

16. Februar 2011

Neue Kritik am Hamburger Hafenenwicklungsplan

Ulrich Malchow bringt seine Port Feeder Barge wieder ins Gespräch

Der jetzt vorliegende Entwurf eines Hafenenwicklungsplans nimmt nach Auffassung der Hamburger Firma Port Feeder Barge zu wenig Bezug auf Durchfrachten.

Trotz der jüngsten Erholung der Container-Umschlagmengen sei zu konstatieren, dass der Hamburger Hafen bereits im vierten Jahr in Folge Marktanteile an Rotterdam und Antwerpen verloren habe, berichtete Dr. Ing. Ulrich Malchow, Chef von Port Feeder Barge. Hierfür seien maßgeblich Durchfrachten in die Ostsee verantwortlich, die zunehmend über die

beiden Westhäfen abgewickelt oder gänzlich aufgegeben würden, weil Großcontainerschiffe mit 7000 TEU Kapazität inzwischen direkt in die Ostsee, beispielsweise nach Danzig, gehen würden, so Malchow. Machte das Transshipment 2005 noch 42 Prozent des Hamburger Containerumschlags aus, so ist es inzwischen auf unter 35 Prozent gesunken. Der Verlust an Feeder Mengen sei für Hamburg besonders schmerzlich, da pro Container gleich zwei lukrative Moves verloren gingen, beklagt der Port Feeder Barge-Chef. „Sollen die Mengen nicht über günstigere Preise zurückgeholt werden

bleibt nur, die Transshipment-Qualität zu erhöhen. Gerade die Abwicklung der Hamburger Feederverkehre birgt noch erhebliche Effizienzreserven“, sagte er.

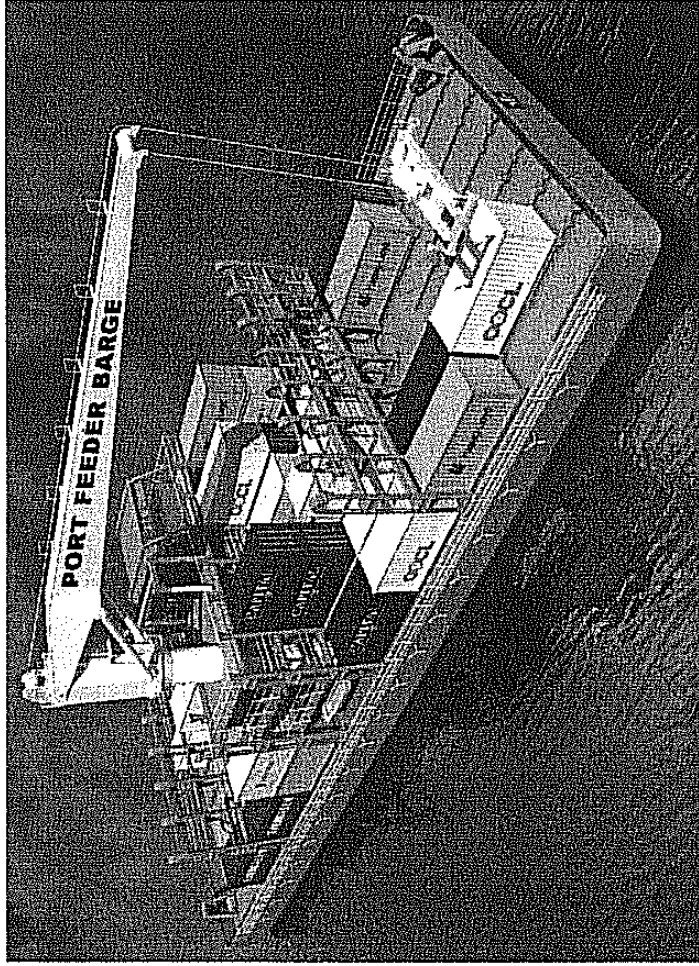
Jedes Feederschiff muss in Hamburg im Durchschnitt vier Terminals anlaufen, und das bei Schiffsgrößen, die 1000 TEU oftmals überschreiten. Malchow: „Allein unter Sicherheitsaspekten ist dieses Procedere einmal zu hinterfragen. Wären die Feeder nicht schon jetzt ein großer Auftraggeber für die ungeliebten hafeninternen Umfuhren per Lkw, müssten noch mehr Terminals ange-
laufen werden.“

Für eine effektivere Hafenumfuhr

Firmenchef sieht deutliche Verbesserungsmöglichkeiten gerade bei den Durchfrachten

► von Seite 1

Ein neuer Hafentwicklungsplan biete die Möglichkeit, für Durchfrachten effizientere Konzepte zum Zuge kommen zu lassen, meint Malchow und bringt das Konzept seiner Port Feeder Barge ins Gespräch. Es eröffne die Chance, eine nötige Effizienzsteigerung mit wenig Aufwand, klimafreundlich und gänzlich ohne Flächenverbrauch zu realisieren. Damit könne die Anzahl der Terminalanläufe der Schiffe deutlich reduziert werden. Die Port Feeder Barge sei, so Malchow, eine leistungsfähigere und vor allem kostengünstigere Alternative zur hafenternen Umfuhr der Container per Lkw. Dank eines eigenen Krans auf der Barge ist sie nicht auf die Containerbrücken auf den Terminals angewiesen, deren hohe Betriebskosten einen wettbewerbsfähigen Containertransport mit einfachen Schuten nicht zuließen. Außerdem könne die Port Feeder Barge auch in der allgemeinen Hafenumfuhr im Hafen eingesetzt werden und würde damit zu einer



Grafik: Malchow

Mit der Port Feeder Barge könne Hamburg als Umwelthauptstadt punkten, meint Malchow

deutlichen Entlastung der Straßeninfrastruktur, vor allem der Köhlbrandbrücke, beitragen. „Eine Umfuhr auf dem Wasser ist wesentlich klimafreundlicher und ungefährlicher als per Lkw“, betont der Firmenchef. Für die Binnenschifffahrt, die in Hamburg derzeit noch einen Anteil von mageren zwei Prozent am Hinterlandtransport der Container innehat, könne die Port Feeder Barge als schwimmendes Terminal genutzt werden. Es sei besonders die umständliche Abfertigung der kleinen Schiffe an den für Großschiffe gebauten Terminals, die einer Verlagerung auf die Port Feeder Barge derzeit im Wege stehe, beklagt Malchow. Mit seinem Konzeptionsplan finden wird.