

Hafenwirtschaft warnt Senat vor Wortbruch

Nach Olympia-Aus von 2015 plant Hamburg nun doch Wohnungsbau auf zentralem Hafeneareal „Kleiner Grasbrook“

Paukensschlag im Hamburger Hafen: Der rot-grüne Senat plant, Teile des am Ostrand des ehemaligen Freihafens gelegenen Kleinen Grasbrooks nun doch für den Wohnungsbau zu verwenden und aus der bisherigen Hafennutzung herauszunehmen.

Das Areal hatte der Hamburger Senat als Kerngebiet in die Bewerbung um die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele 2024 beziehungsweise 2028 eingebracht. Gleichzeitig hatte der Senat, im Besonderen auch Wirtschaftssenator Frank Horch, wiederholt betont, dass im Falle eines Scheiterns der Olympia-Ambitionen das rund 120 Hektar große Areal auf jeden Fall als Hafengebiet erhalten bleibe (THB 23. November 2015). Nach dem Scheitern des Olympia-Referendums Ende November bestanden Hafennutzung, aber auch die Handelskammer auf der Einhaltung der Zusagen.



An Visionen zur Neugestaltung des Kleinen Grasbrooks mangelte es den Stadtplanern nicht. Olympia und Wohnen waren geplant. Hamburgs ehemaliger Hafensenator Gunnar Uldall (kl. Foto) warnt die Regierung der Hansestadt vor den Folgen eines Wortbruchs

Die am vergangenen Wochenende bekannt gewordenen Absichten haben in der Hafen- und Logistikwirtschaft, aber auch in Teilen der Opposition in der Hamburger Bürgerschaft für Kopfschütteln gesorgt und stoßen auf Ablehnung. Im Kern geht es um Gerüchte, wonach auf dem Areal

des heutigen Überseezentrums (ÜZ) zunächst Wohnungen gebaut werden sollen. Das rund 50 Jahre alte ÜZ, das von der mehrheitlich stadt-eigenen HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) betrieben wird, soll nach dem Willen des Konzerns geschlossen werden, weil die HHLA dafür kei-

ne Verwendung mehr hat. Auf der heutigen Sitzung des Aufsichtsrats der Hamburg Port Authority (HPA) steht der weitere Umgang mit dem Kleinen Grasbrook im Allgemeinen und dem Bereich des Überseezentrums im Besonderen auf der Tagesordnung. Der ehemalige Hamburger Wirtschafts- und Hafensenator

und heutige Landesvorsitzende der CDU-Wirtschaftsvereinigung, Gunnar Uldall, lässt an den Plänen kein gutes Haar. Der Senat müsse seine Zusagen „unbedingt einhalten“. Ansonsten wäre das ein ganz schlechtes Signal sowohl an den Hafen- und Logistikstandort als auch an den gesamten Wirtschaftsstandort Hamburg. Für den hafenpolitischen Sprecher der FDP-Fraktion, Michael Kruse, bekommt der Hafen „einen weiteren Schlag vom rot-grünen Senat verpasst“. EHA

Fotos: Senat Hamburg (l.), Arndt (r.)



DEUTSCHE SCHIFFFAHRTS-ZEITUNG
THB
TÄGLICHE HAFENBERICHT
Leser- und Abonnement-Service:
Tel: 0 40 - 2 37 14 - 2 60
Fax 0 40 - 2 37 14 - 2 43
leserservice@thb.info
www.thb.info

Impressum

THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Nordkanalstraße 36, D-20097 Hamburg
Tel.: +49 40 23714-0
Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje
Redaktion: Tel.: +49 40 23714-121
Fax: +49 40 23714-145 · redaktion@thb.info
Chefredakteur: Frank Binder (FBI)
Stellvertretender Chefredakteur: Eckhard-Herbert Arndt (EHA)
Redakteure: Wolthart Fabarius (fab), Peter Kleinort (pk)
THB-Ticker: Stefan Braun
Layout/Assistenz: Sarah Wendt
Gesamtanzeigenleitung: Tilman Kummer
Tel.: + 49 40 23714-175 · tilman.kummer@dvvmedia.com
Anzeigenleitung: Nadine Querfurth
Tel.: + 49 40 23714-295 · nadine.querfurth@dvvmedia.com
Anzeigenverkauf: John-Christoph Pernitt
Tel.: + 49 40 23714-248 · john-christoph.fernitt@dvvmedia.com
Anzeigentechnik: Patrick Schröter
Tel.: +49 40 23714-127 · patrick.schroeter@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 52 vom 1. Januar 2015.

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
Tel.: +49 40 23714-291 · markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
Oliver Brandt · Tel.: +49 8191 3055039 · oliver.brandt@dvvmedia.com

Leser- und Abonnementenservice:
Tel.: +49 40 23714-260 · Fax: +49 40 23714-243 · leserservice@thb.info

Erscheinungsweise: Täglich montags bis freitags

Bezugsbedingungen:

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer), mindestens jedoch 6 Monate. Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2016.

Abonnements: Inland jährlich 1.426 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt. · Ausland mit VAT-Nr. jährlich 1.801 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Das Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.thb.info, die THB-App, den Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter.

Einzelheft: 6,20 EUR inkl. MwSt.
Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

AWI-Direktorin tauft „Seeadler“

Neues Peil- und Vermessungsschiff von bremenports reduziert Emissionen deutlich

Das neue bremenports-Arbeitschiff „Seeadler“ ist am Wochenende in Bremerhaven getauft worden.

Taufpatin war die Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) für Polar- und Meeresforschung, Prof. Dr. Karin Lochte. Mit dabei waren auch bremenports-Geschäftsführer Robert Howe und Oberbürgermeister Melf Grantz. „Unser neues Peil- und Vermessungsschiff ist besonders umweltfreundlich“, sagte Howe. Die „Seeadler“ entstand nach der DNV-GL-Richtlinie für Binnenschiffe. Ein besonderes Augenmerk lag auf der Antriebsanlage – mit dem Konzept High Torque Power Drive (HTP) von Torque Marine aus Hamburg. Die Antriebsanlage besteht aus einem Scania-Dieselmotor mit einer Leistung



Schiffstaufe (v.l.): Melf Grantz, Karin Lochte, Robert Howe

von 323 kW und einem wassergekühlten redundanten Torque-Motor mit 220 kW. Der Torque-Motor versorgt ohne ein zwischengeschaltetes Getriebe den freischlagenden vierflügeligen Thies-Festpropeller. Die überschüssige Energie des Antriebsaggregats wird in insgesamt zehn Lithium-Phosphat-Batterien mit einer Gesamtnennleistung

von 105 kW gespeichert. Somit kann bei Bedarf die gespeicherte Energie den elektrischen Fahrmotor versorgen; bei Testfahrten konnte mehr als eine Stunde mit Batteriebetrieb gefahren werden. Durch den Einsatz der Batterien, der den unterschiedlichen Energiebedarf der Motoren während der Fahrt und bei Hafenaufhalten aus-

gleicht, ist die Auslastung der Dieselmotoren gleichmäßiger und nahe am optimalen Wirkungsgrad eingestellt. Dadurch werden rund 25 Prozent Treibstoff eingespart, und der Verschleiß des Dieselmotors lässt sich infolge konstanter Drehzahl bei konstanter Last verringern. Die Antriebstechnik führt zu deutlich verringerten Emissionen – bis zu 85 Prozent weniger Stickoxide und bis zu 20 Prozent weniger Kohlendioxid werden dabei im Vergleich zu herkömmlichen Anlagen ausgestoßen.

Die rund 1,4 Millionen teure „Seeadler“ wurde vom Werftbetrieb Hermann Barthel in Derben an der Elbe gebaut. Das Arbeitsschiff ist 16 Meter lang, fünf Meter breit und erreicht einen Tiefgang von 1,30 Metern. CE/fab

Foto: Eckardt