

HAFEN REPORT

WIRTSCHAFT, POLITIK UND BUSINESS IM HAFEN



INGESTELLT

Die Staatsanwaltschaft Hamburg hat Ermittlungen gegen HHLA-Vorstände wegen Betrugs- und Umweltdelikten eingestellt – verjährt. **Seite 2**



UMGESTELLT

Die Port Feeder Barge könnte mit einem neuartigen Flüssiggas Antrieb zu einem Öko-Highlight für die Europäische Umwelthauptstadt werden. **Seite 4**

NEUE STELLEN

Die Logistik-Initiative Hamburg verspricht in diesem Jahr bis zu 1.500 neue Stellen. Die Branche hofft nach bitteren Zeiten auf einen Rekordumsatz. **Seite 6**



INHALT

PORTRÄT

WTM Engineers wird 75 Jahre alt. Ihre Ingenieure haben in Hamburg so ziemlich alles gebaut, was gut und teuer ist: Airbus, U-Bahn, Köhlbrandbrücke. **Seite 8**

WIRTSCHAFT

Die Stichling Hahn Hilbrich GmbH ist spezialisiert auf die Regulierung von Schiffsschäden auch durch Piraterie und beruft sich dabei auf das uralte Recht der Großen Haverei. **Seite 12**

LÄNDER-SPECIAL: NIEDERSACHSEN

Eurogate will mit Mega-Brücken am neuen JadeWeserPort die größten Schiffe der Welt jederzeit abfertigen können. **Seite 14**

Mit der NORDFROST GmbH hat sich das erste große Unternehmen im Umfeld des JadeWeserPorts angesiedelt. **Seite 16**

TIPP

Das „Leuchtturm“ in Otterndorf liegt malerisch am Flüsschen Medem und besticht durch exquisite Fleischgerichte. **Seite 20**

Der Audi Q3 will im Segment der SUVs der Konkurrenz von BMW und VW das Fürchten lehren – mit Technik von den großen Brüdern und nur fünf Litern Verbrauch. **Seite 21**

SERVICE

Personalmeldungen **Seite 22**
Internationale Meldungen **Seite 23**

GROMEX
DichtungHaus

DEUTSCHLANDS GRÖSSTER WINDANLAGENBAUER VOR EIGENTÜMERWECHSEL

BARD steht zum Verkauf



„BARD Offshore 1“ ist Deutschlands erster kommerziell genutzter Windpark

Seit der Atomkatastrophe von Japan hat die Windkraft neuen Auftrieb erhalten. Mitten in die Diskussion, wie schnell regenerative Energien in welcher Zeit genutzt werden können, platzt die Nachricht, dass mit der BARD Gruppe der Marktführer für die Herstellung und den Betrieb kompletter Windkraftanlagen zum Verkauf steht. Der Firmengründer Arngolt Bekker hat sich aus Altersgründen aus dem Geschäft zurückgezogen. Nun sucht ein Treuhänder einen Investor, der die 87 Prozent Anteile übernehmen will.

Wie man aus Unternehmenskreisen hört, ist die Liste der Interessenten lang. Sowohl Stromkonzerne als auch Finanzinvestoren wittern beim Vorreiter in der Windenergie große Chancen. Letztlich wird wohl alles eine Sache des Geldes sein.

Die Vorteile, die die Gruppe bietet, liegen auf der Hand: Seit dem 3. Dezember letzten Jahres betreibt

sie mit der „BARD Offshore 1“ das erste kommerzielle Windkraftfeld in der Nordsee gut 90 Kilometer vor Borkum, lange bevor EnBW in der Ostsee ihre erste Großanlage „Baltic 1“ im Beisein der Kanzlerin eröffnete. Obwohl die Technik noch sehr jung ist, hat BARD schon eine Menge eigenes Know-how gesammelt. Da man ein technisch gänzlich neues Feld

betrat, hatte sich die Firmenleitung früh entschlossen, den gesamten Konstruktions- und Betriebsablauf selbst zu erledigen: Komponentenbau, Anlieferung, Konstruktion, Betrieb. Die ersten Betriebsergebnisse erwiesen sich nach einem halben Jahr besser als erwartet.

Lesen Sie weiter auf Seite 18





Es könnte so einfach sein: Die Barge geht neben einem Binnenschiff längs und lädt es ab

NEUARTIGER LNG-ANTRIEB KÖNNTE ZUM UMWELT-HIGHLIGHT WERDEN

Port Feeder Barge soll GAS geben

Binnenschiffe sind an den Hamburger Terminals derzeit noch eher weniger gern gesehene Kunden. Sie verfügen selbst im Vergleich zu den kleinsten Seeschiffen nur über einen Bruchteil von Container-Stellplätzen, blockieren aber die auf massenhaften Containerumschlag ausgerichteten Liegeplätze mit ihren riesigen Verladebrücken auf Stunden. Deshalb findet der Hinterlandtransport auf dem Wasser mit einem Anteil von unter zwei Prozent derzeit auch kaum statt.

„Die grundsätzliche Schwierigkeit bei der Einführung von LNG-Antrieben relativiert sich bei nur in Häfen operierenden Schiffen“, erläutert Malchow. Gemeint sind die noch fehlenden Tankmöglichkeiten für LNG. Bislang fahren nur in Norwegen ein paar Offshore-Versorger und Fjord-Fähren mit diesem umweltfreundlichen Antrieb, der den Schwefelausstoß auf Null, die Stickoxid-Emissionen um 90 Prozent und das CO₂ um 20 Prozent reduziert.

Tanks verschwinden unter Deck und kosten keine Ladung

„Da die Barge Hamburg nicht verlässt, ist kein Netz von Bunkerstationen erforderlich und sie könnte anfangs sogar aus einem Lastzug heraus betankt werden“, so Malchow weiter.

Auch ein weiterer Nachteil von LNG-Antrieben

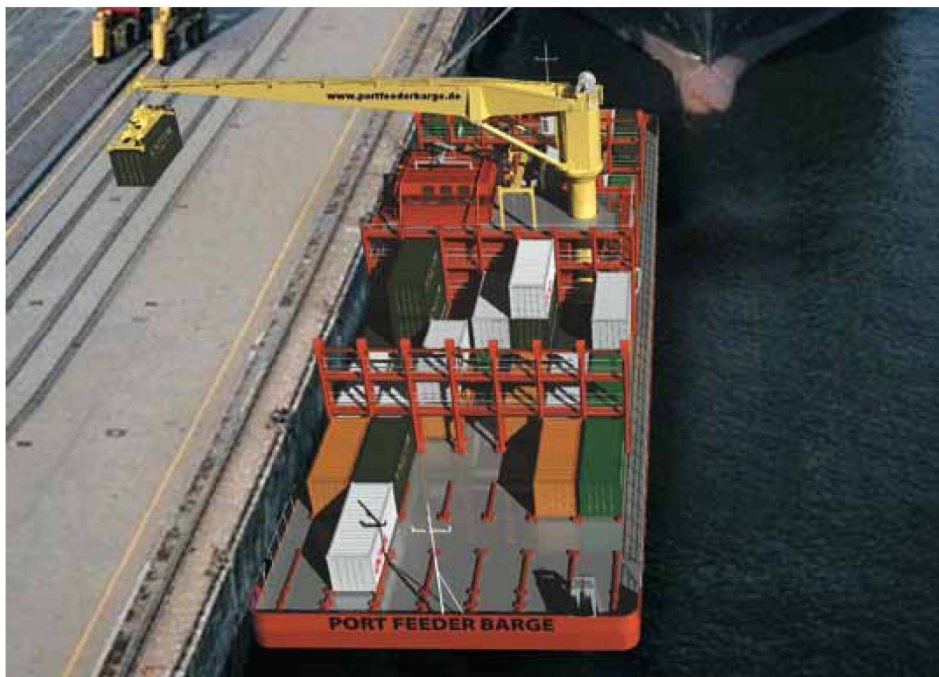
kommt dank der Bauweise der Barge nicht zum Tragen. Da alle Container an Deck gestaut werden, ist unter Deck ausreichend Platz für die voluminösen LNG-Tanks, die bei anderen Schiffen bis zu 20 Prozent der Ladekapazität wegnehmen würden.

Maximal 168 TEU kann der 40-Tonnen-Kran auf die Barge heben. Mit einer Auslage von 29 Metern ist er in der Lage, problemlos die Ladung direkt von Binnenschiffen aufzunehmen. Dies könnte an einem zentralen Liegeplatz z.B. an den Pfählen in der Elbe geschehen. Immerhin bis zu 20 Moves soll der Kran in der Stunde schaffen. Anschließend würde die Barge, die nur 64 Meter lang ist, die Boxen selbstständig an einen freien Platz des Terminals absetzen. Der Vorteil liegt auf der Hand: Aufgrund der geringen Länge könnte die Barge sich sogar zwischen zwei Großschiffen zwängen.

Eine Lösung könnte die Port Feeder Barge darstellen, ein motorisierter Ponton mit eigenem Kran, der den Umschlag auf Binnenschiffe völlig flexibel, sogar unabhängig von Kaimauern im Strom erledigen könnte. Das Konzept wurde von Ulrich Malchow jetzt sogar um eine weitere Variante erweitert: Mit einem Antrieb der Barge durch Flüssiggas (LNG) könnte die Europäische Umwelthauptstadt neue Maßstäbe setzen.



Dr. Ulrich Malchow arbeitet seit Jahren an dem Projekt



Klein und wendig: Der Kran kann bis zu drei Containerreihen nebeneinander an Land stellen



Bei einem Gasantrieb wären die großen Tanks unter Deck nicht störend

Containerbrücken müssten nicht eingesetzt werden. Immerhin 84 TEU kann sie in drei Lagen – ohne verholen zu müssen – auf dem Terminal abstellen.

Beladung der Schubleichter wäre deutlich billiger

Dank der Barge könnte der Transport von Containern auf Binnenschiffen den von der Politik angestrebten Anteil von fünf Prozent an den Hinterlandverkehren endlich erreichen. Denn bislang ist der Umschlag auf die Binnenschiffe unverhältnismäßig teuer, da die Terminals beim Beladen der kleinen Schiffe dieselben Um-

schlagsgeräte wie bei den Seeschiffen benutzen müssen. Der Umschlag per Barge wäre dagegen deutlich billiger.

Überdies könnten die Binnenschiffe mit Hilfe der Barge das unproduktive „Terminal-Hopping“ reduzieren. Wie auch die Feederschiffe müssen die Binnenschiffe viele Terminals abklappern, nur um jeweils ein paar Container umzuschlagen. Stattdessen wäre die Barge auch zur Verteilung der Boxen im Hafen im Rahmen der Umfuhr geeignet.

Gerade für die Binnenschifffahrt mit Schubleichtern ergäbe sich noch ein weiterer Vorteil: An dem zentralen Binnenschiffsliegeplatz könnte der Schubschlepper von dem Leichter

getrennt werden. Während die Barge noch den Leichter bearbeitet, kann der Schlepper mit einem bereits neu beladenen Leichter unmittelbar die Rückreise antreten.

Auch bei Hafenumfuhren gut einsetzbar

Über 400.000 TEU werden derzeit pro Jahr innerhalb des Hafens umhergefahren (davon gut die Hälfte über die Köhlbrandbrücke), aber nicht mal ein Zehntel davon auf dem Wasser. Mit der Barge könnte diese Menge mindestens verdreifacht und somit das Straßennetz entsprechend entlastet werden, rechnet Malchow vor.

Aber auch den Feedern könnte die Barge zeitaufwändige und risikobehaftete Verholmanöver (der Durchschnitt liegt bei vier Terminalanläufen vor Abfahrt) ersparen, indem die Barge Umfuhren für die Feeder übernimmt. Malchows Vorstellung besteht darin, dass die Port Feeder Barge eng mit der Feeder-Leitzentrale kooperiert, die seit rund zwei Jahren von HHLA und Eurogate gemeinsam zur Steuerung der Feederumläufe gemeinsam betrieben wird.

Mögliches zentrales Terminal wäre überflüssig

Die Barge würde auch Pläne für ein zentrales Binnenschiffterminal obsolet machen. Eine Studie von Uniconsult hält diese Variante ohnehin für wenig vorteilhaft, da durch ein Zentralterminal die Hafenumfuhren noch weiter zunehmen und die Transportkosten von Containern auf Binnenschiffen durch zwei zusätzliche Moves belastet würden. Damit wäre das Binnenschiff gänzlich unattraktiv.

Schließlich könnte die Barge noch in einem Szenario zum Einsatz kommen, für das die Hansestadt bislang kaum gerüstet ist: Sollte ein großes Containerschiff auf der Elbe auf Grund laufen, wäre die Barge als Einzige in der Lage, den Frachter schnell und effizient zu leichtern. „Die Hamburger Schwimmkrane der HHLA“, so Malchow, „sind für Schwergut ausgelegt, nicht auf schnellen Containerumschlag.“

Noch ziehen nicht alle Verantwortlichen mit

Doch noch zögern einige Verantwortliche. Ein Port-Feeder-Barge-System mache nur Sinn, wenn alle großen Terminalbetreiber mitziehen, heißt es aus Hafenkreisen. Offenbar hängt es jetzt nur an der HHLA. Sie will sich, so hört man aus dem Unternehmen, an der Kaikante nicht den Takt vorgeben lassen. An den Mehrkosten für einen Gasantrieb liegt es nicht. Sie könnten durch staatliche Zuschüsse für Umwelt-Pilotprojekte abgedeckt werden.

Matthias Soyka

Weitere Informationen unter:
portfeederbarge.de