

Port Feeder Barge ausgebremst

Wirtschaftsbehörde verweigert Mitwirkungserklärung für Förderwettbewerb des Bundes



Simulationen: SPort Feeder Barge

So könnten Hafenumfuhren einmal aussehen: Eine Barge hebt mit einem eigenen Kran Container an Land

In Sachen Hafen ist Hamburg ein Dorf. Jeder kennt jeden und jeder ist von dem anderen abhängig, vor allem von der Stadt. Und wehe, Du kommst mit einem nicht klar. Dann hast Du auch mit allen anderen ein Problem. So geht es seit Jahren Ulrich Malchow, der seit über einem Jahrzehnt versucht, ein neuartiges umweltfreundliches Transportsystem für Hafenumfuhren zu etablieren. Doch er kommt nicht weiter. Erst ging die Werft pleite, die die Barge mit dem integrierten Kran bauen sollte, dann zickte plötzlich die HHLA. Nun macht nicht einmal mehr die Wirtschaftsbehörde mit.

Malchow war vom Bundesumweltministerium eingeladen worden, an dem bundesweiten Förderwettbewerb „#mobilwandel2035“ teilzunehmen. 150.000 Euro standen für das Startup-Projekt in Aussicht. Hierzu benötigte Malchow eine „Mitwirkungserklärung“ seitens der Stadt. Doch der Amtsleiter der Wirtschaftsbehörde (BWI) verweigerte seine Unterschrift. „Die eingereichte Projektskizze sei ihm zu vage, hat er gesagt“, schimpft Malchow.

Der fragt sich nun, wie das sein kann, wo doch die BWI vor Jahren für das Projekt selbst einen Förderbescheid bewilligt hatte, der jedoch nicht abgerufen wurde, als die mit dem Bau beauftragte Werft in finanzielle Schieflage geriet. Das Konzept habe sich seitdem nicht groß geändert, so Malchow: Eine motorisierte Kran-Barge mit einem Fassungsvermögen von 168 TEU läuft in einem regelmäßigen Dienst große Terminals und Containerdepots

an, um Boxen innerhalb des Hafens umzufahren. Da immer noch rund 2 Million Container jedes Jahr im Hafen mit Lkws umgefahren werden, wäre der positive Umwelteffekt enorm. Einzig die Antriebsform wurde in den vergangenen Jahren noch umweltfreundlicher. Zunächst war ein konventioneller Dieselmotor vorgesehen, dann ein LNG-Aggregat. Nun könnte sie auch mit Wasserstoff befeuert werden.

Doch im Hafen regte sich als-

bald Widerstand gegen diese Art des Containertransports. Hauptsächlich von Seiten der HHLA, die Hauptanlaufpunkt wäre. Denn letztlich ist eine HHLA-Tochter einer der größten Hafenumfuhrbetriebe – hauptsächlich per Lkw. Pro Tag verlangte sie deshalb 200 Euro an Gebühren, die dadurch entstünden, dass ein zusätzlicher Mitarbeiter für die Überwachung der Anlieferung abgestellt werden müsste. Malchows enger Finanzplan wurde dadurch ausgehebelt. „Wenn an jedem Terminal solche Extrakosten erhoben würden, rechnet sich das nicht mehr“, klagte er.



Ulrich Malchow,
Geschäftsführer Port Feeder Barge

kehrswende, die sich der neue rot-grüne Senat für die laufende Legislatur auf die Fahnen geschrieben habe. Zumal die BWI gerade für 200.000 Euro eine Machbarkeitsstudie für eine neue „Water Cargo Barge“ in Auftrag gegeben habe. Diese solle auf Hamburger Gewässern eingesetzt werden – nur nicht im Hafen. Eine Antwort bekam Malchow bislang freilich nicht.

Unterstützung hat er dagegen vom Hamburger CDU-Bundestagsabgeordneten Rüdiger Kruse erhalten. Er bezeichnete die Barge als „sehr sinnvolle Innovation im Hafen“. Im Zusammenhang mit CO₂-neutralen Antrieben ließen sich hier schnell positive Effekte auf dem Weg zu einer klimaneutralen (Hafen-)Wirtschaft erreichen. „Hier wäre es interessant, zusammen mit der Stadt, ein vom Bund aus der Wasserstoffstrategie kofinanziertes Projekt auf den Weg zu bringen.“

Text: Matthias Soyka

Stadt sitzt im Aufsichtsrat der HHLA und der HPA

Da die Stadt im Aufsichtsrat der HHLA und der HPA sitzt, war man auch da nicht sonderlich von dem Bargekonzept begeistert. Und der zuständige Amtsleiter in der Wirtschaftsbehörde war zu-

vor in leitender Position bei der HPA beschäftigt. So schließt sich der Kreis im kleinen Hamburger Hafen.

Malchow indes schrieb nun an den Ersten Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD). Die Ablehnung durch die BWI stehe im krassen Widerspruch zur Ver-



Your Vessel - Our Services

Ihr maritimer Universaldienstleister...

- Umschlagsleistungen jeglicher Art
- Festmacherei
- Versorgungen von Seeschiffen
- MARPOL Services
- Schwimmkran Dienstleistungen
- Pontons und Arbeitsboote
- Wartung und Reparatur von Schiffsmotoren
- Maritimer technischer Support
- Bereederung von Spezialschiffen
- Lagerhaltung
- Zolldeklaration



JADE-DIENST GmbH
Tel.: +49 (0)4421 1545-0

Schleusenstrasse 22 A
Email: info@jade-dienst.de

26382 Wilhelmshaven
Web: www.jade-dienst.de