

ZUSAMMENFASSUNG

des Realisierungskonzepts ECT Delta Terminals (Northern Europe division of Hutchison Port Holdings HPH)

Das von ECT Delta Terminals (Northern Europe division of Hutchison Port Holdings HPH) vorgesehene Layout für einen voll automatisierten Containerterminal basiert auf einer Kombination aus neuen und bereits marktgängigen Technologien, die in allen Bereichen eine hohe Bedienungsqualität sicherstellen sollen. Im Rahmen des Konzeptbeitrags wurde den Bereichen Binnenschifffahrt und Bahnverkehr eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet, um in Hinblick auf den Modal Split eine Verlagerung zu umweltfreundlichen Varianten des Hinterlandtransports sicherzustellen. Die zweite Kaianlage an der Nordseite des Terminals wurde als Anlaufstelle für Binnenschiffe eingerichtet. Auf diese Weise sollen größere Umschlagskapazitäten für Binnen- und Feederschiffe geschaffen werden. Die bahnseitige Verladestelle soll in unmittelbarer Nähe zur wasserseitigen Anschlussstelle positioniert werden. Ermöglicht wird dies durch die Inbetriebnahme einer Loktraverse, die den Flächenverbrauch des Bahnterminals spürbar verringert.

Der Verladeprozess ist vollautomatisiert und ermöglicht eine schnelle Abfertigung. Lkw werden dabei durch vollautomatische Kranbrücken be- und entladen. Auf den Einsatz schadstoffreicher Straddle Carrier wird bewusst verzichtet. Das Lager ist in 35 Lagerblöcke unterteilt. Über jedem Lagerblock fahren zwei vollautomatische Kranbrücken. Am 1.620 Meter langen Hauptkai werden 15 Containerbrücken installiert, die durch eine Kombination aus Dual Cycling, Twin Lifting und Tandem Lifting modernste Umschlagstechnologie erfüllen. Auf der Nebenkaimauer werden Wide Span Gantry Cranes (WSGC) für die Abfertigung von Feeder- und Binnenschiffen installiert. Diese speziellen, schnelllaufenden Containerbrücken sind auf die Feeder- und Binnenschiffe angepasst, um eine effizientere Verladung zu ermöglichen. In Bezug auf die

Umschlagsproduktivität lassen sich 150 Containerbewegungen/Stunde erreichen. Das Terminal hat ein jährliches Umschlagsvolumen von 3,5 Millionen Tonnen. Etwa elf Prozent der Terminalfläche sind als Grünfläche vorgesehen.

Die Nachhaltigkeit des Terminals spielte für das Layout eine hervorgehobene Rolle. Das Terminal wird sich in einem städtisch geprägten Gebiet befinden, wo Lärm, Licht und andere Emissionen auf ein Minimum zu reduzieren sind. Aus Gründen der Nachhaltigkeit erscheint es vorzugswürdig, automatisierte elektrische Geräte zum Einsatz zu bringen. Hierfür sprechen folgende Überlegungen: Elektrische Geräte verursachen keine Abgase. Auch ist eine automatische Bewegung in hohem Maße kontrollierbar und verursacht folglich beim Herablassen der Container weniger Lärm. Schließlich kann die Beleuchtung bei automatisch betriebenen Geräten auf einem niedrigen Niveau gehalten werden.

Nach Überlegungen des Teilnehmers soll es sich bei den automatisch gesteuerten Fahrzeugen (AGVs) um hybride beziehungsweise vollelektronische Varianten handeln. Diese sollen für den kaiseitigen Transport verwendet werden. Hybride Zugmaschinen sollen dem Containertransport zwischen dem Lager und den Bahnkränen dienen. Zwei viel versprechende Alternativen zum Einsatz von AGVs werden gegenwärtig geprüft. Hierbei handelt es sich um sogenannte ECO-Shuttles beziehungsweise vollelektronische Förderbänder. Der Teilnehmer schlägt in seinem Konzeptbeitrag ferner verschiedene Maßnahmen zur Nachhaltigkeit vor, die sich nicht nur auf Gesichtspunkte des Terminal-layouts konzentrieren. Hierzu gehört neben der Verbesserung des Hinterlandanschlusses die Einrichtung eines Lagers zum Containeraustausch im unmittelbaren Hamburger Hinterland. In diesem Zusammenhang sollen Binnenschiffe kontinuierlich zwischen dem CTS und dem Lager zum Containeraustausch verkehren. Der Lkw-Verkehr innerhalb des Hamburger Hafens soll sich auf diese Weise vermeiden lassen.