

1. Altenwerder 04.01.2015

Start um 12.30 Uhr, Ende um 18.30 Uhr,
6 Stunden incl. Orgelkonzert
Gehzeit: 2 Stunden 30 Minuten, 11,5 km

Beginn und Ende: St. Gertrud Kirche Altenwerder
Wetter: sonnig, 5°
Schwierigkeitsgrad: [leicht](#)

Bei wunderschönem Wetter starteten wir unsere erste Wanderung des Jahres 2015. Das Ziel hatten wir ausgesucht, da wir schon lange die St. Gertrud Kirche in Altenwerder besichtigen wollten. Wir hatten den Termin des Orgelkonzerts im Internet entdeckt und haben den Besuch mit einer interessanten Wanderung verbunden. Der Moorburger Berg empfiehlt sich für alle, die einmal Einblick in den Ablauf eines Containerhafens erhalten möchten. Von hier aus kann man sehr gut die Tätigkeiten im Containerterminal Altenwerder beobachten.

Quellen: www.wikipedia.de, www.ndr.de, www.bild.de

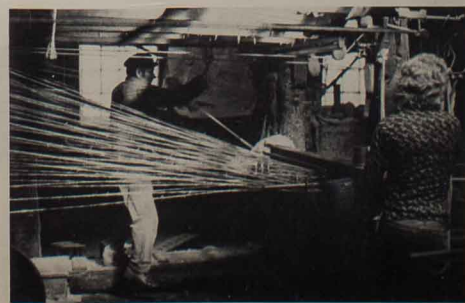
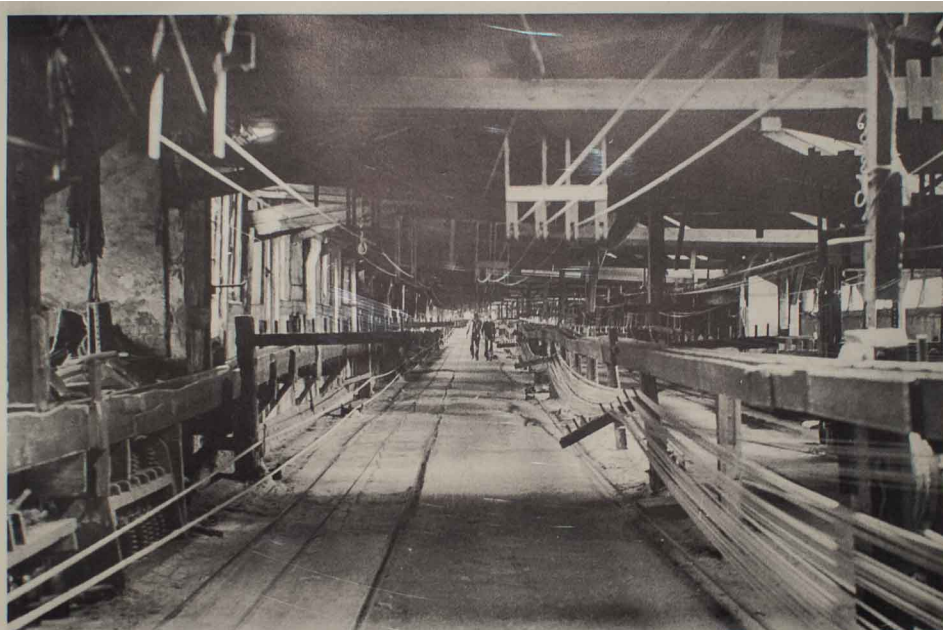




Altenwerder (Schreibweise bis 1946: Altenwärder) ist ein Hamburger Stadtteil im Bezirk Harburg. Das ehemalige Dorf wurde in den 1960er Jahren zum Hafenerweiterungsgebiet. Die Einwohner wurden umgesiedelt; 1998 verließen die letzten Bewohner den Stadtteil. Von der alten Bebauung ist nur noch die Altenwerder Kirche übrig geblieben, sie gehört heute zur Kirchengemeinde Hausbruch. 2003 wurde das lang geplante Containerterminal Altenwerder (CTA) in Betrieb genommen. Heute prägen Logistikhallen und Containerbrücken des Containerterminals, der nördlich davon gelegene Sandaushafen mit dem Hansaport für Massenschüttgüter, die Müllverbrennungsanlage Rugenberger Damm an der Köhlbrandbrücke und zwei Windkraftanlagen den Stadtteil. Östlich der Autobahn A7 liegen der Rangierbahnhof Alte Süderelbe sowie Industriebetriebe und Lagerhallen, wie die Trimet Aluminiumhütte (vormals HAW - Hamburger Aluminium Werk) und das Aluminium-Walzwerk der Hydro Aluminium Deutschland GmbH (Norsk Hydro).



In der Kirche in Altenwerder gibt es eine kleine Ausstellung über die Geschichte Altenwerders. Uns war nicht bewusst, wie der Bau des Elbtunnels mit der Autobahn und die Erweiterung des Hafens Einfluss auf das Leben von Menschen hatte. Bei dem Konzert trafen wir auch viele ehemalige Einwohner Altenwerders, unter anderem auch eine Dame, die uns ein Foto Ihres Elternhauses zeigte und erzählte, dass sie dort 40 Jahre lang gelebt hat. Es ist den ehemaligen Bewohnern heute noch anzumerken, wie sehr es sie schmerzt, ihre Heimat verloren zu haben. Das stimmte uns sehr nachdenklich. Heute gibt es im Stadtteil Altenwerder noch 3 Einwohner.



Heinrich Lippmann

Seilerei H. Lippmann

Bereits 1850 wurde die Reepschlägerei und Seilerei Lippmann gegründet. Damit ist sie eine der traditionsreichsten Firmen Altenwerders. Anfangs beschränkte sich die Produktion noch auf Fahrleinen, Heurreppen, Halfter und Bindfäden.

Gegen 1920 wurde der Betrieb durch neue Maschinen immer mehr zum Industriebetrieb. Neue Materialien wurden verarbeitet, um etwa Manila – und Sisaltauwerk, sowie Herkulestauwerk (Manila – Hanf und Sisaltauwerk mit Drahteinlage) in die Produktion aufzunehmen.

Von den Reepschlägereien der Umgebung ist nur die Firma Lippmann übrig geblieben. Heute produzieren hier 10 - 15 Arbeiter Tauwerk in allen Variationen. Der Chef ist noch auf der Suche nach einem geeignetem Ersatzgrundstück – immerhin muß die Reeperbahn auf der die Seile geschlagen werden, fast 350 m lang sein.

Johannes Holst



Fischerei 26, Geburtshaus von Johannes Holst



Bisogni: Joh's Holst
*22. Oktober 1880, †3. Juli 1965



Dricksteinbleich 47, Wohnhaus von Johannes Holst

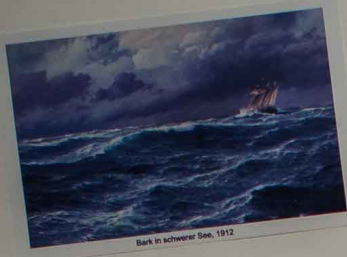
Der Maler der Segelschiffe

Ein Altenwerder Jung und ungewöhnliches Genie der Malerei von Seestücken. Seine gemalten Segelschiffporträts sind einzigartig im detailgetreuen Zusammenspiel zwischen See, Wolken und Segeln.

Es gibt Weltweit keinen Maler der Wellen mit so viel Dynamik und so hoher Qualität auf eine Leinwand gebracht hat wie Johannes Holst.

Tatsächlich war Holst ein ziemlich ungewöhnlicher Zeitgenosse mit vielen Talenten und großem Selbstbewusstsein. Als Autodidakt brachte er sich die Malerei bei und konnte bald gut davon leben.

Es dürften fast 3000 maritime Bilder sein die der 1965 verstorbene Johannes Holst tatsächlich geschaffen hat. Er galt als einer der einflussreichsten Marinemaler seiner Zeit und ist unter Sammlern heißbegehrt. Bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts war Holst tätig und prägend für seinen Bereich. Die Darstellung eines stürmischen Himmels mit der bewegten See wurde charakteristisch für Joh's Holst Arbeiten; ruhige Stimmungen fing der Maler eher selten ein.



Bark in schwerer See, 1912



Fischereifahrzeug sucht den sicheren Hafen, 1925

Der Geigenbauer

Er musizierte und baute schließlich sogar Geigen aus altem Möbelholz, die selbst in Orchestern geschätzt wurden. Altenwerder-Stradivari, so hat er seine Instrumente ironisch bezeichnet, von denen immerhin 200 Stück gebaut wurden.

Die frühen Jahre des Künstlers

Als Johannes Holst 1880 geboren wird, deutet zunächst wenig auf eine Künstlerlaufbahn hin. In der Familie gab es viele Fischer und Seefahrer, sein Vater war Eigner des Ewers HF 125. Sein Talent fällt in der Schule zwar auf, doch Holst macht zunächst eine handwerkliche Lehre zum Maler und Anstreicher. In seiner Freizeit aber sitzt er schon bald am Deich, malt und zeichnet Szenen mit Schiffen und Wasser. Ein Galerist entdeckt ihn 1903 dabei zufällig, kauft erste Bilder und legt so den Grundstein der Holst-Karriere.

HF = Hamburger Fischerei (ab 1927)
davor hatten die Altenwerder Ewer ALI



Vermastbark Packus auf bewegter See, 1934



Vermastbark, 1940

Seine Segelyacht

Er baute eine elf Meter lange Segelyacht. Für die Bauzeit wurde Johannes Beck und Paul Ockelmann eingestellt und die drei fertigten die Yacht im Keller seines Hauses. Um das Schiff zu Wasser zu bringen, ließ er kurzerhand eine Hauswand einreißen. Die Yacht nahm an der nächsten Helgoland-Regatta erfolgreich teil. Er liebte das Segeln; die Elbe, Nordsee und die Ostsee sind sein Revier.



Altenwerder Hafen, die Yacht von Johannes Holst verlässt den Hafen, rechte Seite Wohnhaus



HP 355 Margaretha, 1946, Altenwerder Küller vor Helgoland

Die Kriegsjahre

Unterbrochen wird die Laufbahn von einem Kriegseinsatz im Ersten Weltkrieg, wobei Holst an der Westfront einen schweren Gehörschaden bekommt. Nicht der einzige Schicksalsschlag, der ihn in harten Zeiten ereilt: Während der Nazizeit stirbt zunächst ein erster Sohn beim Arbeitsdienst nach einer Lungenentzündung. Und auch der zweite Holst-Sohn stirbt während des Krieges nach einem Hirnschlag, der ihn beim Aufräumen nach einem Luftangriff trifft. Nach dem Tode der beiden Söhne gibt Holst sein zweites Standbein des Geigenbauens auf. Auch die geselligen Musik-Abende mit Freunden und Nachbarn im Hause Holst in Altenwerder gibt es nun nicht mehr.

Die späten Jahre des Künstlers

Dem Segeln bleibt er aber treu und gewinnt noch im Alter Regatten. Elbe, Nordsee und die Ostsee sind sein Revier. Diese Leidenschaft für die See sei vermutlich auch der Grund für seine Detailtreue. Er wusste, wie das Meer aussieht, wenn es schäumt vom Sturm. In ein Seestück von Holst kann der Betrachter sich so vertiefen, dass der Wind zu hören ist.



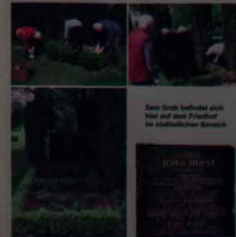
Die Woge, 1944



Herrnighi Gattler, 1950

Grabstätte von Johannes Holst

Mitglieder des „Vereins zur Förderung und Erhaltung der St. Gertrud-Kirche Altenwerder e.V.“ 2012 bei der Grabpflege.



Sein Grab befindet sich hier auf dem Friedhof im südöstlichen Bereich

Seine Biografie

Der Altenwerder Walter König hat eine Biografie mit dem Titel „Johannes Holst Maler der See“ mit umfassenden Informationen über sein Leben und die Werke des ungewöhnlichen Künstlers verfasst. „Joh, a Holst bedeutet für Altenwerder in etwa das, was Gorch Fock für Finkenwerder ist“, sagt König.





378



Der schöne See ist leider komplett umzäunt.

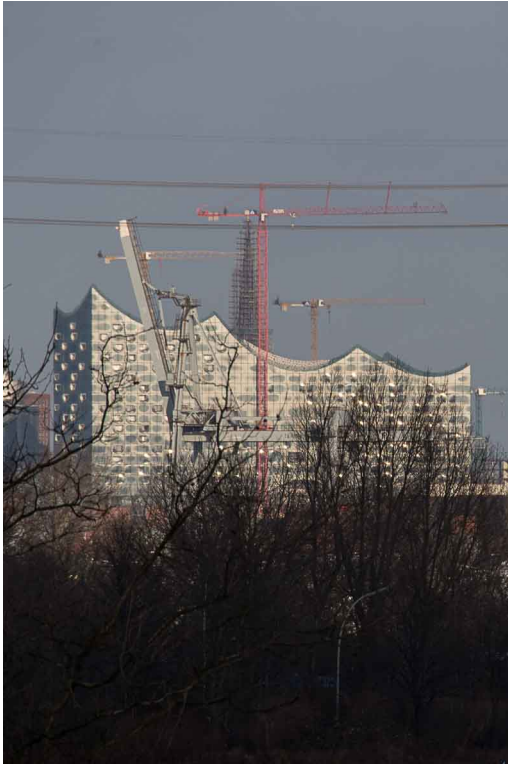


Moorburger Berg ist ein künstlicher Berg in Hamburg-Moorburg.

Er entstand aus dem Bodenaushub beim Bau des Containerterminals Altenwerder direkt an dessen Südseite auf einer Fläche von etwa 35 Hektar mit einer Länge von 1,4 Kilometern und einer maximalen Breite von 350 Metern. Sein höchster Punkt hat eine Höhe von 21,9 Metern am breiteren Ostende des Berges, das an die Süderelbe grenzt, während der schmale Westteil, durch einen kleinen Bergsattel abgetrennt, nur 18,6 Meter erreicht. An seiner Südseite liegt unmittelbar Moorburg.

Die offizielle Freigabe des Berges als Freizeitgebiet war am 11. Juni 2005. Ein dichtes Wanderwegenetz erschließt den gesamten Berg, auf dem sich ausgedehnte Magerrasenflächen, aber auch Streuobstwiesen, Totholzbereiche und Feuchtbiotope befinden. Von seinem höchsten Punkt reicht die Sicht über das Containerterminal über die Köhlbrandbrücke bis zur Hamburger Innenstadt im Norden und zu den Harburger Bergen im Süden.





Aussichten vom Moorburger Berg



Containerterminal Altenwerder

Das HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) mit dem 1.400 Meter langen Ballinkai im Stadtteil Altenwerder von Hamburg ist seit seiner Eröffnung im Jahr 2002 eines der weltweit modernsten Containerterminals. Es gehört der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) (74,9 %) und der Hapag-Lloyd AG (25,1 %) und befindet sich am Köhlbrand, einem Seitenarm der Elbe, zwischen Kattwyk-Brücke und Köhlbrandbrücke. Das CTA ist neben dem Eurogate-Containerterminal Hamburg (CTH), dem HHLA Containerterminal Burchardkai (CTB) und dem HHLA Containerterminal Tollerort (CTT) eines von derzeit vier Containerterminals im Hamburger Hafen.

Das CTA hat auch einen eigenen Containerbahnhof für den kombinierten Verkehr, das 'Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg' (KTH). Auf sieben parallelen, je 700 Meter langen Gleisen werden Ganzzüge von drei Portalkränen mit Drehwerkkränen abgefertigt. Direkt daneben ist ein Güterverkehrszentrum entstanden, das den Bahnhof ebenfalls nutzen kann.

Das Terminal breitet sich auf einer Fläche von 1,1 Mio. m² aus und ist in der Endausbaustufe auf den Umschlag von ca. 3 Mio. TEU (1 TEU entspricht einem 20-Fuß-ISO-Container) jährlich ausgelegt. Derzeit beträgt die Kapazität 2,4 Mio. TEU.

An der östlich gelegenen, 1400 m langen Kaimauer des CTA können gleichzeitig bis zu vier Großcontainerschiffe, auch Postpanamax-Schiffe, beladen und gelöscht werden. Der Tiefgang an den Liegeplätzen beträgt 16,7 m, die Kaimauer hat eine Höhe von 7,5 m ü. NN. Insgesamt wurden 12 Millionen m³ Sand aufgeschüttet, wodurch eine Höhendifferenz zwischen Kaikante und Elbgrund von 24 m entstand.



CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER

CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER

CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER

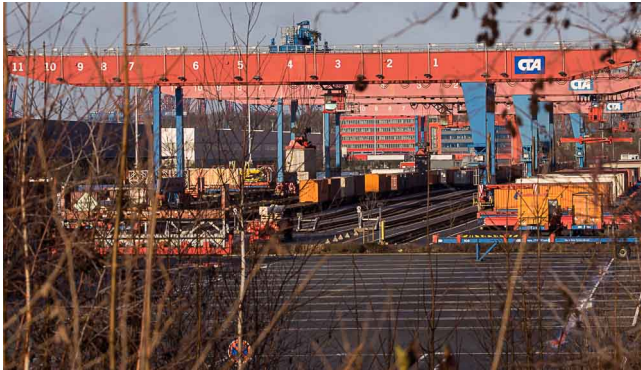
CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER

 Hapag-Lloyd


APL

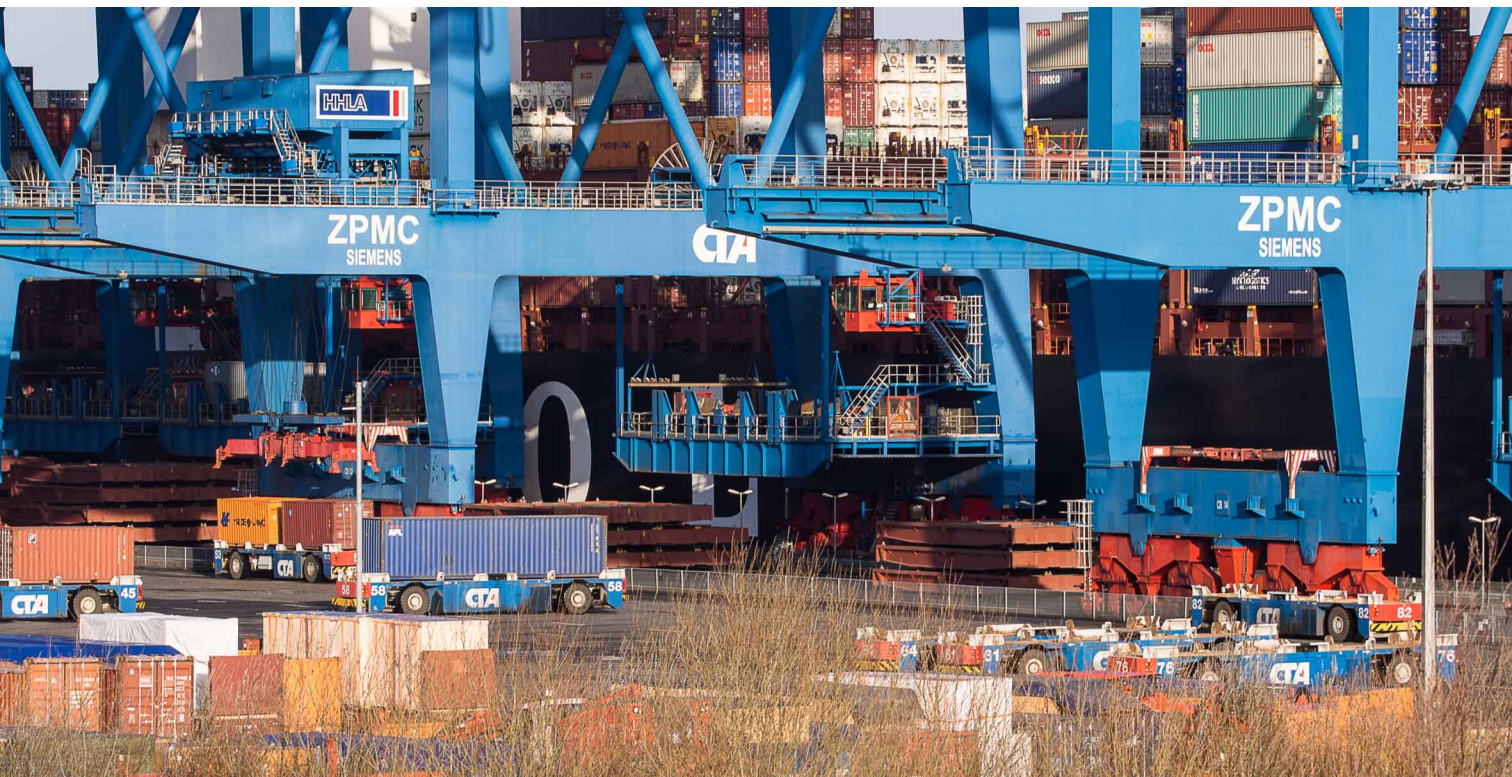

APL

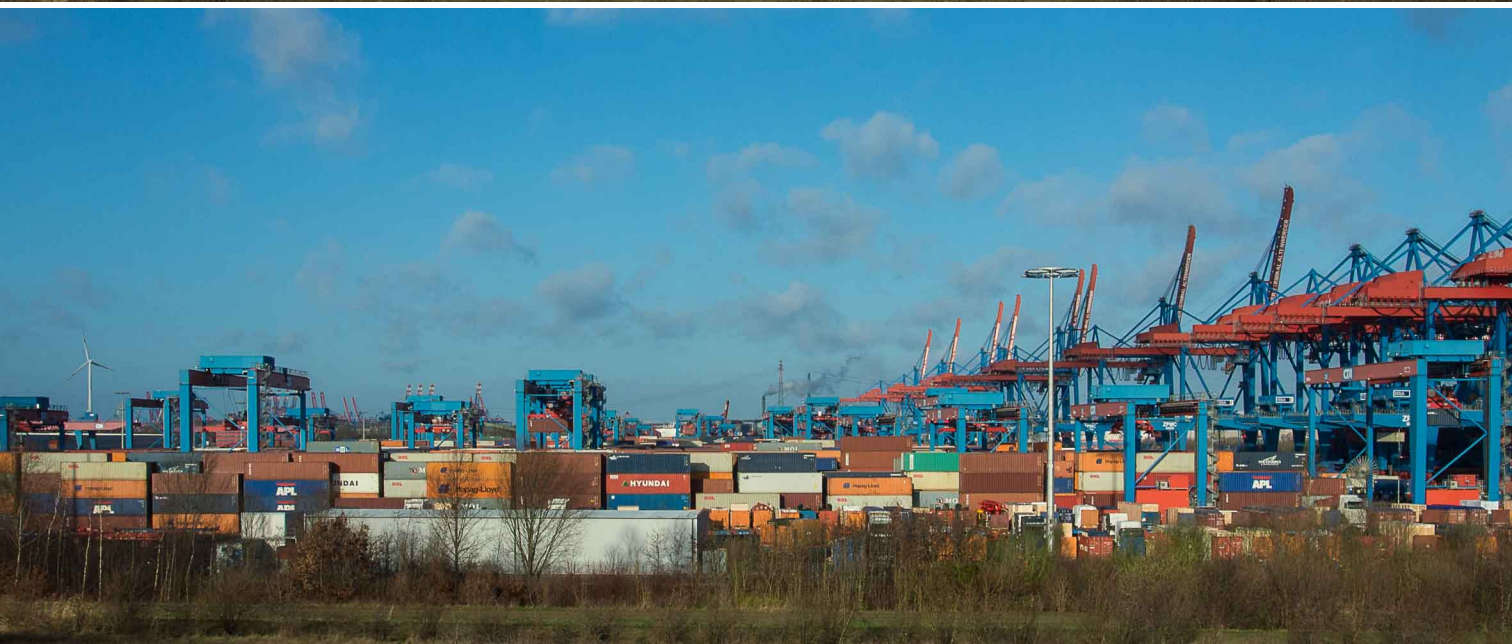
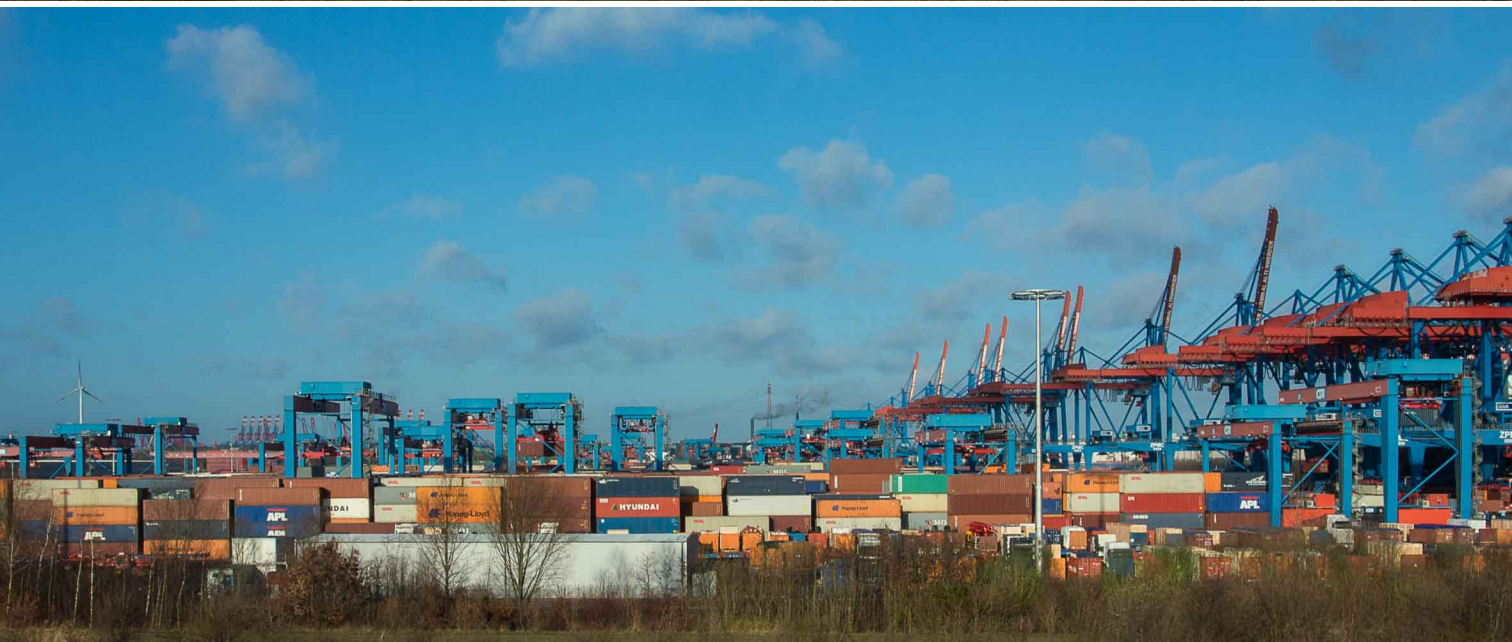
tex





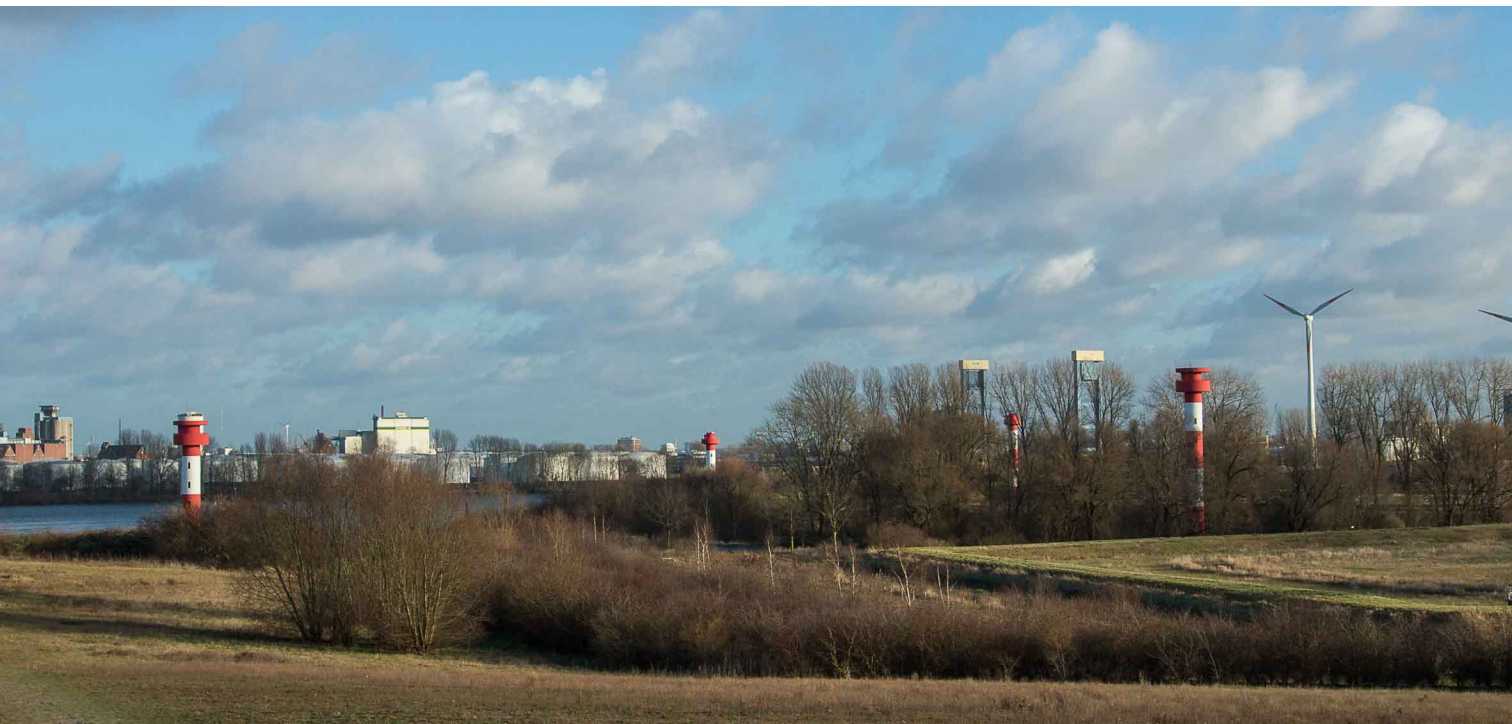
Den größten Teil der Umschlagfläche nimmt das mittige Containerlager mit einem Fassungsvermögen von 30.000 TEU ein, davon 2040 mit Anschlüssen für Kühlcontainer („Reefer“). Das Lager wird von 26 Kranpaaren und 86 Fahrerloses Transportfahrzeug (Automated Guided Vehicle, AGV) bedient. Den Westteil des CTA bilden die Übergabestationen für Lkw sowie der eigens erbaute Bahnhof mit sieben Gleisen, die eine Abfertigung von kompletten Zügen ermöglichen. Die Besonderheit des Terminals ist der fast vollautomatisierte Ablauf. Die Container werden praktisch nur über die Kaimauer und den Straßenrand mit menschlicher Hilfe befördert, sämtliche Krane und Transportfahrzeuge des dazwischen liegenden Containerlagers werden vom Zentralrechner gesteuert.











Altenwerder Unterfeuer, Ellerholz Unterfeuer, Ellerholz Oberfeuer,
Altenwerder Oberfeuer (von links nach rechts)



Köhlbrandbrücke

Die Köhlbrandbrücke verbindet seit dem 23. September 1974 die Elbinsel Hamburg-Wilhelmsburg mit der Bundesautobahn 7 (Anschlussstelle 30 Waltershof). Die Brücke überspannt den 325 m breiten Köhlbrand, einen Arm der Süderelbe. Die Schrägseilbrücke wurde von dem Bauingenieur Paul Boué und dem Architekten Egon Jux entworfen.

Konstruktion

Der Brückenzug ist insgesamt 3618 m lang und nach der Hochstraße Elbmarsch die zweitlängste Straßenbrücke Deutschlands. Das Bauwerk besteht aus der östlichen Rampenbrücke, der Strombrücke und der westlichen Rampenbrücke. Die östliche Rampenbrücke ist eine 2050 m lange Stahlbeton- und Spannbetonkonstruktion, die 520 m lange Strombrücke ist als Schrägseilbrücke in Stahl ausgeführt und die 1048 m lange westliche Rampenbrücke aus Spannbeton.

Die Strom-Überbrückung weist drei Öffnungen mit 97,5 m, 325 m und 97,5 m Stützweite auf. Die Schrägseilbrücken-Konstruktion hat fächerförmige Abspannungen mit 88 Stahlseilen (bis zu 10 cm dick), die einerseits am Brückenkasten an außen angebrachten Konsolen und andererseits an den stählernen Pylonen befestigt sind. Der Überbau (Brückenträger) besteht aus einem einzelligen, 3,52 m hohen Stahlhohlkasten mit einer 17,2 m breiten Fahrbahnplatte. Die Pylone stehen auf 37 m hohen Stahlbetonpfeilern und erreichen eine Höhe von 135 m über dem mittleren Tidehochwasser. Die lichte Höhe der Hauptöffnung beträgt 53 m über dem mittleren Tidehochwasser, womit das Bauwerk derzeit (Stand 2010) für Seeschiffe auch bei Hochwasser kein Hindernis darstellt. 1998 wurde allerdings der Brückenkasten von dem Ausleger eines Schwimmkrans gerammt.

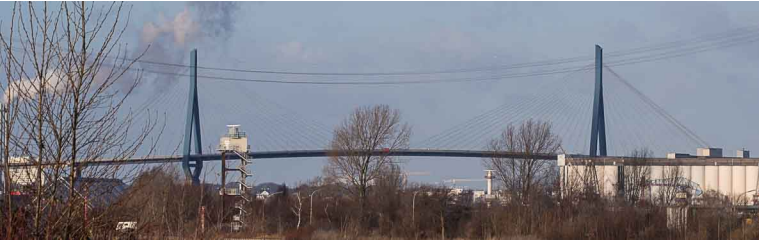
Die östliche Rampenbrücke in Neuhof besteht aus drei Abschnitten. Der erste Abschnitt im Verzweigungsbereich der Straße besteht aus einer 153,5 m langen Stahlbetonplatte. Daran schließt sich eine durch Dehnfugen getrennte, im Grundriss gekrümmte, 12-feldrige Spannbetonbrücke mit Stützweiten von 3×35 m – 36,5 m – 2×36 m – 36,4 m – 29,5 m – 30 m – 25,6 m – 26,5 m – 30 m an. Der Brückenquerschnitt besteht aus zwei Hohlkästen mit 2,0 m Konstruktionshöhe und ist fugenlos mit der siebfeldrigen Brücke der Abfahrt Breslauer Straße verbunden. Im weiteren Verlauf besteht die östliche Hauptrampe aus einem zweizelligen, dreistegigen Hohlkastenquerschnitt mit einer Regelkonstruktionshöhe von 3,0 m und einer Fahrbahnplattenbreite von 17,6 m. Dieser Teil hat 30 Felder, zwei Durchlaufträger als Bauwerkssystem in Längsrichtung und Stützweiten von 35 m – 27×50 m – 55 m – 60 m. Die maximale Gradienten beträgt 4 %.

Die westliche Rampenbrücke in Waltershof ist im Grundriss S-förmig mit Radien bis zu 175 m gekrümmt und hat 19 Felder. Die Stützweiten der Balkenbrücke betragen 8×70 m – 60 m – 2×50 m – 7×42 m – 34 m. Der Querschnitt der Spannbetonbrücke ist ein einzelliger Hohlkasten mit geneigten Stegen und 3,55 m Konstruktionshöhe.

Zum Bau der Brücke wurden 81.000 Kubikmeter Beton und 12.700 Tonnen Stahl verwendet. Die Bauzeit betrug vier Jahre, die Kosten beliefen sich auf 160 Millionen DM.

Die Einweihung erfolgte am 20. September 1974 durch den damaligen Bundespräsidenten Walter Scheel. Anschließend hatte die Bevölkerung drei Tage lang die Gelegenheit die Brücke zu begehen. Über 600.000 Hamburger nahmen diese Möglichkeit wahr. Für dieses Ereignis prägte die Stadt 100.000 Erinnerungsmedaillen, die sehr schnell vergriffen waren.





Durch ihre Höhe ist die Köhlbrandbrücke weiträumig sichtbar und ein Wahrzeichen der Stadt Hamburg. Im Jahr 1975 nahm der für den Stahlbau der Schrägseilbrücke leitend verantwortliche Bauingenieur Paul Boué den Europäischen Stahlbaupreis (EKS|ECCS|CECM) in Torremolinos (Spanien) entgegen, die architektonische Beratung erbrachte Egon Jux. Die Spannbetonbrücken wurden unter der Leitung des Bauingenieurs Hans Wittfoht als Federführer einer Arbeitsgemeinschaft geplant und ausgeführt. Zu Anfang wurden an der Brücke gelegentlich große Schwingungen der Tragseile beobachtet. Diese Regen-Wind-induzierten Schwingungen wurden durch die nachträgliche Montage von Schwingungsdämpfern eliminiert. Wegen Korrosionsschäden und Drahtbrüchen wurden von 1978 bis 1979 sämtliche Seile ausgetauscht. Im März 2014 begann eine umfassende Grundinstandsetzung der Brücke, die 2016 bei 61 Mio. Euro Kosten abgeschlossen sein soll.

Neubau

Die Köhlbrandbrücke soll bis 2030 durch einen Neubau nördlich der alten Brücke ersetzt werden, der dann eine Durchfahrtshöhe von rund 72 m erhalten soll.

Die lichte Höhe der jetzigen Köhlbrandbrücke beträgt 55,3 m bei niedrigst-möglichem Wasserstand (LAT), die Durchfahrtshöhe für Schiffe beträgt 51 m bei mittlerem Hochwasserstand (MHW). Die Schiffsführung von Großcontainerschiffen und Bulkcarriern (etwa der 332 m langen BW Fjord[3]) muss beim Ein- und Auslaufen aus dem Köhlbrand die Gezeiten und Stromverhältnisse beachten, um die exakte Durchfahrtshöhe („Airdraft“) des Schiffes zu ermitteln. Der zeitgleiche Pegelstand der Elbe sowie der Tiefgang des Schiffes sind in die Berechnung mit einzubeziehen, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Brückendeck zu gewährleisten. Die genannten Faktoren haben Einfluss auf das Beladen und Löschen des Schiffes. Die meisten Großcontainerschiffe fahren bei Ebbe gemäß Airdraft mit ausreichendem Sicherheitsabstand und passieren so die Köhlbrandbrücke (siehe rechtes Foto). Die sichere Passagezeit wird vom Kapitän, dem Hamburger Hafenbetreiber (HPA) und den Hafenslotsen genau berechnet. Oftmals ist es erforderlich beispielsweise meterhohe Radarmasten umzuklappen. Eine Ablesung des Pegelstands für aufkommende Schiffe ist beim Köhlbrandhöft (Radarturm) möglich. Für auslaufende Schiffe vom Containerterminal Altenwerder (CTA) bzw. Hansaport befindet sich eine Anzeige der jeweiligen Durchfahrtshöhe oben in der Mitte der Brücke (Brückenpegel). Großcontainerschiffe, wie beispielsweise die Alexander von Humboldt mit knapp 400 m Länge (LüA), laufen zwar den Hamburger Hafen an, können aber wegen ihrer Höhe über Kiel (in diesem Fall sind das 69,5 m HüA) am Containerterminal Altenwerder nicht anlegen, weil sie auch bei niedrigstem Wasserstand (LAT) nicht unter der Brücke durchpassen





Kattwykbrücke

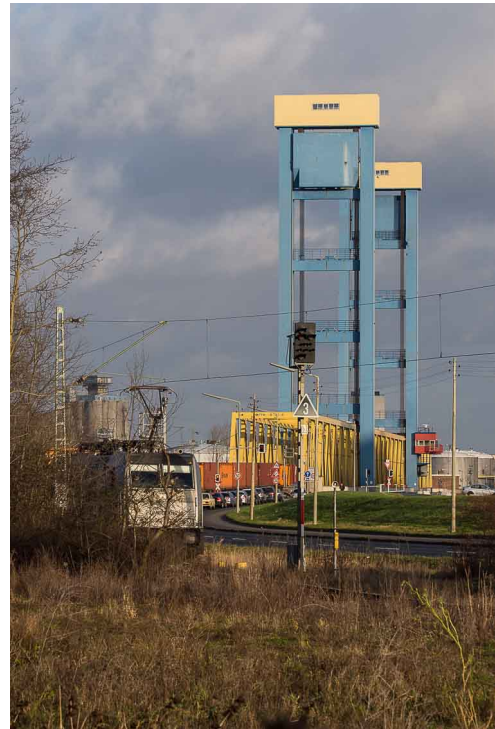
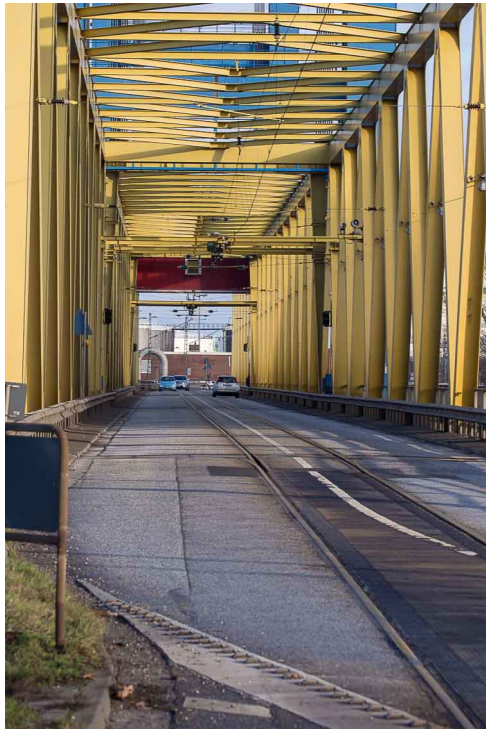
Die Kattwykbrücke ist eine Hubbrücke im Hamburger Hafen über die Süderelbe für den Eisenbahn- und Straßenverkehr. Die 290 Meter lange Brücke verbindet Moorburg mit der östlich gelegenen Kattwyk-Halbinsel, die zur Elbinsel Wilhelmsburg gehört. Die Kattwykbrücke wurde am 21. März 1973 eingeweiht und ist mit den 70 Meter hohen Endportalen, einer Hubhöhe von 46 Metern, Durchfahrtshöhe von 53 und Durchfahrtsbreite von 96 Metern die größte Hubbrücke Deutschlands.

Neben der weiter nördlich liegenden Köhlbrandbrücke, einer Hochbrücke, ist sie die zweite Brücke in Hamburg, die auch die größten Seeschiffe passieren können. Für den Schiffsverkehr zu den vier Harburger Seehäfen mit der Shell-/Nynas-Raffinerie wird sie i. d. R. tagsüber alle zwei Stunden (zu den geraden Stunden) geöffnet. Die Unterbrechung des Fahrzeugverkehrs dauert dann im Allgemeinen 15 bis 20 Minuten.

Technik

Die Brücke besteht aus zwei Trapezfachwerken über den Seitenöffnungen und einem parallelgurtigen Fachwerkbalken über der Hauptöffnung, der an 32 Stahlseilen aufgehängt ist.

Eine Besonderheit der Brücke ist, dass die Eisenbahnschienen auf der Brücke in der Mitte der Straßenfahrbahn verlaufen. Da sich Schienen- und Straßenverkehr die Kattwykbrücke (noch) teilen, muss diese auch für die Durchfahrt eines Güterzuges für den Straßenverkehr gesperrt werden. Diese Sperrungen dauern i. d. R. etwa acht bis zehn Minuten. Nach dem Bau einer zweiten Hubbrücke für die Eisenbahn (2014–2018) entfällt diese Einschränkung für den Straßenverkehr.







Kohlekraftwerk Moorburg

Seit Jahren will Vattenfall ein neues Steinkohlekraftwerk in Hamburg-Moorburg errichten. In der Zeit der CDU-Alleinregierung in der Hansestadt hatte der schwedische Energiekonzern grünes Licht für das bei Umweltschützern und Bürgerverbänden verhasste Vorhaben bekommen. Doch alles änderte sich, als mit den Grünen erklärte Gegner des Projekts ins Rathaus einzogen. Sie waren mit dem Wahlkampfversprechen angetreten, Moorburg zu verhindern - und mussten schließlich einräumen, dass die Genehmigung rechtlich nicht zu versagen ist.

Die Ereignisse in der Übersicht:

12. Juli 2004 - Vattenfall kündigt an, in Hamburg-Moorburg ein Kohlekraftwerk mit 700 Megawatt Leistung und einem Investitionsvolumen von rund 700 Millionen Euro zu bauen.

13. September 2006 - Vattenfall gibt nach einer Anregung des CDU-Senats Investitionsmittel von 1,7 Milliarden Euro für den Bau eines deutlich größeren Kohlekraftwerks mit einer Leistung von 1.640 Megawatt frei.

27. Oktober 2006 - Der Konzern stellt den Antrag zum Bau des geplanten Kraftwerks.



- 4. Mai 2007** - Die Norddeutsche Affinerie und Vattenfall legen ihren Streit um die Energieversorgung für Europas größte Kupferhütte bei. Die Affinerie beteiligt sich "virtuell" an Moorburg und verzichtet dafür auf den Bau eines eigenen Kraftwerks.
- 15. September 2007** - Vattenfall kündigt an, das geplante Steinkohlekraftwerk so schnell wie möglich auf kohlendioxidfreie Technik umzustellen.
- 17. September 2007** - Beginn der öffentlichen Anhörung zu den Einwendungen gegen das geplante Steinkohlekraftwerk Moorburg. Im Zentrum stehen die Beschwerden von rund 1.700 Bürgern, Verbänden und Organisationen.
- 21. September 2007** - Der Chef des Vattenfall-Konzerns, Lars G. Josefsson, macht sich schriftlich bei Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) für das umstrittene Kohlekraftwerk stark.
- 19. Oktober 2007** - Ein Bündnis aus Umweltschützern und Parteien übergibt bei der Hamburgischen Bürgerschaft eine Petition mit rund 12.000 Unterschriften gegen das Projekt.
- 14. November 2007** - Der CDU-Senat unter Bürgermeister Ole von Beust erteilt Vattenfall die Genehmigung zum vorzeitigen Baubeginn.
- 10. März 2008** - Die Umweltbehörde verlängert die Frist für die immissionsrechtlichen und wasserrechtlichen Genehmigungen bis zum 10. Juni.
- 17. März 2008** - CDU und Grüne beginnen ihre Koalitionsverhandlungen - über Moorburg können sich die Parteien zunächst nicht einigen.
- 9. April 2008** - Vattenfall-Vorstand Hans-Jürgen Cramer droht offen mit Schadenersatzklagen in Milliardenhöhe, sollte das Kraftwerk nicht genehmigt werden.
- 14. April 2008** - Der Konzern reicht eine Untätigkeitsklage gegen die Stadt ein, um schneller an die notwendigen Genehmigungen zu gelangen.
- 27. April 2008** - Hamburgs Grüne segnen den schwarz-grünen Koalitionsvertrag ab, in dem beim Thema Steinkohlekraftwerk Moorburg nur ein rechtlich einwandfreies Genehmigungsverfahren vereinbart ist.
- 10. Juni 2008** - Die Umweltbehörde verlängert die Frist für die noch notwendigen Genehmigungen erneut - diesmal bis zum 10. September
- August 2008** - Umweltaktivisten des Hamburger Klimacamps protestieren wie zuvor schon Umweltverbände gegen das geplante Kraftwerk. Es kommt zu Auseinandersetzungen mit der Polizei.
- 25. August 2008** - Das Oberverwaltungsgericht Hamburg stärkt Vattenfall den Rücken. Es stellt fest, eine Fischaufstiegsanlage in Geesthacht sei als Schadensminderungsmaßnahme für das Kraftwerk anzusehen.



4. September 2008 - Hunderte Vattenfall-Beschäftigte protestieren in Hamburg mit Plakaten wie "Moorburg schafft Arbeitsplätze" gegen die Politik des Senats.

9. September 2008 - Einen Tag vor der selbstgesetzten Frist vertagt die Umweltbehörde die Entscheidung auf Ende September.

30. September 2008 - Umweltsenatorin Anja Hajduk (Grüne) genehmigt das Kohlekraftwerk unter Auflagen.

09. Oktober 2008 - Trotz der Moorburg-Entscheidung stimmt eine Mitgliederversammlung der Grünen für den Fortbestand der schwarz-grünen Koalition im Hamburger Rathaus.

10. Oktober 2008 - Vattenfall kündigt an, gegen die strikten Einschränkungen der Kraftwerksgenehmigung zu klagen.

30. Oktober 2008 - Vattenfall reicht beim Oberverwaltungsgericht Klage gegen den Genehmigungsbescheid ein.

7. November 2008 - Auch die Umweltschützer vom BUND Hamburg klagen gegen die Genehmigung.

Anfang April 2009 - Vattenfall verklagt die Bundesrepublik Deutschland wegen der hohen Umweltauflagen vor dem Weltbank-Schiedsgericht in Washington.

30. April 2009 - Die Umweltbehörde gibt eine Einigung mit Vattenfall beim Widerspruch gegen die immissionsrechtlichen Auflagen bekannt.

5. Juni 2009 - Das Kohlekraftwerk soll einen neuartigen Kühlturm erhalten. Damit will der Betreiber Vattenfall sicherstellen, dass es "trotz der scharfen Auflagen" wirtschaftlich arbeiten kann.

24. Februar 2010 - Ein Gericht stoppt den Bau der Fernwärmeleitung von Moorburg nach Altona vorläufig. Ohne die Ableitung der Fernwärme könnte das Kohlekraftwerk aber nicht die Umweltauflagen erfüllen.

26. August 2010 - Vattenfall kündigt an, seine Klage wegen Investitionsbehinderungen beim Kohlekraftwerk Moorburg beim Weltbank-Schiedsgericht fallen zu lassen. Medienberichten zufolge haben sich beide Parteien auf einen Vergleich geeinigt.

9. April 2011 - Technische Probleme werden nach Angaben von Vattenfall voraussichtlich zu einer mehrmonatigen Verzögerung beim Bau des Kraftwerks führen.

29. November 2011 - Die umstrittene Fernwärme-Trasse von Moorburg nach Altona ist vom Tisch. Der Hamburger Senat unter Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) legt den Streit mit Vattenfall bei.

25. Januar 2012 - Vattenfall teilt mit, dass der kommerzielle Betrieb des Kraftwerks wohl erst Anfang 2014 startet.



22. Januar 2013 - Das Oberverwaltungsgericht Hamburg untersagt die sogenannte Durchlaufkühlung für den Betrieb des Kraftwerks. Die Erlaubnis der Hamburger Umweltbehörde wird aufgehoben. Im

April 2013 legen Vattenfall und die Umweltbehörde gegen das Urteil Revision ein. Das Bundesverwaltungsgericht muss jetzt entscheiden.

Juni 2013 - Erstmals werden die Brenner gezündet. Daraufhin zieht eine dunkle Wolke über Moorburg. Einige Anwohner klagen über Kopfschmerzen und Übelkeit. Vattenfall betont, man habe den Wind falsch berechnet, allerdings habe zu keiner Zeit eine Gefahr für die Bevölkerung bestanden. Die Grenzwerte seien eingehalten worden.

22. August 2013 - Die Kessel des Kraftwerks werden zum ersten Mal mit Kohle befeuert. Immer wieder war dieser Test in den Wochen zuvor verschoben worden.

4. September 2013 - Betreiber Vattenfall nimmt einen Hybridkühlturm des Kraftwerks außer Betrieb, nachdem im Kühlwasser Legionellen entdeckt wurden. Die Bakterien können gefährliche Erkrankungen auslösen. Außerhalb des Turms bestehe aber keine Gefahr, teilt Vattenfall mit. Die Ursache für den Legionellen-Befall ist unklar.

27. September 2013 - Feuerwehr und Technisches Hilfswerk suchen nach möglichen Glutnestern im Kohlelager des Kraftwerkes. Tagelang steigen die Temperaturen auf ungewöhnlich hohe Werte - es besteht Brandgefahr. Grund für die Probleme ist nach Angaben von Vattenfall die lange Lagerzeit des gigantischen Kohleberges.

8. Dezember 2013 - Die offizielle Inbetriebnahme des umstrittenen Kohlekraftwerks im Hamburger Stadtteil Moorburg verzögert sich wegen Baumängeln offenbar erneut. Beide Kraftwerksblöcke werden nach Medienberichten erst im dritten Quartal 2014 den kommerziellen Betrieb aufnehmen.

21. März 2014 - Wenige Monate vor der geplanten Inbetriebnahme des Steinkohlekraftwerks will der BUND den Probetrieb gerichtlich ausbremsen. Vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig strengt die Umweltorganisation ein Eilverfahren an, das Vattenfall daran hindern soll, weiter Elbwasser zur Kühlung zu nutzen.

4. April 2014 - Wegen beschädigter Heizflächenrohre verzögert sich die Eröffnung des Kohlekraftwerks erneut. Frühster Eröffnungstermin ist laut Vattenfall Ende Dezember 2014.

17. September 2014 - Der Energiekonzern Vattenfall darf vorerst für den Betrieb des Kohlekraftwerks Wasser aus der Elbe entnehmen. Das Bundesverwaltungsgericht lehnte einen Eileintrag der Naturschutzorganisation BUND ab.

2. Dezember 2014 - Der Termin für die Inbetriebnahme steht offenbar fest. Das Kraftwerk soll am 23. Dezember um 13 Uhr offiziell ans Netz gehen und Strom liefern, wie eine Sprecherin des Unternehmens mitteilte.



19. Dezember 2014 - Die kommerzielle Stromproduktion im Kraftwerk Moorburg beginnt doch später als geplant. Der erste Block des Kohlekraftwerks werde nun vermutlich im Verlauf des 1. Quartals 2015 seinen Betrieb aufnehmen, teilte eine Vattenfall-Sprecherin mit.



Mega-Flop Moorburg!

Bild.de vom 30.12.2014

ENERGIEWENDE MACHT KOHLEKRAFTWERK ÜBERFLÜSSIG ++ KEINE FERNWÄRME ÜBER DIE ELBE ++ VATTENFALL SCHREIBT 1 MILLIARDE EURO AB

Der erste Schornstein raucht bereits. Trotzdem: Das nigelnagelneue Kohlekraftwerk in Moorburg droht schon bevor es überhaupt hochgefahren wird, zur Investitionsruine zu werden. Drei Milliarden Euro für einen Mega-Bau, den keiner braucht.

Wirtschaftssenator Frank Horch (66, parteilos) sagt undiplomatisch offen: „Wir würden das Kohlekraftwerk Moorburg jetzt nicht mehr bauen.“ Vattenfall-Sprecherin Karen Kristina Hillmer zu BILD: „Wir auch nicht, jedenfalls nicht unter den geltenden politischen Rahmenbedingungen.“

Ausgesprochen vielsagend, dem schwedischen Energieriesen gehört das Kraftwerk schließlich. Der Grund für die Probleme: Nach der Energiewende wird auf erneuerbare Ressourcen gesetzt. Strom aus Kohle ist voll out!

Dazu kommt: Der Meiler Moorburg ist völlig überdimensioniert. Er könnte rund 85 bis 90 Prozent des Hamburger Strombedarfs decken. Viel zu viel in Zeiten, in denen Windenergie Konjunktur hat.

Und dann noch das: Moorburg sollte die Fernwärmeversorgung für weite Teile Hamburgs übernehmen, Vattenfall damit mächtig Geld verdienen. Alles Schnee von gestern.

Ein aktuelles Gutachten des BET-Instituts aus Aachen kommt zum Ergebnis, dass eine Fernwärmeleitung von Moorburg über die Elbe nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte.

Das Kraftwerk müsste nämlich jeweils extra hochgefahren werden und würde gleichzeitig wieder überflüssigen Strom produzieren. Deshalb setzt die SPD nun auf Sanierung oder Neubau des alten Kraftwerks Wedel.

UND MOORBURG?

Im Januar soll der erste Block voll in Betrieb gehen. Im Juli soll der zweite folgen. Das versichert Vattenfall.

Und Sprecherin Hillmer ergänzt: „Wir gehen davon aus, dass sich das rechnet.“

Wie, sagt sie nicht.

Tatsache ist: Vattenfall hat bislang schon eine von drei Milliarden Euro, die ins Projekt Moorburg gepumpt wurden, als Verlust abgeschrieben.



St. Maria Magdalena Kirche Moorburg

Eine Kirche am Ort wird 1309 erwähnt. Die protestantische Kirche von 1596-97 gestaltet Lorenz Dohmsen 1684-89 um. Nach Plänen von H.M Brekelbaum folgte ein Umbau in neugotischem Stil 1878-79, den man 1906-07 größtenteils beseitigte.

Den heutigen Kirchenbau kennzeichnen der Westturm des 17. Jahrhunderts, das geschmückte Holztonnengewölbe, der Altaraufbau von Valentin Preuß, die geschnitzte Taufe, die Empore sowie die verzierte Kanzel von 1787.

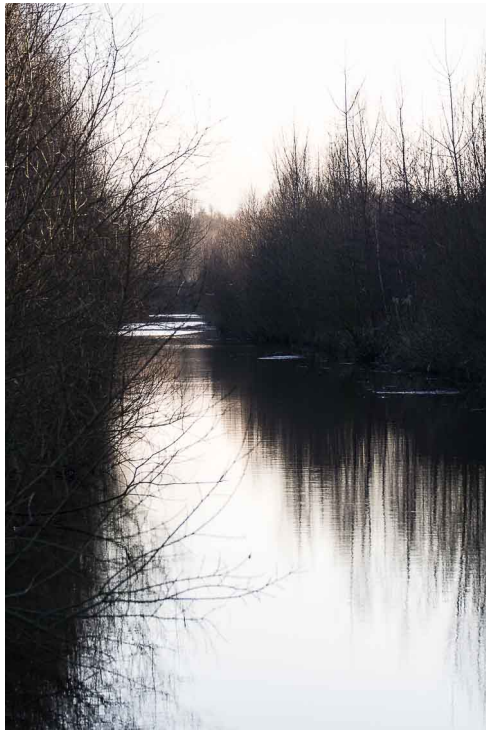
Die oben beschriebene, älteste Kirche in der Region, liegt im Hafenerweiterungsgebiet und ist mit dem Gemeindehaus jetzt das östlichste Gebäude im Ort. Moorburg zählt knapp 800 Einwohner. Mit etwa 430 Gemeindegliedern ist die Kirchengemeinde Moorburg eine kleine, aber sehr lebendige Gemeinde in der Region Süderelbe.

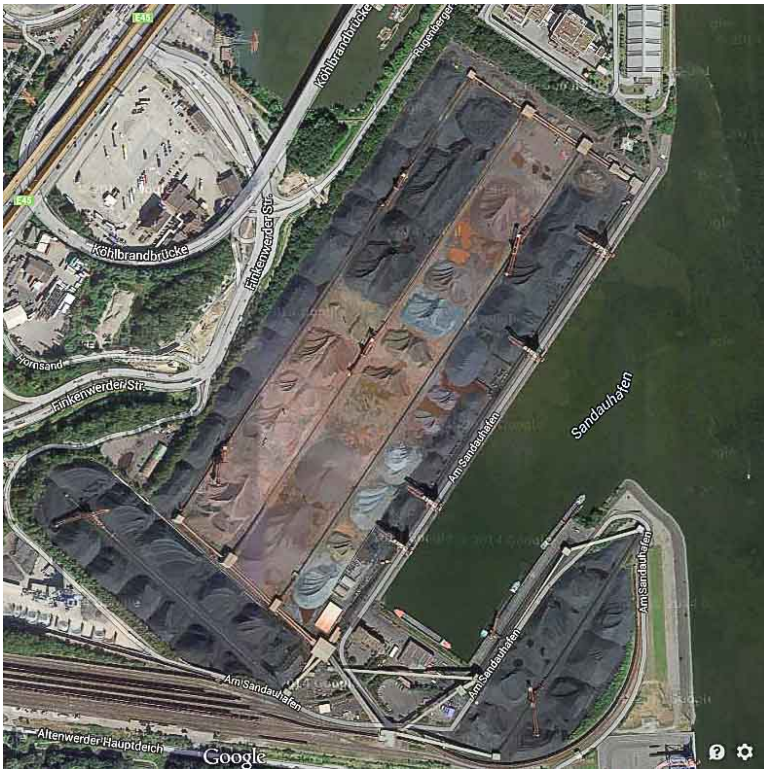












Sandauhafen

Der Hansaport in Hamburg-Altenwerder ist Teil des Hamburger Hafens und seit 1977 Deutschlands größtes Seehafen-Terminal für Schüttgüter (Eisenerz und Kohle). Betreiber ist die Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, eine gemeinsame Tochter der Salzgitter AG sowie der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA).

Im Sandauhafen liegende Seeschiffe werden mit Hilfe von vier Löschrücken zu je 38 t Hakenlast entladen. An dem insgesamt über 760 Meter langen Schiffskai können je nach Schiffsgröße und Art des Gutes bis zu 100.000 Tonnen in 24 Stunden gelöscht werden. Der Weitertransport erfolgt zum größeren Teil auf der Schiene, den kleineren Teil übernehmen Binnenschiffe. Der Hafenbetrieb verfügt über einen eigenen Bahnhof mit 15 Gleisen.

Auf dem Hansaport-Gelände stehen 350.000 m² Freifläche zur Zwischenlagerung der Schüttgüter zur Verfügung.

Im Jahr 2012 wurden am Hansaport 8.469.000 t Eisenerz und 5.131.000 t Kohle umgeschlagen. Bis 2001 wurden hier auch Futtermittel, Dünger, Baustoffe und andere Güter umgeschlagen.

Der Datenaustausch zur Erstellung der Frachtdokumente erfolgt über eine direkte Ankoppelung ans EDI-System des betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmens.



St. Gertrud Altenwerder

Die evangelisch-lutherische Kirche St. Gertrud in Hamburg-Altenwerder ist zusammen mit dem nicht mehr genutzten Friedhof der letzte Rest des ehemaligen Fischerdorfes, das heute vollständig durch das Containerterminal Altenwerder (CTA) und ein angrenzendes Gewerbegebiet ersetzt ist. Der Grünstreifen mit Kirche und Friedhof liegt nun innerhalb dieses Gewerbegebietes.

Geschichte und Bau der Kirche

Das Dorf Altenwerder hatte nachweislich schon um das Jahr 1436 eine eigene Kirche. Ein Kirchenneubau erfolgte 1659, der wiederum 1769 durch den unmittelbaren Vorgängerbau der noch erhaltenen Kirche ersetzt wurde.

Die heutige Kirche wurde 1830 bis 1831 als klassizistischer Emporensaal mit hohen Rundbogenfenstern errichtet. Den von den Architekten Ohnsorg und Facklam entworfenen neugotischen Turm baute man im Jahre 1895 mit 62 Metern Höhe so hoch, dass er auch vom damaligen Gemeindeteil Neuhof (heute ein Teil von Wilhelmsburg) auf der anderen Seite des Köhlbrands gesehen werden konnte. Zeitgleich mit dem Turm erhielt die Kirche eine heute noch funktionsfähige mechanische Kirchturmuhre. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Kirche aufgrund der Nähe zu den Hafenanlagen noch im Jahre 1945 durch einen Bombenabwurf beschädigt. Sie konnte nach Reparaturen bereits 1948 als eine der ersten Kirchen südlich der Elbe wieder eingeweiht werden. Die Sturmflut von 1962 überstand sie weitgehend unbeschädigt, ein Schwelbrand im Jahre 1964 zerstörte die damalige Orgel.

Das Hamburger Hafenerweiterungsgesetz von 1961 hat das Schicksal des Dorfes und der Kirche erheblich beeinflusst. Von 1973 bis 1978 wurden ein Großteil der Häuser und Grundstücke, darunter auch die Kirche, von der Stadt aufgekauft. Viele Jahre lag dann das Gebiet des ehemaligen Dorfes brach, bis das Gelände aufgespült und der neue Containerterminal Altenwerder errichtet wurde.





Friedhof

Der Friedhof lässt sich in seinen Anfängen bis in die Zeit um 1600 zurückverfolgen, die ältesten heute noch vorhandenen Gräber stammen jedoch aus dem 19. Jahrhundert. Viele der Grabinschriften zeigen den früheren Charakter als Bauern- und Fischerdorf. Das beeindruckendste Grabmal steht auf der Nordseite der Kirche und zeigt eine aufgerichtete Engelsplastik auf einem steinernen Sockel. Der Friedhof wird heute nicht mehr genutzt.



Innenausstattung

Der hohe Innenraum wird von einem hölzernen Tonnengewölbe überspannt und durch die von toskanischen Säulen getragenen Emporen stark gegliedert. Auf der westlichen Empore befindet sich die Orgel, die südliche und nördliche Empore sind mit Sitzbänken versehen.

Auf der östlichen Seite des Kirchenschiffs nimmt ein von zwei Säulen flankierter Kanzelaltar mit einem geschnittenen Altarkruzifix die ganze Höhe des Raumes ein. Das beherrschende Element ist hier die Kanzel auf halber Höhe, der restliche Altar ist sparsam geschmückt. Zwischen Altar und den ersten Bankreihen befindet sich ein Taufbecken. An den Wänden hängen acht Gedenktafeln für die in den beiden Weltkriegen gefallenen Mitglieder der Gemeinde.

Die Kirche kann man heute durch den Eingang auf der Nordseite betreten, der ehemalige Haupteingang auf der Westseite unter dem Turm wird nicht mehr genutzt. In diesem Bereich und in der ehemaligen Sakristei wird dauerhaft eine Fotoausstellung mit Bildern zur Geschichte des Dorfes Altenwerder gezeigt.

Nach der Zerstörung der Orgel durch den Brand im Jahre 1964 wurde 1969 die "neue" Beckerath-Orgel eingeweiht. Seit 1971 begleitet sie die jährlich stattfindenden Baumbüthenkonzerte.





1-7
1-6
228 1-3
56 1-6

GEHE
ZU
VERGEBUNG
GUCK
GUCKE
FRÖHE

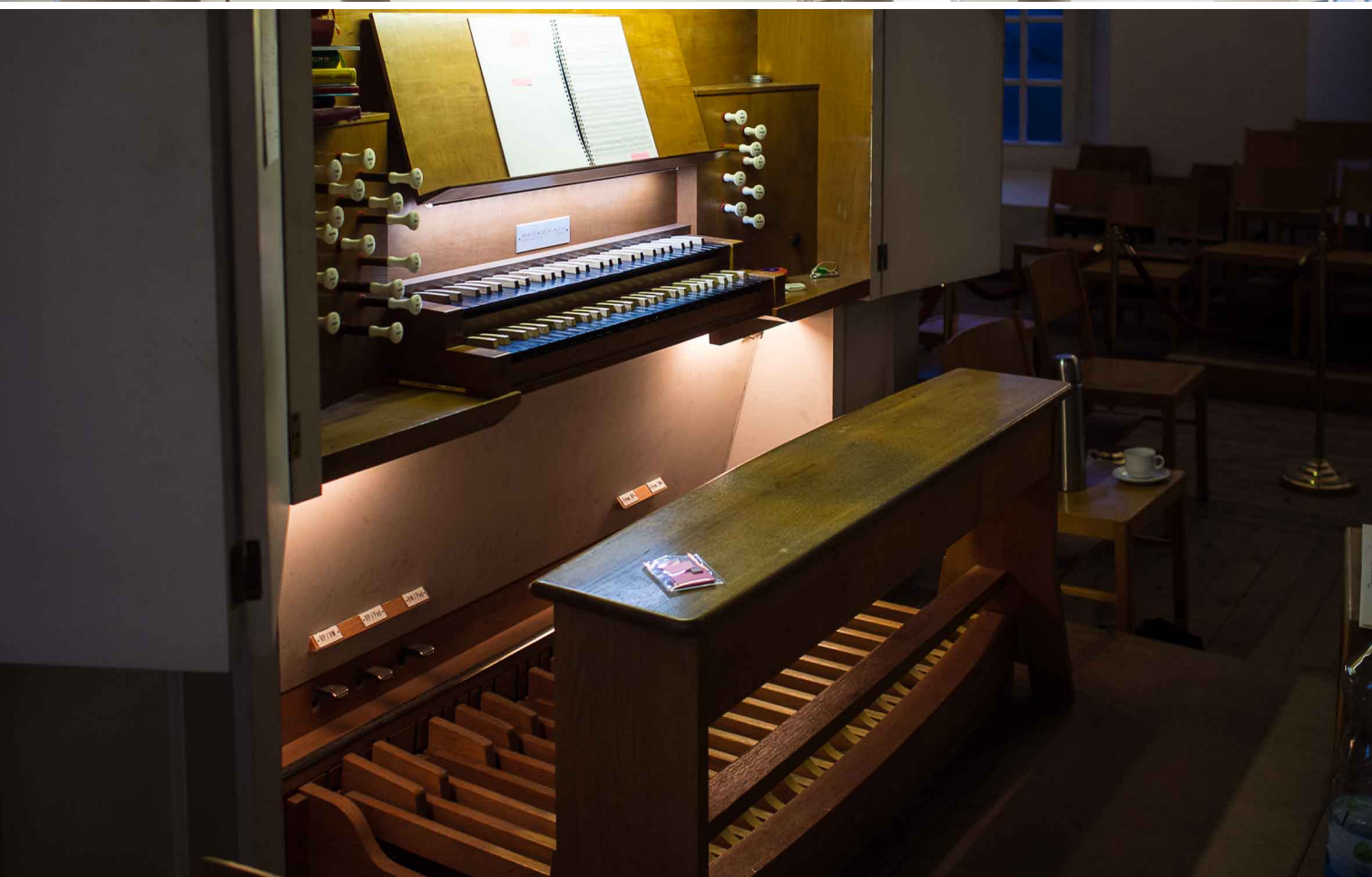
CHRISTUS



Vor dem Krieg



Heute





**Sonntag,
4. Januar, 17 Uhr**

**St. Gertrud
Altenwerder**

Neujahrs konzert

**Orgelmusik
für 4 Hände
und 4 Füße**

*9mal
Orgeln!*

**Dagmar Witt und Petra Müller
an der Beckerath-Organ**

Werke von J.S. Bach, A.F. Hesse,
J. Haydn, L.J.A. Lefébure-Wely,
F.-A. Guilmannt u. a.

St. Gertrud Altenwerder

Altenwerder Querweg
21147 Hamburg

Eintritt frei –

Kollekte für die Restaurierung der
Arp-Schnitger-Organ St. Pankratius Neuenfelde

Zum Abschluss des wundervollen Tages besuchten wir das Neujahrskonzert.

