

# Schwimmendes Terminal muss noch warten

Jüngst wurde der Bremer Nautik-Professor Ulrich Malchow für sein Konzept einer Port Feeder Barge geehrt – in Rotterdam, Hamburgs ärgstem Hafen-Konkurrenten. Das aussichtsreiche Projekt könnte auch im Umschlag mit Binnenschiffen eingesetzt werden.

Seit Jahren verkünden Hamburger Politiker und Hafenmanager ein ehrgeiziges Ziel: Bis 2015 soll der Anteil des Binnenschiffs bei den Containertransporten über Elbe und Elbe-Seitenkanal ins Hinterland von 2 auf 5 Prozent mehr als verdoppelt und bis 2020 sogar auf 10 Prozent gesteigert werden. Hamburg, nach dem Güterumschlag drittgrößter Binnenhafen Deutschlands, will dadurch dem drohenden Verkehrskollaps auf Straße und Schiene entgegengehen. Landauf, landab werden zwischen Nordsee und Mittellandkanal Verbündete gesucht, auch, wenn es um den Neubau einer leistungsfähigeren, für Großgütermotorschiffe und lange Schubverbände geeignete Schleuse bei Scharnebeck geht.

Das eigentliche Problem, räumen auch die Manager der Hafenbehörde HPA ein, ist allerdings die oft schleppende und teure Abfertigung im Hafen selbst. Binnenschiffe werden an den diversen Terminals mit ihren großen Containerbrücken gegenüber Seefrachtern und sogar Feederschiffen oft nur nachrangig beladen und gelöscht. Die im jüngst überarbeiteten Hafenentwicklungsplan ausgewiesenen zusätzlichen Liegeplätze allein dürften noch keinen Ausweg bieten. »Eine Port Feeder Barge dagegen schon«, sagt ihr Erfinder Ulrich Malchow, promovierter Schiffbauingenieur und seit 1 Jahr Professor für »Maritime Economics« an der Hochschule Bremen.

## Krise hat das Projekt gestoppt

Vor Jahren schon, noch vor Ausbruch der aktuellen Krise, hatte er das Konzept einer selbstfahrenden Barge entwickelt, die mit eigenem Krangeschirr sowohl für die Containerumfuhr im Hafen als auch als schwimmender Terminal für Binnenschiffe eingesetzt werden könnte. »Die Konstruktion ist denkbar einfach«, sagt Malchow. Auch das Investitionsvolumen sei mit einem einstelligen Millionenbetrag überschaubar.

Mit Förderung des Bundes hatte er bereits 2 Mal (2003 und 2006) einen Prototypen auf einer deutschen Werft bestellt. Beide Male gingen allerdings die beauftragten Unternehmen in die Insolvenz, bevor sie über-



Ulrich Malchow,  
Erfinder der Port Feeder Barge

Foto: Förster

haupt angefangen hatten. Malchow blieben unterm Strich nichts als Ärger und ein hartes Ringen um die Rückzahlung der Fördergelder und des eingesammelten Investorenkapitals. Dann kam die Krise – seither ruht das Vorhaben.

»Das Projekt stünde für einen Neustart bereit«, sagt Malchow. Dafür müsste die stadteneigene HHLA die Barge an ihre Anlagen lassen. Eine entsprechende Zusage habe es ursprünglich gegeben, sie sei aber kürzlich leider wieder zurückgezogen worden.

Alle anderen Umschlagsunternehmen stehen dem Konzept nach wie vor sehr positiv gegenüber. Es habe ihn daher sehr gefreut, dass sein Konzept jetzt in Rotterdam auch international Anerkennung gefunden habe. Und es könne, ist er überzeugt, in Hamburg wertvolle Dienste leisten. Die Konstruktion der Port Feeder Barge sei von Wärsilä Ship Design im Detail ausgearbeitet.

Malchows Idee sieht einen Ponton (2000 BRZ) vor, der mit seinen vier Ruderpropellern äußerst manövrierfähig und mit 13 km/h auch schnell genug für hafentypische Umfuhren sei. Dank der großen Containerkapazität (168 TEU) auf dem flachen Deck und eines eigenen Containerkrans könne die Barge aber auch als »schwimmendes Terminal« bei der Abfertigung von Binnenschiffen eingesetzt werden. Der Containerumschlag der Binnenschiffe kann laut Malchow komplett an die Port Feeder Barge delegiert und an einem zentralen Liegeplatz konzentriert werden – oder sogar an den Dalben im Strom, so dass keinerlei Kaianlagen oder gar ein spezieller »Binnenschiffs-Terminal« benötigt würden. »Das würde viel Zeit und Kosten sparen«, sagt Malchow. ■

Umschlag direkt im Strom: Mit Hilfe einer Port Feeder Barge könnten die Wartezeiten für Binnenschiffe im Hafen deutlich verkürzt werden



Foto: portfeederbarge