



VCD-LV Nord e.V. * Nernstweg 32-34 * 22765 Hamburg

VCD-Landesverband
Nord e.V.
Steuer-Nr.: 1745106176
Nernstweg 32-34

Geschäftskonto:

Sparda Bank Hamburg eG
IBAN:
DE83 2069 0500 0300 6000 14
BIC: GENODEF 1S11

22765 Hamburg

Telefon 040-280 55 120
Telefax 03212-8231066
www.vcd.org/hamburg
VCD-Hamburg@web.de

Bürozeit: Montag 15-19 Uhr, Donnerstag 10-13 Uhr

Verkehrsverbindungen:
S / DB Altona (ca. 10 Min. zu Fuß)

PM VCD LV Nord: 7.12.2019 Wie lassen sich Staus im Hafen vermeiden?

Verkehrsclub Deutschland fordert Verlagerung von LKW-Transporten auf Binnenschiffe

Im Hafen sind die Straßen oft stark belastet, da viele Container zwischen den Terminals befördert werden. Bis zu 3000 Umfuhren täglich werden über die Straße abgewickelt. Etwa ein Fünftel dieser Transporte ließen sich laut Experten innerhalb des Hafens auf die Wasserwege verlagern. Offenbar sind aber die Rahmenbedingungen für die Frachtkunden dafür bisher nicht immer passend. Es gibt keinen Liniendienst für einzelne Container sondern es muss gleich eine ganze Schute gechartert werden. Daher fordert der Verkehrsclub Deutschland (VCD) von der Stadt Hamburg die Ausschreibung eines Liniendienstes im Rahmen eines Pilotprojektes innerhalb des Hafens zu prüfen. Während der Pilotphase sollten die Rahmenbedingungen schrittweise angepasst werden, so dass Wassertransporte – wo sie möglich sind – für alle Beteiligten Vorteile bringt. Kritisch zu hinterfragen ist nach Ansicht des VCD, warum zwar der Seetransport gänzlich steuerfrei ist aber für den Vor- und Nachlauf per Binnenschiff innerhalb des Hafens die volle Umsatzsteuer fällig wird.

Da das Verladen mit landseitigen Kränen auf Schuten recht zeitaufwendig sein kann, wurde bereits vor 15 Jahren von Professor Dr. Ulrich Malchow die Idee der „Port Feeder Barge“ geboren. Eine solche moderne Barge hätte einen eigenen Kran und wäre nicht auf landseitige Kraninfrastruktur angewiesen. In der ursprünglichen Version war ein abgasarmer gas-elektrischer Antrieb vorgesehen. Emissionsfrei wäre unter Umständen mittlerweile aber auch voll-elektrisch, oder Brennstoffzelle und Wasserstoff. Es gab bereits mehrere Anläufe, aber immer wieder kam das Projekt ins Stocken, sei es durch Insolvenzen von Werften oder einen Strategiewechsel bei der städtischen HHLA. Würde man eine dieser neuartigen Schuten beschaffen, könnte man täglich bis zu 200 LKW-Fahrten im Hafen vermeiden. Das Problem scheint hier jedoch, dass die HHLA die „Port Feeder Barge“ mit einer Extra-Gebühr belegen will, so dass ihre Wirtschaftlichkeit gefährdet ist. Es kommt hinzu, dass die HHLA, über ein Tochterunternehmen eigene Container-LKW betreibt. Damit ist die HHLA, die überwiegend der Stadt Hamburg gehört, auch Marktführer für die Container-Umfuhren. Erst wenn der Transport auf dem Wasserweg wirtschaftlicher ist als der LKW-Verkehr, rechnet sich das auch für die Kunden der HHLA. Hier ist der Senat gefordert, die

Rahmenbedingungen zu Gunsten des Wasserweges zu verbessern. „Es kann doch nicht sein, dass eine städtische Spedition mit dieselbetriebenen LKW den Transport auf dem Wasser noch dazu mit LNG-Antrieb ausbremst“ meint Alexander Montana, Vorstandsmitglied vom VCD-Landesverband Nord.

Der VCD fordert von Hamburg eine ganzheitliche Strategie für Transporte innerhalb des Hafens. LKW-Umfuhren gelten wegen der kurzen Fahrten und der Stauanfälligkeit in der Branche als wenig lukrativ. Es erscheint also naheliegend, die künstlichen Hürden für den Wasserweg abzubauen, damit er eine echte Alternative zum LKW wird. Aus Sicht des Verkehrsclubs wäre es naheliegend, wenn die HHLA oder eines ihrer Tochterunternehmen die „Port Feeder Barge“ oder ein vergleichbares System selbst beschafft und betreibt bzw. deren Liniendienste ausschreibt und an einen erfahrenen Betreiber von Binnenschiffen vergibt.

Im Koalitionsvertrag von 2015 hatte Rot-Grün schon vereinbart, LKW-Fahrten soweit wie möglich auf das Schiff zu verlagern. Wirklich passiert ist bisher nichts, obwohl angesichts des Klimawandels eine Verkehrswende dringend eingeleitet werden muss und die Pläne für die „Port Feeder Barge“ fertig in der Schublade liegen. Daher unterstützt auch der NABU die Forderung der Verlagerung von LKW-Umfuhren auf den Wasserweg. „Unserer Meinung nach wäre es eine gute Idee, die „Port Feeder Barge“ oder ein vergleichbares System zum ITS Kongress 2021 im Hamburger Hafen zu präsentieren. Vielleicht erlangt sogar eine Werft aus Hamburg einen Zuschlag für den Bau – Sietas in Neuenfelde wäre aus regionaler Perspektive sicher ein interessanter Kandidat“ so Alexander Montana vom VCD Nord.

Rückfragen an Alexander Montana 0176 512 79 312