

SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK

6 2022

Intermodale Logistik – Hafen – Bahn

www.schiffahrtundtechnik.eu

Regio Spezial

Mittelrhein, Mosel und Saar



03993, PVSt, +4 Deutsche Post
15186792 # 06/2022 +76
Port Feeder Barge
Herrn Dr.-Ing. Ulrich Malchow
Große Elbstraße 42
22767 Hamburg

Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Str. 30, 81549 München

INNOVATIVE SPEZIALKONZEPTE FÜR DIE FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Individuell. Leistungsstark. Verlässlich.
Versicherungslösungen, die überzeugen.



www.allianz-esa.de
Jetzt online informieren!

Allianz  Esa

Der führende Versicherer
der Binnenschifffahrt





Ulrich Malchow/PortFeederBarge

Das Konzept der „Port Feeder Barge“ sieht ein bordeigenes Ladesystem vor.

Lkw-Fahrverbot kippen?

Die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath forderte kürzlich die Aufhebung des Wochenendfahrverbots für Lkw, da die weitestgehend auf Werktagen beschränkte Lkw-Abfertigung an den Terminals offenbar an Kapazitätsgrenzen stößt.

Abgesehen davon, dass dieser Vorschlag aus vielerlei Gründen weder praktikabel ist noch die gewünschte Wirkung erzielen würde, wird dadurch doch belegt, dass jede (praktikable) Entlastung der Lkw-Gates an den Terminals höchst willkommen sein müsste. Die Hälfte aller NOx-Emissionen stammt im Wesentlichen aus den vielen Dieselmotoren, die nicht nur Schiffe und Flurfördergeräte antreiben, sondern natürlich auch tausende Lkw im Hafen. Aus dem Diesel, den all die Lkw verfeuern, entsteht chemisch bedingt die rund dreifache Menge an CO₂. Innerhalb des Hafens werden circa zwei Millionen TEU jedes Jahr „umgefahren“ (zwischen den Terminals oder zu Packbetrieben und Depots): Jeder fünfte umgeschlagene Container wird noch einmal hafenintern bewegt. Das geschieht zu rund 95 Prozent per Lkw. Die Hälfte dieser sogenannten „Umfahren“ quält sich über die marode Köhlbrandbrücke, für die man nur hoffen kann, dass sie bis zur Fertigstellung eines geplanten Köhlbrandtunnels 2034 überhaupt noch durchhält. Jeder Lkw, der der Brücke erspart bleibt, würde helfen, die Zeit bis zur tatsächlichen Tunnelöffnung noch zu überstehen. Nur etwa fünf Prozent der Umfahren findet auf dem Wasser statt. Und dieser Anteil ist kaum noch steigerbar, solange die hierfür verwendeten antriebslosen Schuten mit den riesigen, für die Seeschifffahrt kopierten Containerbrücken be- und entladen werden müssen. Ein einziger Lade- oder Löschvorgang mit diesen Großgeräten verursacht bereits Kosten in Höhe der gesamten Lkw-Umfuhr. Die konventionelle Umfuhr auf dem Wasser ist so deutlich teurer als auf der Straße. Zudem sind die Hälfte der Umfahren Einzeltransporte, für die sich eine ganze Schute schon gar nicht lohnt.

Hafeninterne Logistik optimieren

Anders sähe es allerdings 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 Containerbrücken, die Wettbewerbsfähigkeit zum Lkw wäre hergestellt und ein Liniendienst, auch für Einzelcontainer, innerhalb des Hafens könnte eingerichtet werden. Genau das ist das bislang einzigartige Konzept der „Port Feeder Barge“, die mit einer Kapazität von 168 TEU quasi um ihren Containerkran herum entwickelt worden ist. Eine „Port Feeder Barge“ ist auch in der Anschaffung pro TEU deutlich günstiger als ein Containertruck. Die Terminalgates als auch speziell die Köhlbrandbrücke würden entlastet und die Emissionen sowie der Carbon Footprint aus der hafeninternen Containerlogistik deutlich reduziert werden. Die Leistungsfähigkeit der hafeninternen Logistik würde gesteigert und damit auch die gesunkene Wettbewerbsfähigkeit des Hafens insgesamt wieder verbessert werden. Zusammen mit dem Lkw-Hersteller MAN ist die HHLA auch an der Entwicklung von autonomen Container-Trucks beteiligt, die aber bislang erst auf einem der Terminals autonom einparken können. Außerhalb der Terminals ist weiterhin ein Fahrer notwendig und auch autonome Lkw stehen im Stau. Eine „Port Feeder Barge“ tut das nicht und wäre übrigens mit nur 0,02 Besatzungsmitgliedern pro TEU sogar deutlich „autonom“ als der autonom einparkende Lkw. Das Unfallrisiko auf den Hafenstraßen würde sinken und der akute Mangel an Lkw-Fahrern wäre bei der Umfuhr auf dem Wasser auch kein Thema mehr. Nicht von ungefähr kommt jetzt auch Unterstützung vom Verband der Containertrucker für das „Port Feeder Barge“-Konzept.

Ulrich Malchow | hey