die zu lange zurückliegende Gründung der Firma durch die Wartezeit auf die HHLA, nicht gewährt! Anspruch und Wirklichkeit klaffen angesichts der Problemlage in der Hafenuft, auf den Hafenstraßen, bei der Notfallvorsorge und beim Umschlag im Hafen, für den doch von allen Seiten neue Ideen und Impulse gefordert werden, weit auseinander.

Den besten Beleg für die Sinnhaftigkeit des PFB-Vorhabens liefert der lokale Trucker-Verband (VSH e.V.), der ein Empfehlungsschreiben für die PFB ausgestellt hat! Mehr kann ein Start-Up nicht erwarten, als dass es vom zukünftigen Wettbewerb geradezu verlangt wird!

Dr.-Ing. Ulrich Malchow