

Hafenplanung für übermorgen

Seehäfen Innovative Konzepte für Hamburg verbinden Umschlag und Umweltschutz

Von Peter Wörnlein

Wenn in ein paar Jahren im Hamburger Hafen ein weiteres Containerterminal entstehen sollte, wird das sich in mancher Hinsicht von den vorhandenen Anlagen unterscheiden. Das zeigt ein Blick auf die Konzepte, die am vergangenen Mittwoch in der Hansestadt prämiert wurden.

Die Hamburg Port Authority (HPA) hatte im vergangenen August ein Markterkundungsverfahren gestartet, um neue Ideen für den Central Terminal Steinwerder (CTS) zu erhalten, der inmitten des alten Freihafens entstehen soll. Hamburgs Wirtschaftssenator Axel Gedaschko spricht von einem „Paradigmenwechsel“ bei der Hafenplanung. Erstmals werde nicht einfach nur auf Bestellung „eine Kaikante gebaut“.

Eine unabhängige Jury hatte die schwierige Aufgabe, die mehr als 30 Konzepte zu bewerten, und zwar nicht nur im Hinblick auf technische und wirtschaftliche Aspekte, sondern auch in punkto Umweltverträglichkeit. Zwölf Bewerber kamen in die Endauscheidung, darunter Eurogate, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und PSA aus Singapur.

Wasserwand. Warum mit Royal Haskoning ein britisches Beratungs- und Ingenieursunternehmen mit dem ersten Preis bedacht wurde, wird anhand der mageren Präsentationen nicht deutlich. Was den Entwurf von anderen vor allem unterscheidet, sind ein „Wassererlebnispark“ und eine 20 m hohe Wasserwand, die ein benachbartes Wohngebiet gegen den Lärm des vorgeschlagenen Containerterminals abschirmen soll.

Für geringe Schadstoffemissionen sorgen elektrisch betriebene Fahrzeuge für den Transport der Boxen auf dem Terminalareal. Ausschließlich Bahn, Binnen- und Feederschiff sollen die Container zuführen und abholen, Lkw sind nicht vorgesehen. Doch wie das funktionieren soll, wird nicht näher ausgeführt.

Das zweitplatzierte Rotterdamer Umschlagunternehmen ECT wurde ebenfalls für den Entwurf eines innovativen Containerterminals prämiert. Auch hier ist es eines der primären Ziele, den Modal Split in Richtung Wasserstraße und Schiene zu verändern. So ist vorgesehen, an der Nordseite des Terminals schnelllaufende Containerbrücken (150 Moves/Stunde) für die Abfertigung von Feeder- und Binnenschiffen zu installieren.

Teil des Konzepts ist der Bau eines Containerdepots im unmittelbaren



Das Transcare-Konzept sieht Acrylglastunnel in luftiger Höhe vor, damit Besucher den Terminalbetrieb aus der Perspektive eines Kranfahrers besichtigen können.

Hinterland des Hafens. Binnenschiffe sollen eine kontinuierliche Verbindung mit dem CTS sicherstellen.

Wie Royal Haskoning will auch ECT auf dem Terminal automatisch gesteuerte Fahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb verwenden. Zwei Alternativen werden noch geprüft: sogenannte Eco-Shuttles und Förderbänder.

Einen interessanten Ansatz verfolgt die Transcare AG, die sich mit der Hamburger Buss-Gruppe den dritten Platz teilt. Sie hat sich nicht nur intensiver als die übrigen Teilnehmer mit dem Thema auseinandergesetzt, wie ein Containerterminal für Touristen geöffnet werden kann. Auch die Frage, wie sich Lkw-Verkehre vermeiden lassen, hat das Beratungsunternehmen aus Wiesbaden deutlicher beantwortet.

Sortieranlage. Um die Verteilung der Containerströme vom Hinterland auf die Seeterminals und umgekehrt zu vereinfachen und eine Feinverteilung zwischen den Terminals per Lkw zu vermeiden, ist eine „Sortieranlage“ (Rail Transshipment Center, RTC) vorgesehen. Die Container sollen zwischen mehreren Zügen umsteigen: Dies sind einerseits Shuttlezüge, die zwischen Containerterminal und RTC verkehren, andererseits die Fernzüge, die Hamburg mit dem Hinterland verbinden.

Neuartig ist auch der Gedanke, Roller Beds, wie sie für den Palettentransport auf Flughäfen verwendet werden, für die Beförderung der Container auf dem Terminal einzusetzen.

Sowohl Transcare als auch ECT und Royal Haskoning wollen einen Teil der Gesamtfläche begrünen und nur jeweils 100 ha für den Terminal nutzen, der jährlich bis zu 3,5 Mio. TEU umschlagen soll.

Prämiert wurden aber nicht nur Ideen für Containerterminals. Einen der beiden dritten Preise erhielt die Buss-Gruppe für die „bedarfsorientierte“ Entwicklung eines Multi-Purpose-Terminals in drei Phasen. Buss hat das Konzept zusammen mit der Sellhorn Ingenieurgesellschaft, dem Papierlogistiker Pohl & Co. und dem Hafendienstleister Robert Eckelmann erarbeitet.

Stufenplan. Vorgeschlagen wird, zunächst ein Multi-Purpose-Terminal für den in Hamburg nach wie vor wichtigen Umschlag von Schwergut und Projektladung zu bauen. In der zweiten Stufe sollen Flächen für Hafenlogistik- und Hafenindustrie entstehen. Im dritten Schritt könnte dann auch ein Containerterminal mit einer Umschlagkapazität von 1,2 Mio. TEU pro Jahr realisiert werden.

Festgelegt haben sich die Hamburger Hafenplaner mit der Prämierung noch nicht. Die Ergebnisse aus dem Markterkundungsverfahren werden in einen Hafentwicklungsplan eingehen, den die Hamburg Port Authority (HPA) im Herbst vorlegen will. Später wird dann ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet und es folgt die europaweite Ausschreibung. Die reine Bauzeit für die Umgestaltung wird auf sechs Jahre geschätzt. DVZ 9.3.2010

THE SHIPPING CORPORATION OF INDIA LTD.

MUMBAI

Regelmäßige Abfahrten ab Hamburg und Antwerpen nach

INDIEN

KONVENTIONELLER DIENST

| SCHIFF | HAMBURG | ANTWERPEN |
|-------------------------------------|------------|--------------------|
| CHRISTA RICKMERS Mumbai, Chennai | 30.03.2010 | 27.03.2010 |
| Güterannahme | Wallmann | DP World-Berth 468 |

CONTAINER-DIENST

| SCHIFF | HAMBURG |
|-------------|------------|
| MSC MATILDE | 20.03.2010 |
| SCL CHENNAI | 27.03.2010 |