

## **Replik**

### **auf den Vorschlag von Hamburgs Zweiter Bürgermeisterin zur Einführung von elektrischen Feederschiffen von Hamburg in die Ostsee**

Das ist ja eine famose Idee, die da mit knappen Worten skizziert wurde (ich dachte, die Zweite Bürgermeisterin wäre für Wissenschaft zuständig...). Mich würde einmal interessieren, wie weit die Zweite Bürgermeisterin oder ihre Wahlkampfstrategen, die ihr diesen Floh ins Ohr gesetzt haben, sich schon mit den technischen und ökonomischen Realitäten befasst haben und ob überhaupt schon irgendwelche Gespräche mit den sogenannten "Stakeholdern" in diesem Geschäft getätigt wurden, bevor so ein Vorschlag in die Öffentlichkeit posaunt wird (es hört sich leider nicht so an, als ob in dieser Richtung schon viel gelaufen wäre).

Wenn die Zweite Bürgermeisterin einmal selbst in die von ihr angeführte Studie geschaut hätte, hätte sie festgestellt, dass für nur 80 % Elektroabdeckung der benötigten Energiemenge Batterien mit einem Gesamtgewicht von ca. 1.000 t benötigt würden! Das reduziert 1:1 die Tragfähigkeit des Schiffes. Diese Batterien würden ca. 50 Mio. USD kosten (deutlich mehr als das gesamte konventionell angetriebene Schiff)! Es würde aber trotzdem nur für ca. 3 Tage Fahrzeit auf See reichen.

Der ebenfalls angeführte schon auf dem Yangtze fahrende chin. E-Feeder wurde auf Geheiß der chin. Regierung von einer chin. Staatsreederei auf einer chin. Staatswerft gebaut und fährt alles andere als wirtschaftlich. Wenn man die diversen chin. Angaben zu dem Schiff kombiniert, stellt sich schnell heraus, dass dieses Schiff sogar nur 2 Tage nonstop fahren kann.

Aber warum in die Ferne schweifen, wenn die Zweite Bürgermeisterin unbedingt Container elektrisch "feedern" möchte und eigentlich doch auch eher das Hamburger Wohl im Blick haben sollte?

Das Konzept für eine "Port Feeder Barge" (PFB) liegt seit Jahren fertig in der Schublade. Sie eignet sich ideal, um 100%ig elektrisch angetrieben zu werden! Die PFB hat kein Reichweitenproblem, da die Strecken innerhalb des Hafens kurz sind und sie jede Nacht aufgeladen werden kann. Platz und Tragfähigkeit für die Batterien ist ausreichend vorhanden. Ihre Klimaneutralität, der marode Zustand der Köhlbrandbrücke, der kürzliche Aufschrei der Spediteure und Containertrucker über die chronische Verstopfung der Lkw-Gates an den Terminals sowie die Staulage auf den Straßen im Hafen und der immer gravierender werdende Mangel an Lkw-Fahrern machen den Einsatz einer "E-PFB" immer sinnvoller!

Die Grünen selbst hatten die Verlagerung der hafeninternen Containerverkehre ("Containerumfuhren") auf das Wasser sogar schon 2015 in die Koalitionsvereinbarung geschrieben (warum stand es 2020 auf einmal nicht mehr darin?! Der grüne Fraktionsvorsitzende hat auch kürzlich im NDR eingeräumt, dass es diesbezüglich ein "Umsetzungsdefizit" gibt.

Die Grünen haben jetzt 10 Jahre in Hamburg mitregiert und wollten Hamburg zum "grünen Innovationshafen" machen. Wenn es in dieser Zeit nicht gelungen ist, eine so simple, preisgünstige und sinnvolle Neuerung wie eine "Port Feeder Barge" (sogar die Trucker befürworten ihre Einführung!) gegen den Widerstand der immer noch städtischen HHLA und damit wohl auch gegen den eigenen Koalitionspartner ins Wasser zu bekommen, dann ist es ein weiterer Beleg dafür, wie verkrustet und bräsig die Hamburger Strukturen auch unter grüner Ägide mittlerweile geworden sind.

Vor diesem Hintergrund ist der kurz vor der Wahl aus der Hüfte geschossene substanzlose Vorschlag eines Elektro-Feeders in die Ostsee geradezu grotesk.

30.11.24

Dr.-Ing. Ulrich Malchow