PORT OF HAMBURG
green port special

Seite 6
Hafen Hamburg an der Schnittstelle zwischen Ökonomie und Ökologie

Seite 10
Die Hamburg Port Authority setzt auf nachhaltiges Hafenmanagement

Seite 19
Ökologisch sinnvoller Hinterlandverkehr schließt auch den Straßentransport mit ein

Seite 28
Energieeffiziente Umschlagtechnologien als Qualitätsmerkmal Hamburger Terminals

Port of Hamburg
www.hafen-hamburg.de

Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority

Jens Meier gratuliert HHM zu 25 Jahren Stärkung des Hamburger Hafens

„Mit verlässlichen Informationen, einem geschickten Einsatz ihrer Kommunikationsinstrumente und intensiver Vor-Ort-Kontaktpflege in Europa und Übersee engagieren sich Hafen Hamburg Marketing und ihre Vorgängerorganisation schon seit einem Vierteljahrhundert sehr erfolgreich zum Wohle unserer Hafenwirtschaft.

Die HPA freut sich auf die Fortsetzung einer gut abgestimmten Zusammenarbeit mit HHM, um die Wettbewerbsposition der Häfen von Hamburg und der Metropolregion auch künftig zu festigen und weiter auszubauen."

HHM – ein starkes Netzwerk für die Zukunft. Wir freuen uns auf neue Netzwerker.

Als Mitglied profitieren Sie von folgenden Vorteilen:

- Weltweites maritimes Networking
- Spezielle Leistungspakete für individuelle Anforderungen
- Repräsentanzen im In- und Ausland
- Internationale Messe- und Konferenzbeteiligungen
- Marktanalysen zur Hafen- und Verkehrsentwicklung
- Aktive Pressearbeit, vielfältige Publikationen und breit gefächertes Online-Portal

Hafen Hamburg Marketing e.V.

Tel. 040 377090 • www.hafen-hamburg.de
info@hafen-hamburg.de

Liebe Leserinnen und Leser,

ich heiße Sie herzlich willkommen zur ersten Sonderausgabe „**Port of Hamburg Green Port Special**“ von Hafen Hamburg Marketing.

Green Port? Ein Widerspruch in sich? Nicht in Hamburg! Denn der Nachhaltigkeits- und Umweltschutzgedanke ist mittlerweile zu einem überaus wichtigen Faktor bei unternehmerischen Entscheidungen geworden. Und die Freie und Hansestadt Hamburg hat sich als Vorreiter dieser Entwicklung positioniert. Europäische Umwelthauptstadt, Austragungsort der Green Port Conference, des weltweit ersten Maritimen Umweltkongresses gmec und des Internationalen Umweltrechtskongresses – all das sind Anzeichen dafür, dass Hamburg bei ökologisch nachhaltigen Lösungen Maßstäbe setzt.

Der Hamburger Hafen leistet dazu einen erheblichen Beitrag. Zahlreiche Initiativen und Projekte von Wirtschaft, Politik und anderen Institutionen zeugen von dem großen Engagement, das unsere maritime Branche dem Umweltschutz entgegenbringt. Das „Port of Hamburg Green Port Special“ ist ein Querschnitt durch die Vielzahl der Aktivitäten: Dazu gehören sowohl Praxisbeispiele, die bereits erfolgreich umgesetzt wurden, als auch innovative Denkanstöße und visionäre Zukunftsperspektiven.

Dabei haben wir das Thema aus ganz unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet: Hafenbetrieb und Umschlag werden ebenso beachtet wie Hinterlandverkehr, Logistik und Schifffahrt. Eins wird dabei schnell klar: Es sind nicht immer nur die großen, öffentlichkeitswirksamen Projekte, die das Prädikat „umweltfreundlich“ verdienen. Auch viele kleine Lösungen, die mittlerweile bei den meisten Unternehmen ganz selbstverständlich sind, leisten in ihrer Summe einen großen, nicht zu unterschätzenden Beitrag.

Die Recherchearbeit für das „Port of Hamburg Green Port Special“ hat gezeigt: Der Hamburger Hafen ist voll von Ideen, Visionen, Praxisbeispielen und Projekten, so dass der Platz nicht ausreicht, um alle gebührend darzustellen. Deshalb haben wir uns vorgenommen, das „Port of Hamburg Green Port Special“ in Abständen regelmäßig herauszubringen.

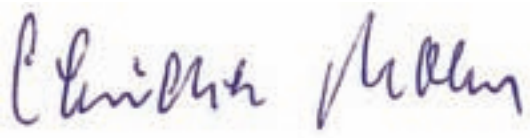
Claudia Roller,
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Denn ebenso rasant und innovationsfreudig wie sich die maritime Branche zeigt, entwickeln sich auch die ökologisch sinnvollen Möglichkeiten und umweltfreundlichen Technologien. Eine spannende Symbiose, die durchaus dauerhaft beleuchtet werden sollte.

Wir von Hafen Hamburg Marketing wollen mit dem „Port of Hamburg Green Port Special“ diesem bedeutenden Thema eine eigene Plattform bieten und hoffen, damit die Beachtung und das Engagement nicht nur in Hamburg und seiner Metropolregion, sondern weit darüber hinaus langfristig zu erhöhen. Denn Umweltschutz geht uns ja bekanntlich alle an.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und freuen uns über Ihre Anregungen. Rufen Sie uns an oder schreiben Sie uns.

Mit freundlichen Grüßen



Claudia Roller
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Inhaltsverzeichnis

Foto: Dietmar Hasenpusch

Effizient und grün:
Effiziente globale Transportketten und ein ökologisch nachhaltiger Hafenbetrieb, passt das zusammen? In Hamburg schon! Der Elbehafen zeigt, dass man durch Ressourcen schonende Maßnahmen nichts an seiner Wettbewerbsfähigkeit verlieren muss – im Gegenteil, sogar an Attraktivität gewinnen kann.

Seite 6

Schnell und zuverlässig:
Die Akteure des Hamburger Hafens setzen im Hinterlandverkehr auf den umweltfreundlichen Schienentransport. Seit dem Jahr 2000 ist das Transportvolumen auf dem Netz der Hamburger Hafenbahn um etwa 65 Prozent gewachsen, im Containerverkehr sogar um rund 130 Prozent. Und der Modal Split soll weiter zugunsten der Bahn und damit zugunsten der Umwelt ausgebaut werden.

Seite 14

Foto: DB AG/Wolfgang Klee

Foto: Hamburg Süd

Verantwortungsbewusst und visionär:
„Deutsche Reeder sind bereit, mehr in den Umweltschutz zu investieren“, erklärte der Verband Deutscher Reeder bereits vor Jahren. Dass dies nicht nur leere Worte sind, belegen unter anderem die Nachhaltigkeitsbemühungen der Hamburger Containerreedereien Hapag-Lloyd und Hamburg Süd.

Seite 40

Impressum

„Port of Hamburg Green Port Special“ ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V.

HERAUSGEBER: Claudia Roller **REDAKTION:** Bengt van Beuningen, Hafen Hamburg Marketing e.V., Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Tel.: +49-40-377 09-110, Fax: +49-40-377 09-199, www.hafen-hamburg.de, www.portofhamburg.com, E-Mail: info@hafen-hamburg.de, info@portofhamburg.com, **REDAKTIONELLE BEARBEITUNG:** BONUM news + marketing, Mattentwiete 6, 20457 Hamburg, Tel.: +49-40-69 79 63 80, Fax: +49-40-69 79 63 88, E-Mail: info@bonum.net, www.bonum.net, Redaktion: Annette Krüger, **GESAMTPRODUKTION + OBJEKTVERWALTUNG:** Küter & Staeck Creativepool, Raboisen 16, 20095 Hamburg, Tel.: +49-40-361 11 50, Fax: +49-40-361 11 510, E-Mail: info@creativepool.de, www.creativepool.de, **GRAFIK:** Matthias Bock, www.bockgraphx.de, **DRUCK:** GK & KK Druck, Altstädter Straße 13, 20095 Hamburg, Tel.: +49-40-323 35 313, Fax +49-40-323 35 353, **FOTOS:** Titelbild: Dietmar Hasenpusch, HHM, Heinz-Joachim Hettchen, Michael Lindner, Michael Zapf, u. a., **ANZEIGENVERWALTUNG:** Jürgen Wenzel, Tel.: +49-4154-853 9-8, E-Mail: wenzel-info@t-online.de

Besuchen Sie uns im Internet: **www.hafen-hamburg.de**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	**Seite 3**
Impressum	**Seite 4**
Hamburg vereint Ökonomie und Ökologie	**Seite 6**
Hamburg setzt auf grünes Hafenmanagement	**Seite 10**
Statement von Hamburgs Wirtschaftssenator Axel Gedaschko	**Seite 13**
Bahn frei für die Schiene im Hinterlandverkehr	**Seite 14**
Die Umwelt-Trucker auf dem Wasser	**Seite 17**
Nachhaltigkeit schließt auch die Straße mit ein	**Seite 19**
Statement von Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium	**Seite 21**
MS „Werner Möbius“: Powermanagement spart Energie	**Seite 22**
Im Fokus: UmweltPartnerschaft Hamburg	**Seite 24**
Statement von Norman Zurke, Unternehmensverband Hafen Hamburg	**Seite 26**
Energieeffiziente Technologie als Qualitätsmerkmal	**Seite 28**
Mit LOTOS zu einer besseren Emissionsbilanz	**Seite 32**
Steigende Nachfrage nach energie-effizienten Logistikimmobilien	**Seite 34**
CO_2-Reduzierung durch umweltfreundliches Transportkonzept	**Seite 36**
STRABAG baut neues HHLA-Containerlager am Burchardkai	**Seite 38**
Reeder leisten maßgeblichen Beitrag	**Seite 40**
gmec setzt Maßstäbe im maritimen Umweltschutz	**Seite 44**
Interview mit Dr. Hermann J. Klein, Vorstand Germanischer Lloyd	**Seite 46**

Hamburg vereint Ökonomie und Ökologie

Effiziente globale Transportketten und ein ökologisch nachhaltiger Hafenbetrieb, passt das zusammen? In Hamburg schon! Der Elbehafen zeigt, dass man durch Ressourcen schonende Maßnahmen nichts an seiner Wettbewerbsfähigkeit verlieren muss – im Gegenteil, sogar an Attraktivität gewinnen kann.

Foto: Michael Zapf

Foto: Michael Lindner

Hamburg verfügt mit seiner geographischen Lage über die Grundvoraussetzungen für ökonomisch und ökologisch intelligente Transportketten.

Rund 11.000 Schiffsanläufe pro Jahr, über 100 Liniendienste und ein jährliches Umschlagvolumen von über 110 Millionen Tonnen. Das sind nur einige der beeindruckenden Kennzahlen, die den Hamburger Hafen zur bedeutendsten Warendrehscheibe in Nordeuropa machen. Der Hamburger Hafen ist für die deutsche und europäische Wirtschaft unersetzbares und zuverlässiges Bindeglied zwischen den weltweiten Beschaffungs- und Absatzmärkten. Hier werden Rohstoffe, Halbfertigerzeugnisse und Endprodukte umgeschlagen und zur Weiterverarbeitung oder zum Konsumenten importiert und exportiert. Hafenwirtschaft, Reedereien, Logistikunternehmen, Transporteure, Empfänger und Versender arbeiten eng zusammen, um alle Prozesse aufeinander abgestimmt zu koordinieren. Dabei spielen heute nicht mehr nur Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und wirtschaftliche Effizienz eine Rolle. Das Thema „Ökologische Nachhaltigkeit“ hat in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen.

Öko-Vorsprung gegenüber dem Wettbewerb

Hamburg verfügt mit seiner zentraleuropäischen Lage über eine natürliche Grundvoraussetzung für ökonomisch wie ökologisch intelligente Transportketten. Rund 70 Seemeilen im Landesinneren gelegen, bietet der Elbehafen sowohl einen attraktiven Transportkostenvorteil als auch einen unschlagbaren Öko-Vorsprung gegenüber Wettbewerbern. Die Waren können mit dem energieeffizienten Seeschiff (siehe Tabelle Seite 9) sehr nah an die Nachfragezentren herangeführt beziehungsweise nahe am Produktionsort abgeholt werden. Auf diese Weise werden die kostenintensiven und emissionsaufwändigen Landtransporte kurz gehalten. Unterstrichen wird der ökologische Vorteil durch die im Vergleich zu den Wettbewerbshäfen der Nordrange sehr hohe Local Commodity Quote: Fast ein Drittel der über Hamburg umgeschlagenen Ladung kommt aus der Metropolregion beziehungsweise ist für diese bestimmt.

Weitere Standortvorteile sind die hervorragende Anbindung über den Nord-Ostsee-Kanal zum gesamten Ostseeraum und die wasser- und landseitige Hinterlandanbindung ins mittel- und osteuropäische Binnenland. Dadurch kommt Hamburg eine in Europa einmalige Schnittstellenfunktion als Transhipment-Hub zu. Hauptverkehrsträger im Transitverkehr sind das Feederschiff und die Bahn, so dass hier in erster Linie die systemtechnischen Vorteile energieeffizienter Verkehrsträger genutzt werden.

Gemeinsames Umweltbewusstsein

In Hamburg ziehen Verwaltung und Wirtschaft gemeinsam an einem Strang, wenn es um die Weiterentwicklung wirtschaftlich sinnvoller und gleichzeitig nachhaltig organisierter Warenströme geht. Ob Hafenerweiterungsprojekte, neue Transport- und Logistiktechnologien oder die Optimierung von Supply Chains – das Bewusstsein für Ressourcen- und Umweltschutz ist mittlerweile tief in den Strukturen der Stadtverwaltung und der Unternehmen verankert. Die Erkenntnis, dass sich Ökonomie und Ökologie nicht ausschließen, sondern ergänzen, hat diese Entwicklung forciert. Wer Energie spart, der schont nicht nur die Umwelt, der senkt auch seine Betriebskosten. Einen besseren Anreiz kann es wohl kaum geben. Entsprechend hat sich das Umweltengagement insbesondere der Hafen- und Logistikwirtschaft in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Zahlreiche unternehmerische Einzelmaßnahmen, Umweltarbeitskreise und Forschungsprojekte sowie die Förderprogramme und Initiativen der Stadt haben maßgeblich zur Verbesserung der Öko-Bilanz in der Hamburger Hafen-, Transport- und Logistikwirtschaft beigetragen. Damit wurde auch ein Beitrag dazu geleistet, dass die Europäische Union Hamburg zur Europäischen Umwelthauptstadt 2011 ernannt hat (siehe Kasten).

Hamburg kann weiter punkten

Aus Sicht der Hafenkunden hält der Hamburger Hafen den richtigen Kurs, wie das Ergebnis einer aktuellen repräsentativen Umfrage, die Ende Februar 2010 von der HypoVereinsbank, Mitglied der UniCredit-Gruppe, präsentiert wurde, belegt. Internationale Containerreedereien äußerten sich in dieser Befragung zur Leistungsfähigkeit der Nord-Range-Häfen Europas. Dabei wurden Amsterdam, Antwerpen, Bremerhaven, Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Wilhelmshaven (Prognose) und Zeebrügge nach unterschiedlichen Bewertungskriterien beurteilt. In der Gesamtwertung überzeugt der Hamburger Hafen mit dem ersten Platz in der Befragung, gefolgt von Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven und Zeebrügge. „Der Hafen Hamburg punktet vor allem mit sehr gutem Ladungspotenzial, Abfertigungsqualität, Hinterlandanbindung und dem Angebot logistischer Dienstleistungen“, sagt Joachim Flecks, Department Director Global Shipping der HypoVereinsbank.

Der Hamburger Hafen ist sowohl in ökonomischer als auch in ökologischer Sicht gut gerüstet für die Herausforderungen der Zukunft. Die Hafenunternehmen und die politischen Entscheider in Hamburg sind sich nicht nur der Bedeutung des Hafens als Arbeitgeber, internationaler Warenumschlagplatz und Wirtschaftsmotor für Deutschland bewusst, sondern auch ihrer Verantwortung, nachkommenden Generationen eine intakte und lebenswerte Umwelt zu hinterlassen.

Hamburg – Europäische Umwelthauptstadt 2011

Hamburg gilt als eine der grünsten und lebenswertesten Städte Europas. Und damit das so bleibt, engagiert sich die Stadt seit Jahren für einen nachhaltigen Umgang mit der Umwelt. Dieser Einsatz wurde auch international honoriert: Im Februar 2009 hat die Brüssler EU-Kommission Hamburg zur Umwelthauptstadt 2011 ernannt. Die Jury begründete ihre Entscheidung mit folgender Erklärung: „Hamburg hat in den vergangenen Jahren und in der Gegenwart große Leistungen erbracht und auf der ganzen Bandbreite exzellente Umweltstandards erreicht. Die Stadt hat sehr ehrgeizige Pläne für die Zukunft, die zusätzliche Verbesserungen versprechen.“ Als European Green Capital wird Hamburg den Titel mit zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen mit Leben füllen, so zum Beispiel einem Internet-Portal, einem Train of Ideas, einem Umweltfilmfestival und einem Umweltgipfel der Jugend. Das Motto „Die ganze Stadt macht mit“ ruft dazu auf, sich aktiv an dem Programm zu beteiligen. Außerdem wird Hamburg als Europäische Umwelthauptstadt am 15. und 16. September 2011 erstmals den Internationalen Umweltrechtstag ausrichten, an dem Umweltjuristen aus aller Welt teilnehmen. Themenschwerpunkte der ersten Tagung, die zukünftig alle zwei Jahre in der Hansestadt ausgetragen werden soll, sind Meeresumweltschutz und Klimawandel. Als maritimer Höhepunkt gilt im Hamburger Umweltjahr der Green Port Congress, der am 14. und 15. September 2011 mit der Hamburg Port Authority als Gastgeber stattfindet.

www.hamburggreencapital.eu

Schifffahrt: Top in Sachen Energieeffizienz

Die Schifffahrt hat in ökologischen Fragen in der öffentlichen Meinung häufig nicht den allerbesten Ruf. Zu Unrecht! Denn während die Schifffahrt 97 Prozent des Welthandelsvolumens transportiert, ist sie gerade einmal für drei Prozent der globalen Emissionen verantwortlich. Kein anderer Verkehrsträger weist eine derart gute Bilanz hinsichtlicht der Energieeffizienz auf, wie ein Vergleich der CO_2-Emissionen des Instituts für Energie und Umwelt (IFEU) in Heidelberg verdeutlicht. Vor dem Hintergrund, dass auf den Haupthandelsrouten mittlerweile Containerschiffe mit 8.000 bis 10.000 TEU Ladekapazität gängig sind, fällt der Vergleich sogar noch positiver zu Gunsten des Seetransports aus. Darüber hinaus unterstreicht die Analyse, dass Hamburg als Eisenbahnhafen und Feeder-Hub für Nord- und Osteuropa auf nachhaltige Hinterlandtransporte setzt.

CO2-Vergleich der Verkehrsträger

			kg/TEU/km
Containerschiff	=	4.800 TEU	0,119
Barge/Feeder	=	400 TEU	0,477
Güterzug	=	80 TEU	0,673
Lkw	=	2 TEU	2,296

Foto: www.mediaserverhamburg.de

In Hamburg ziehen Verwaltung, Wirtschaft und Bürger in Sachen Umweltschutz an einem Strang.

Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Hamburg setzt auf grünes Hafenmanagement

Mit der Hamburg Port Authority (HPA) verfügt die Stadt über ein wirtschaftlich und technisch hochqualifiziertes Hafenmanagement. Neben dem reibungslosen Betrieb ist die bedarfs- und umweltgerechte Hafenentwicklung eine der prioritären Aufgaben.

Der HPA kommt als Hafenmanagementgesellschaft eine besondere Rolle bei den Nachhaltigkeitsprojekten im Hamburger Hafen zu: So ist die HPA eines der Gründungsmitglieder von ECOPorts (www.ecoports.com), einem Netzwerk mit 150 europäischen Häfen, das die Kommunikation und den Informationsaustausch in Umweltfragen fördert. 2009 hat die HPA bei der internationalen Hafenkonferenz der „International Association of Ports & Harbors“ (IAPH), die in Hamburg stattfand, erneut unterstrichen, welchen Stellenwert Klimaschutz, effiziente Logistikketten und eine umweltfreundliche Hafenanbindung an der Elbe haben. So wurde unter Beteiligung der HPA unter anderem der „Environmental Ship Index (ESI)“ und der „Carbon Footprint (CFP)“ erarbeitet und während der Konferenz vorgestellt – zwei Messgrößen für Umweltfreundlichkeit und Kohlendioxidausstoß von Schiffen, die zukünftig bei der Berechnung von Hafennutzungsentgelten eine Rolle spielen sollen. Damit einher geht auch die Koalitionsvereinbarung des Hamburger Senats, wonach Hafenentgelte nicht mehr nur nach Schiffsgröße, sondern auch in Bezug auf Umweltfreundlichkeit kalkuliert werden sollen.

Durchdachte Schiffsabfallentsorgung

Schon vor Jahren hat sich die Hansestadt für einheitliche europäische Standards bei der Entsorgung von Altöl- und Schiffsabfällen eingesetzt. Auf Hamburger Initiative hin gilt heute EU-weit das verursacherbasierte Kostendeckungssystem bei der Schiffsabfallentsorgung in Hafenauffangeinrichtungen, so dass kein Anreiz mehr besteht, auf See zu verklappen. Mit dieser Pflichtabgabe hat Hamburg einen Meilenstein in der umweltfreundlichen Entsorgung von Schiffsabfällen gesetzt.

Sollte es im Hamburger Hafen trotz aller Vorsichtsmaßnahmen zu einem Öl- oder Chemikalienunfall kommen, dann tritt sofort ein 24/7-Bereitschaftsdienst in Aktion. Diesem Krisenstab gehört neben der Wasserschutzpolizei auch die Feuerwehr an, die im Hamburger Hafen über eine hochmoderne Technik- und Umweltwache sowie speziell ausgebildete Fachleute verfügt. Ebenfalls involviert ist die Be-

hörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die die Auswirkungen der Verschmutzung untersucht und die Reinigung veranlasst, um den Umweltschaden möglichst gering zu halten.

Maßstäbe setzt Hamburg auch im Bereich der Baggergutbehandlung, für die ein spezielles Sedimentmanagement-Konzept entwickelt wurde. Die HPA baggert jedes Jahr rund eine Million Kubikmeter belastete Elbesedimente aus der Norder- und Süderelbe sowie den Hafenbecken aus, um der Schifffahrt zuverlässige Wassertiefen zu gewährleisten. Damit leistet sie einen Beitrag dazu, belastete Sedimente, die vor allem aus dem Oberlauf der Elbe stammen und sich in den Hafenbecken ablagern, aus dem Gewässer zu nehmen. Das Baggergut wird in der Anlage für Mechanische Trennung von Hafensediment (Metha) behandelt und entweder als Dichtungsmaterial verwertet oder auf den Deponien Francop und Feldhofe eingelagert. Diese Lagerstätten werden langfristig begrünt und zu Naherholungsgebieten aufgewertet.

Darüber hinaus engagiert sich die HPA im Rahmen der „Flussgebietsgemeinschaft Elbe“ sowie der „Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe“ mit dem Ziel, Maßnahmen zur Schadstoffsanierung auch im Oberlauf der Elbe umzusetzen.

Foto: HHM

Die HPA sorgt für zuverlässige Wassertiefen.

Foto: HPA

Naherholungsgebiet in Francop.

Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe – eine ökologisch verträgliche Maßnahme

Foto: Thomas Hampel

Die bevorstehende Fahrrinnenanpassung der Elbe ist das wichtigste Entwicklungsprojekt für den Hamburger Hafen. Es stellt sicher, dass auch zukünftig die größten Container- und Massengutschiffe die Elbmetropole erreichen können. Nur so wird der Hafen seine Wachstumspotenziale ausschöpfen und weiterhin seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Warenverkehr mit leistungsfähigen Schnittstellen zum Hinterland erfüllen können. Der ökologische Nutzen liegt dabei auf der Hand: Die Fahrrinnenanpassung ist eine Investition in ein im Vergleich zu Bahn und Lkw sehr energieeffizientes Transportsystem. Allein ein Containerschiff mit 8.000 TEU Ladekapazität transportiert so viel Volumen wie 160 Güterzüge oder 6.400 Lkw. Gleichzeitig sollen die Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung auf Natur und Umwelt möglichst gering gehalten werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein Strombaukonzept entwickelt, das die hydrologischen und damit auch die ökologischen Folgen des Fahrrinnenausbaus weitgehend minimiert. Umfangreiche ökologische Untersuchungen haben gezeigt, dass durch dieses Ausbaukonzept gravierende Schädigungen des Ökosystems Tideelbe vermieden werden können. Gleichwohl werden in diesen Untersuchungen festgestellte Beeinträchtigungen durch entsprechende ökologische Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert. Dies gilt im besonderen Maße für die ermittelten Beeinträchtigungen der durch das Vorhaben betroffenen europäischen Fauna-Flora-Habitat-Schutzgebiete. Die zahlreichen Kompensationsmaßnahmen auf einer Gesamtfläche von rund 900 Hektar werden im sogenannten Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt. Die Ausgleichsmaßnahmen zielen im Wesentlichen darauf ab, tidebeeinflusste Flachwasser- und Uferlebensräume zu stärken oder neu zu schaffen. Die Ausgleichsmaßnahmen passen sich zielgenau in die Konzeption der vom Hamburger Senat 2009 ins Leben gerufenen „Stiftung Lebensraum Elbe“ ein. Die Stiftung soll neue Flachwasserbereiche schaffen, Wattflächen erhalten und entwickeln, alte Elbarme und Nebengewässer wieder tideoffen an die Elbe anbinden und Ufer wieder naturnäher gestalten. Als Startkapital hat die Stiftung 10 Millionen Euro erhalten. Außerdem bekommt sie zukünftig vier Prozent des Hafengeldes pro Jahr. Je stärker sich der Hafen entwickelt, wozu schließlich auch die Fahrrinnenanpassung einen entscheidenden Beitrag liefern wird, desto stärker wird die Stiftung also davon profitieren. Eine Strategie mit Zukunft.

www.fahrrinnenausbau.de, www.zukunftelbe.de, www.tideelbe.de

Effizientes Flächenmanagement

Die optimale und vorausschauende Umstrukturierung und Nutzung der zur Verfügung stehenden Hafenflächen ist elementarer Bestandteil der Nachhaltigkeitsbemühungen der HPA. Eines der ehrgeizigsten Umstrukturierungsprojekte im Hamburger Hafen ist die Entwicklung des neuen Central Terminals Steinwerder (CTS). Dafür hat die HPA ein bisher einzigartiges internationales Markterkundungsverfahren für die zukünftige Nutzung des 125 Hektar großen Areals eingeleitet. Das Ziel: Die Fläche im Herzen des Hafens effizient und marktgerecht zu nutzen und dabei gleichzeitig Umwelt- und Nachhaltigkeitsgesichtspunkte zu berücksichtigen. Die drei besten konzeptionellen Darstellungen wurden Ende Februar 2010 von einer unabhängigen Jury prämiert.

Platz 1 ging an das Containerterminal-konzept des Beratungsunternehmen Royal Haskoning. Dabei wird für den Lkw-freien Betrieb die Errichtung eines zusätzlichen Inlandterminals empfohlen, an dem leere und volle Container konsolidiert und per Bahn zum CTS geliefert werden. Der zweitplatzierte Beitrag von ECT Delta Terminals umfasst eine vollautomatisierte Containeranlage: Bei den automatisch gesteuerten Fahrzeugen (AGV) soll es sich um hybride beziehungsweise vollelektronische Zugmaschinen handeln. Alternativ wäre auch der Einsatz sogenannter ECO-Shuttles beziehungsweise vollelektronischer Förderbänder möglich. Eine äußerst innovative Lösung bietet die TransCare AG auf Platz 3. Auch hier wird ein Lkw-freies Containerterminal mit einer zentralen Annahmestelle außerhalb des Hafens vorgeschlagen, das über Bahnshuttles mit dem CTS verbunden ist. Außerdem werden in die Kaimauer integrierte Strömungskraftwerke, Solartechnik sowie Energierückgewinnungssysteme bei Kränen berücksichtigt. Nach Abschluss der Markterkundung wird die HPA auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse eine Projektentscheidung treffen, wie und wann das neue Terminal entwickelt werden soll.

Ausbau der Schienen-infrastruktur

Der Hamburger Hafen ist schon jetzt mit einem Bahnanteil von knapp 30 Prozent der größte Eisenbahnhafen Europas. Zwölf Prozent des gesamten deutschen Schienengüterverkehrs beginnen oder enden im Hamburger Hafen. Die HPA will die Entwicklungsmöglichkeiten dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers noch weiter stärken. Die Hafenmanagementgesellschaft geht davon aus, dass die Zahl der täglichen Güterzüge mittelfristig auf 400 ansteigen wird. Dies erfordert neben einer Weiterentwicklung der Gleis- und Signaltechnik vor allem einen Ausbau der bestehenden Schieneninfrastruktur und eine Förderung von optimierten Bahnprozessen. Bereits 2007 hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit der HPA mit dem Masterplan „Hafenbahn Hamburg 2015“ die Weichen für eine zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur im und rund um den Hamburger Hafen gestellt. Zahlreiche Maßnahmen sind bereits umgesetzt, die Planungen für die weitere Realisierung des Modernisierungsprogramms laufen.

Landenergieversorgung

Ein Projekt, das in Hamburg ebenfalls verfolgt wird, ist die landseitige Energieversorgung von Schiffen, um langfristig die Schadstoffbelastung im Hamburger Hafen zu reduzieren. Zu diesem Zweck hat die Behörde für Wirtschaft und Arbeit bei der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd ein Gutachten zum Thema „Verringerung der Emissionen von Kreuzfahrtschiffen in Hamburg“ in Auftrag gegeben. Der Industrieverband Hamburg, der Energieversorger Vattenfall und die Siemens AG haben zu diesem Thema ebenfalls eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Die Umweltbehörde untersucht konkret die Realisierbarkeit eines Landstromanschlusses sowie alternativ einer landseitigen Gasversorgung für den Neubau der Kreuzfahrtterminals. Die Hamburg Port Authority (HPA) beteiligt sich ihrerseits an einer weltweit aufgestellten Arbeitsgruppe der World Ports Climate Initiative zur Untersuchung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von Lösungen zur Landstromversorgung verschiedener Schiffstypen.

Grafik: TransCare

Das Terminal der Zukunft nach der Vorstellung von TransCare.

GreenPort Congress 2011 in Hamburg

Die Hamburg Port Authority (HPA) wird im kommenden Jahr am 14. und 15. September Gastgeber der 6. Internationalen Hafen- und Umweltkonferenz GreenPort Congress 2011 sein. HPA-Geschäftsführer Jens Meier wurde der „Staffelstab“ für diese bedeutende Veranstaltung, die in Kooperation mit der „Eco Ports Foundation“ und der „European Seaports Association (ESPO)“ durchgeführt wird, Ende Februar bei der GreenPort 2010 in Stockholm übergeben. Dort tagten über 200 Hafen- und Umweltexperten aus der ganzen Welt. „Eine hochkarätige Konferenz wie GreenPort gibt weitere Impulse für eine nachhaltige und umweltverträgliche Entwicklung des Hamburger Hafens“, so Meier. „Wir freuen uns besonders, dass es gelungen ist, die Konferenz 2011 nach Hamburg zu holen, wenn die Hansestadt auch Europäische Umwelthauptstadt ist“, so Hamburgs Wirtschaftssenator Axel Gedaschko.

www.green-port.net

„Ein wichtiger Beitrag der Hafen- und Logistikwirtschaft“

Statement von Axel Gedaschko, Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit in Hamburg.

Der Hamburger Senat begreift Ökonomie und Ökologie als zwei Seiten einer Medaille. Wirtschaftliches Wachstum und der Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen, aber auch die sozialen Ziele müssen miteinander vereinbar sein. Einen wichtigen Beitrag liefert hierzu auch die Hafen- und Logistikwirtschaft. Als energie- und flächenintensive Branche im Herzen der Stadt stehen Umweltschutz und Nachhaltigkeit unter besonderer Beachtung. Der bereits seit Jahrzehnten bestehende Dialog zwischen Hafenwirtschaft und Politik wurde durch den Beitritt von Unternehmen aus der Hafenwirtschaft zur „UmweltPartnerschaft Hamburg“ noch intensiviert.

Axel Gedaschko

Als Stadt am Wasser sind Klimaschutz und Klimafolgenanpassung von besonderer Bedeutung. Der Senat hat für Hamburg konkrete Ziele zum Klimaschutz definiert. Das entsprechende Klimaschutzkonzept sieht vor, den CO_2-Ausstoß zunächst bis zum Jahr 2012 um zwei Millionen Tonnen und bis zum Jahr 2050 um insgesamt 80 Prozent zu verringern. Eine Anerkennung für Hamburgs Engagement im Umwelt- und Klimaschutz ist die Auszeichnung „Green Capital 2011“ – Europäische Umwelthauptstadt 2011. Die Stadt wurde unter 35 europäischen Bewerberstädten von einer durch die Europäische Kommission eingesetzten Jury ausgewählt. Die Experten sind zu dem Schluss gekommen: „Hamburg has a strong green vision.“

Einen wesentlichen Beitrag leisteten dazu auch der Hamburger Hafen und die Schifffahrt. Vor dem Hintergrund internationaler und nationaler Vorgaben werden Ziele wie die Reduzierung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen im Hafen und auf den Wasserwegen verfolgt. So wurde im Januar 2010 die „Schwefel-Richtlinie“ der EU im Hamburger Hafen umgesetzt, durch die eine massive Reduzierung der Partikelemissionen um 70 Prozent erreicht wird. Bei Schwefeldioxid sind sogar Reduktionen um bis zu 90 Prozent möglich.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens definiert sich auch durch ein nachhaltiges Hafenmanagement. So wird derzeit zusammen mit anderen großen europäischen Häfen an einer umweltbezogenen Komponente beim Hafengeld gearbeitet. Auch die Organisation umweltfreundlicher Transportketten und die Entwicklung neuer Antriebstechnologien sowie umweltfreundlicher Kraftstoffe wird mit Nachdruck betrieben. Zur Verbesserung der Verkehrssituation im Zu- und Ablaufverkehr des Hafens investiert der Senat in den Ausbau der Infrastruktur und fördert die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff.

Zusätzlich arbeitet die Hamburg Port Authority (HPA) an einem Tideelbemanagement sowie einem internationalen Projekt zur Schadstoffsanierung der Elbe. Die HPA leistet beispielsweise durch die Schaffung eines Naturschutzgebiets an der Norderelbe einen wichtigen Beitrag zum Sedimentmanagement des Flusses. Mit einem Aufwand von 36 Millionen Euro wird dieses Gebiet zu einem regelmäßig überfluteten Flachwassergebiet umgestaltet. Die HPA übernimmt durch Zuwendungen aus dem Hafengeld auch den Hauptteil der Finanzierung der Stiftung Lebensraum Elbe, die mit einem Grundkapital von 10 Millionen Euro ausgestattet ist.

Um das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung des Hamburger Hafens weiter voranzutreiben, wird Hamburg im folgenden Jahr zudem Gastgeber der internationalen Fachkonferenz „GreenPort 2011“ sein. Auf dieser hochkarätigen Veranstaltung werden Hafen- und Umweltexperten die neuesten Trends und Lösungen aktueller Probleme in diesem Bereich vorstellen und diskutieren und so auch für Hamburg neue Impulse setzen.

Bahn frei für die Schiene

Foto: DB AG/Georg Wagner

Die Akteure des Hamburger Hafens setzen im Hinterlandverkehr auf den umweltfreundlichen Schienentransport. Seit dem Jahr 2000 ist das Transportvolumen auf dem Netz der Hamburger Hafenbahn um etwa 65 Prozent gewachsen, im Containerverkehr sogar um rund 130 Prozent. Und der Modal Split soll weiter zugunsten der Bahn und damit zugunsten der Umwelt ausgebaut werden.

Nicht umsonst wird Hamburg als Eisenbahnhafen bezeichnet: Rund 220 Güterzüge mit über 4.300 Waggons werden täglich über das Netz der Hamburger Hafenbahn abgewickelt. Mehr als zwölf Prozent des deutschen Schienengüterverkehrs beginnen oder enden auf Gleisen des Hamburger Hafens. Der Anteil von aktuell 30 Prozent der Bahntransporte am gesamten Ladungsaufkommen – beim Containerfernverkehr liegt er sogar bei 70 Prozent – soll weiter ausgebaut werden. Prognosen zufolge könnte das Volumen bis 2015 auf täglich über 400 Güterzüge steigen. Über 70 nationale und internationale Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen bereits das 330 Kilometer lange Schienennetz im Hafen. Sie bieten ein engmaschiges Netz an Wagenladungsverkehren, Shuttle- und Ganzzugverbindungen in den gesamten europäischen Raum an und haben im vergangenen Jahr knapp 34 Millionen Tonnen Schienengüter über den Hamburger Hafen distribuiert.

Größter Eisenbahnkunde des Hamburger Hafens ist die Deutsche Bahn (DB) mit ihren auf Schienengüterverkehr spezialisierten Tochtergesellschaften. So hat DB Schenker Rail, eine der führenden Güterbahnen in Europa, 2009 insgesamt 23,2 Millionen Tonnen auf der Schiene von und nach Hamburg gefahren. Dazu gehören auch über 1 Million TEU im Kombinierten Verkehr (KV). Pro Woche sind das rund 625 Züge, die durch DB Schenker Rail über die Elbmetropole gesteuert werden. DB-Angaben zufolge konnte das Unternehmen damit 500.000 Tonnen CO_2 durch die Vermeidung von Lkw-Fahrten in 2009 einsparen.

Deutsche Bahn strebt 20-prozentige CO_2-Reduzierung an

Sämtliche Aktivitäten von DB Schenker sind integraler Bestandteil des DB-Klimaschutzprogramms 2020. Mit diesem ehrgeizigen Programm will der DB-Konzern seinen spezifischen CO_2-Ausstoß, also die auf die

Verkehrsleistung bezogenen Emissionen, zwischen 2006 und 2020 weltweit um weitere 20 Prozent senken. Das Ziel baut auf die Erfolge der vergangenen Jahre auf: Seit 1990 hat die DB die CO_2-Emissionen im Schienenverkehr bereits um knapp 40 Prozent reduziert. DB Schenker leistet dazu einen entscheidenden Beitrag und hat in allen Geschäftsfeldern konkrete Einsparungsziele verankert.

Ein Beispiel dafür ist der KV von DB Intermodal. Hier wird der Hauptlauf umweltfreundlich auf der Schiene zurückgelegt, Lkw übernehmen Vor- und Nachlauf. Die Züge von DB Intermodal verbinden täglich alle wichtigen Wirtschaftszentren in Europa und binden die Häfen an das Hinterland an. So entlastet DB Intermodal die Atmosphäre im Vergleich zum reinen Straßenverkehr jährlich um 1,3 Millionen Tonnen CO_2. Gleichzeitig stellt DB Schenker sicher, dass bis 2014 alle eigenen sowie die von Subunternehmern eingesetzten Fahrer in Europa – über 20.000 Lkw-Profis – in energiesparender Fahrweise geschult werden. Zudem verstärkt das Unternehmen den Einsatz moderner, energieeffizienter Fahrzeuge.

Die Güterbahn DB Schenker Rail ist das Rückgrat der Nachhaltigkeitsbemühungen von DB Schenker. Eine wichtige Rolle spielt dabei, dass inzwischen 96 Prozent der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr klimafreundlich mit elektrischer Traktion erbracht werden. Mit den rund 5.400 Güterzügen werden auf diese Weise Tag für Tag Europas Straßen um mehr als 100.000 Lkw-Fahrten und die Umwelt um 23.000 Tonnen CO_2 entlastet. Darüber hinaus hat das Unternehmen in den vergangenen Jahren rund eine halbe Milliarde Euro in ein Remotorisierungsprogramm der Fahrzeugflotte investiert, in dessen Rahmen Diesellokomotiven mit neuen, klimafreundlichen Motoren ausgestattet werden.

EcoTransIT World gibt den Überblick über die Umweltbilanz

DB Schenker Rail holt aber auch seine Kunden mit ins Boot: Über das Öko-Produkt Eco Plus können sie auf allen europäischen Relationen gegen einen geringen Aufpreis eine CO_2-freie Transportoption wählen. Auf Kundenwunsch wird die für einen Transport benötigte Energie komplett aus regenerativem Strom ersetzt. Auf diese Weise kann ein Kunde, der einen 1.000 Tonnen schweren Ganzzug von Hamburg nach München schickt, verglichen mit dem regulären Schienentransport insgesamt rund 20 Tonnen CO_2 vermeiden. Gegenüber dem Lkw spart er sogar mehr als 55 Tonnen CO_2.

Foto: DB AG/Max Lautenschläger

Rund 220 Güterzüge werden mit Hilfe modernster Technik täglich über den Hamburger Hafen distribuiert.

Kunden können ihre Umweltbilanz auch konkret überprüfen. Auf Initiative von DB Schenker Rail und sechs weiteren europäischen Bahnen wurde das Online-Tool EcoTransIT World (www.ecotransit.org) entwickelt. Es errechnet für weltweite Transportketten die präzisen Energie- und Emissionsdaten und vergleicht sie hinsichtlich der Verkehrsmittel Zug, Lkw, Binnen- und Seeschiff, Flugzeug sowie KV. Damit wird es ganz einfach, sich für den ökologisch und wirtschaftlich sinnvollsten Transport zu entscheiden.

Siemens verlagert Transporte auf die Schiene

Dass solche Öko-Angebote nicht nur geplant und kommuniziert, sondern auch tatsächlich umgesetzt werden, zeigt das folgende Projekt: DB Schenker Rail hat im April dieses Jahres im Auftrag des Technologiekonzerns Siemens damit begonnen, in Graz gefertigte Drehgestelle von Passau nach Hamburg zu transportieren. Von dort aus geht es per Schiff weiter nach China, wo die Drehgestelle in Hochgeschwindigkeitszüge eingebaut werden. Die Transporte sollen bis August 2011 andauern. In dieser Zeit werden per Einzelwagenverkehr 1.440 Drehgestelle auf 700 Wagen transportiert. Bisher erfolgte der Verkehr per Lkw. Mit der Verlagerung auf die Schiene spart Siemens rund 600 Tonnen Kohlendioxid ein. „Der Schienengüterverkehr bietet in puncto Umweltverträglichkeit klare Vorteile. So können mit den jüngsten Transporten für unseren langjährigen Kunden Siemens insgesamt rund 600 Lkw-Fahrten eingespart werden“, betont Karsten Sachsenröder, Vorstand Vertrieb bei DB Schenker Rail.

Foto: DB AG/Max Lautenschläger

Karsten Sachsenröder

KURZ UND KNAPP

>>> TFG Transfracht, ein 50/50-Joint Venture der Hamburger Hafen und Logistik AG und DB Schenker Rail, verfügt mit dem AlbatrosExpress über das dichteste Zugnetzwerk im Seehafenhinterlandverkehr in Europa. Der AlbatrosExpress vernetzt den Hamburger Hafen über rund 15.000 Verbindungen jährlich mit 20 KV-Terminals in drei Ländern – Deutschland, Österreich und Schweiz. Erst im Februar hat das Unternehmen sein Zugkonzept in Österreich erweitert. Damit hat sich die mögliche Transportkapazität in dem Alpenland auf insgesamt 26 Züge pro Woche erhöht.

Foto: Eurogate

>>> Die **boxXpress.de GmbH,** ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, an dem Europas größter Containerterminalbetreiber Eurogate, die TX Logistik AG und ERS Railways B.V beteiligt sind, bietet ein integriertes Transportnetzwerk von den deutschen Seehäfen nach Süddeutschland und Südosteuropa. Mitte April dieses Jahres hat das Unternehmen eine neue Containerzugverbindung zwischen dem Hamburger Hafen und Frankfurt am Main aufgenommen. Drei Abfahrten pro Woche und Richtung werden im Nachtsprung angeboten.

>>> Im April 2010 hat die Hamburger **Kali-Transport Gesellschaft mbH (KTG)** ihr neues WerraKombi Terminal (WKT) in Philippsthal an der Werra in Betrieb genommen. Das auf die Lagerung und den Umschlag von trockenen Massengütern spezialisierte Unternehmen hat mit dem KV-Terminal das KTG-Netz der Baltic Train-Schienensystemverkehre erweitert. Das WKT übernimmt eine Verteilerfunktion bei der Abfertigung der Containerzugverbindungen. Der Baltic Train wird als offene Zugverbindung von Verladern aus Industrie und Handel, Reedereien und Speditionen genutzt. Das WerraKombi Terminal bietet der regionalen hessischen Wirtschaft eine neue Verlademöglichkeit im umweltfreundlichen Kombinierten Ladungsverkehr.

>>> Die Hafenlogistikkonzerne **Eurogate** und **HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG** wollen gemeinsam mit einem Joint Venture ihrer Intermodal-Töchter in Deutschland Hinterlandterminals und Depots für den Containerverkehr von und zu den deutschen Häfen errichten. An den Terminals im Binnenland sollen Containermengen gebündelt und dann mit klimaschonenden Shuttlezugsystemen in die deutschen Seehäfen gebracht werden. Der Seehafen rückt damit näher zum Kunden. Geplant sind Hinterlandterminals in den deutschen Produktions- und Verbraucherzentren mit besonders hohen Transportaufkommen.

>>> Walter Schulze-Freyberg, Geschäftsführer der **Polzug Intermodal GmbH**, wurde vom Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen mit der „Goldenen Umweltschiene“ ausgezeichnet. Der 56-Jährige hat maßgeblich dazu beigetragen, Polzug zu einem führenden Anbieter von schnellen, nachhaltigen Transporten auf der Schiene zwischen den nordeuropäischen Containerhäfen und Mittel- und Osteuropa auszubauen. Die HHLA-Tochtergesellschaft hat einen entscheidenden Anteil daran, dass die wachsenden Gütermengen aus den Nordseehäfen klimaschonend auf die Schiene in die aufstrebenden Vorlkswirtschaften Osteuropas transportiert werden. Seit der Gründung hat das Unternehmen nach eigenen Angaben bereits rund 200.000 Tonnen des klimaschädlichen CO_2 eingespart.

Die Umwelt-Trucker auf dem Wasser

Als Eisenbahnhafen ist die Stärke Hamburgs im Hinterlandverkehr klar definiert: Der Modal Split spricht für die Schiene. Mit einem Anteil von bisher zwölf Prozent am Gesamtvolumen im Hinterlandverkehr kann die Binnenschifffahrt da nicht mithalten. Beim Containertransport sind es sogar nur zwei Prozent. Aber das soll sich ändern: Es gibt zahlreiche Initiativen von Behörden, Verbänden und Unternehmen, das Leistungspotenzial der Wasserstraßen im Hafen- und Hinterlandverkehr der Elbmetropole besser zu nutzen.

Grafik: Eckelmann

Mit einem trimodalen Hub bei Hamburg soll die Hafeninfrastruktur entlastet werden.

Die Carl Robert Eckelmann AG ist in Hamburg einer der engagiertesten Verfechter der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt. 1865 gegründet, ist der Hafendienstleister unter anderem auf Transportleistungen und die Just-in-Time-Versorgung von regionalen Industriebetrieben spezialisiert. Die Flotte umfasst Schubboote und Schlepper, Tankschiffe, Tankleichter sowie mehr als 120 Trockenleichter mit rund 80.000 Tonnen Gesamtkapazität.

„Früher war der Wassertransport im Hamburger Hafen von viel größerer Bedeutung und die Elbe die verkehrsreichste Wasserstraße Europas. Im Zuge der Containerisierung haben die Schutenverkehre jedoch gerade im Stückgutbereich ihren Stellenwert verloren. Aus strategischen und natürlich auch ökologischen Gründen sollten die Wasserwege im Hamburger Hafen aber wieder verstärkt reaktiviert und genutzt werden“, so Robert Eckelmann, Vorstandsvorsitzender der Eckelmann-Gruppe.

Gesagt, getan: 2004 hat die Carl Robert Eckelmann AG mit dem sogenannten ContainerTaxi ein innovatives Verkehrskonzept entwickelt, das den Straßenverkehr im Hamburger Hafen entlastet. Mit einem Schubleichter können bis zu 60 Lkw-Fahrten im Umfuhrverkehr zwischen den Containerterminals eingespart werden. Das verringert nicht nur die Staugefahr, auch der CO_2-Ausstoß wird mit nur einer Fuhre um 92 Prozent gesenkt. Für seine Idee hat Robert Eckelmann 2007 sogar die Hamburger Hafenmedaille erhalten.

Park & Ride-Service für Container

Solche Erfolge lassen den Unternehmer aber nicht müde werden, weitere zukunftsfähige Transportsysteme aus der Taufe zu heben. „Wir müssen dafür gerüstet sein, wenn die Ladungsmengen in Hamburg wieder die Größenordnung von vor der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise erreichen. Denn dann nimmt die Nachfrage nach Wassertransporten deutlich zu“, ist Eckelmann überzeugt. Ein Lösungsansatz sei seiner Ansicht nach das Projekt Venedig. Dazu plant Eckelmann den Bau eines trimodalen Hinterlandterminals im Raum Geesthacht und Lauenburg, rund 20 bis 30 Kilometer südöstlich von Hamburg gelegen. Nach der Fertigstellung soll dann eine ganze Armada von ContainerTaxis zwischen dem Hub und den Containerterminals in Hamburg verkehren.

Der Vorteil: Die Lkw-Fahrer umgehen das Nadelöhr Hamburger Hafen. Die Container werden im Vorfeld der Stadt konsolidiert – ähnlich eines Park & Ride-Service – und machen sich dann mit der Barge auf die zweistündige Fahrt nach Hamburg.

Nur eine Vision? Weit gefehlt: Zur Realisierung des Projekts Venedig haben die Carl Robert Eckelmann AG und die Stadt Geesthacht bereits gemeinsam die Hafengesellschaft Geesthacht GmbH gegründet. Gegenwärtig wird mit der Hafengesellschaft Lauenburg gesprochen, Ziel ist ein Gemeinschaftsprojekt. Außerdem wurde für die 10-Millionen-Euro-Investition ein Förderbescheid über 4 Millionen Euro bewilligt. Und auch ein Hamburger Terminalbetreiber hat bereits reges Interesse an dem Projekt signalisiert. Einen konkreten Realisierungszeitraum gibt es noch nicht. Ein vergleichbares Konzept befindet sich aber derzeit in Wittenberge, rund 150 Kilometer südöstlich von Hamburg an der Elbe gelegen, in der Umsetzung. Hier entsteht eine trimodale Multipurpose-Anlage für den Medium-Distance-Binnenschiffverkehr mit Hamburg, Berlin und Duisburg.

Verlagerung von Müll- und Baustellenverkehren aufs Wasser

Auch im unmittelbaren Hafenverkehr sieht Eckelmann noch viel Potenzial, wie er am Beispiel Müllentsorgung belegt: „Die Müllverbrennungsanlage bei der Köhlbrandbrücke hat einen eigenen Wasseranschluss. Warum nicht den Abfall von wassernahen Stadtteilen wie dem Fischmarkt, der HafenCity oder Wilhelmsburg mit einem MüllTaxi transportieren?“ Bis zu 2.000 Tonnen könne eine Schute aufnehmen und somit rund 140 Müllabfuhrfahrten über die Straße einsparen. Gespräche mit der Hamburger Stadtreinigung gebe es bereits. Auch Großbaustellen, beispielsweise in der HafenCity, könnten zukünftig verstärkt über den Wasserweg versorgt und der City-Verkehr entlastet werden. „Beim Bau des neuen Airbus-Werks in Hamburg-Finkenwerder hat das doch schon gut geklappt.“

Foto: Eckelmann

2.000 Tonnen Müll könnte Eckelmann mit einer Schute von der Straße holen.

Rückendeckung hat die Initiative Eckelmanns von der Hamburger Regierung, die in ihrer Koalitionsvereinbarung festgehalten hat, dass der Anteil von Barge-Verkehren bei Hafenumfuhren zu Lasten des Straßengüterverkehrs gesteigert werden soll, um die CO_2-Emissionen zu verringern. Um dieses Ziel zu fördern, wurde 2009 der Arbeitskreis Binnenschifffahrt von der Logistik-Initiative Hamburg und der Behörde für Wirtschaft und Arbeit ins Leben gerufen. Der Arbeitskreis dient als neutrale Plattform für die relevanten Akteure aus dem Bereich Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft. Das Ziel: die Entwicklung und Implementierung interdisziplinärer Konzepte zur Stärkung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen und seinem Hinterland.

Foto: Eckelmann

Robert Eckelmann

„Die Wasserstraße ist aus vielen Köpfen als sinnvoller Transportweg verschwunden. Aufgrund der Globalisierung und der damit steigenden Ladungsmengen sowie des zunehmenden Umweltbewusstseins erlebt sie jedoch eine deutliche Wiederbelebung und das wollen wir unterstützen“, so Eckelmann.

Das Binnenschiff nimmt Fahrt auf

Als größter deutscher Seehafen ist Hamburg gleichzeitig der drittgrößte deutsche Binnenhafen. Rund 11 Millionen Tonnen und 93.000 TEU wurden 2009 im Hafen- und Hinterlandverkehr über den Wasserweg transportiert. Neben Mineralölerzeugnissen und Schüttgütern werden zunehmend Container mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger befördert. Insgesamt 16 wöchentliche Abfahrten von Container-Liniendiensten verbinden Hamburg mit Binnenhäfen in Nord- und Ostdeutschland.

Nachhaltigkeit schließt auch die Straße mit ein

Lkw haben nicht gerade den Ruf eines besonders umweltfreundlichen Verkehrsträgers. Nichtsdestotrotz sind sie insbesondere für den Güternahverkehr und die Feinverteilung der Waren ein unentbehrlicher Baustein. Umso wichtiger ist es, den Straßengütertransport mit in die Nachhaltigkeitskonzepte im Seehafenhinterlandverkehr einzubeziehen. Mit Erfolg, wie die Transportbranche in Hamburg beweist.

Foto: Michael Zapf

„Die Lkw-Unternehmer haben den Nachhaltigkeitsaspekt schon lange verinnerlicht“, erläutert Hans Stapelfeldt. Der Spediteur hat mit der Stapelfeldt Transport GmbH insgesamt 25 Nutzfahrzeuge in der Metropolregion Hamburg im Einsatz. Darüber hinaus ist er Vorstandsvorsitzender des Hamburger Verbandes Straßengüterverkehr und Logistik und Leiter des Arbeitskreises Verkehr. Er weiß also, wovon er spricht.

Die Stapelfeldt-Fahrzeugflotte umfasst ausschließlich moderne Lkw mit der Abgasnorm Euro 5. „Daran führt heutzutage gar kein Weg mehr vorbei, denn alle großen Spediteure, Reeder und Verlader erwarten von ihren Subunternehmern eine gute CO_2-Bilanz, um die Ökoziele, die sie sich selbst gesteckt haben, zu erreichen“, so der Transportunternehmer. Als Zwang sehe er das allerdings nicht an. „Das Bewusstsein und die Bereitschaft sind auf jeden Fall da.“ Deshalb würden auch so viele Firmen ihr Fahrerpersonal einem speziellen Training unterziehen. „Weitsichtiges Fahren bedeutet wirtschaftliches Fahren“, weiß Stapelfeldt, bei dem jeder Trucker ein entsprechendes Fahrertraining absolvieren muss. Das würde nicht nur den Kraftstoffverbrauch reduzieren, sondern auch Staus vermeiden. Und Staus sind bekanntlich die schlimmsten Verursacher schädlicher Emissionen. Denn in den Staus stehen nicht nur die Lkw selbst, sondern auch die anderen Verkehrsteilnehmer und verbrauchen unnötig Kraftstoff.

Foto: Stapelfeldt

Hans Stapelfeldt

Foto: Stapelfeldt

Fahrertrainings fördern Weitsicht und Nachhaltigkeit im Straßengüterverkehr.

Nachhaltigkeit als wichtiger Wettbewerbsfaktor

Die Kunden der Stapelfeldt Transport GmbH erwarten sogar konkrete Zahlen und Berichte. Sie erhalten umfassende Jahresreports über Schulungen, Kraftstoffverbrauch und das gesamte Umweltmanagement. „Teilweise kommen sie sogar zu uns ins Unternehmen, um sich direkt vor Ort von den Maßnahmen zu überzeugen. Der Nachhaltigkeitsaspekt ist also ohne Frage auch ein wichtiger Wettbewerbsfaktor."

Neben den Aktivitäten der Transportunternehmer muss aber auch die Infrastruktur stimmen, um einen störungs- und damit staufreien Verkehrsfluss im „sensiblen Portotop Hafen", wie Stapelfeldt den Hamburger Hafen und sein Umland nennt, zu gewährleisten. Die Hamburger Transport- und Hafenbranche befürwortet deshalb auch fast ausnahmslos die Auflösung des Freihafens zum 1. Januar 2013. „Dadurch werden sich die Staus an den Zolldurchlässen auflösen", ist der Lkw-Spediteur überzeugt. Weiteres Optimierungspotenzial sieht er in einem komplexen Verkehrsmanagementsystem, an dem der Arbeitskreis Verkehr mit Vertretern aus Behörden, Hafenorganisationen und Wirtschaft derzeit arbeitet. Im Rahmen dieses sogenannten Truck Guide, einem europaweit einzigartigen Hafenverkehrsmanagement-Projekt, sollen außerhalb des Hamburger Hafens Parkplätze für Lkw in Warteposition geschaffen werden. Hier können sich dann die Fahrer an Info-Terminals über den Status ihrer Container erkundigen. So verstopfen sie nicht unnötig die Interchange-Gates, wenn ihr Container noch gar nicht zur Abholung bereit ist.

Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Anfang April 2010 aktivierte Importplattform (IMP) des Hamburger Hafentelematik-Dienstleisters Dakosy. IMP ist eine intelligente, elektronische Plattform, durch die der Informationsaustausch zwischen den Beteiligten schneller und weitgehend automatisiert erfolgt und der Importprozess insgesamt effizienter abgewickelt werden kann. Frühzeitige Statusinformationen an alle Transportpartner verbessern die Planungs- und Dispositionsmöglichkeiten. Ressourcen können zeit- und ortsgerecht geplant werden. Die Gefahr von Staus, langen Wartezeiten und anderen Kapazitätsengpässen bei der Containerabfertigung werden reduziert. Mit IMP geht Dakosy ganz neue Wege und versteht unter „Green IT" nicht nur die sinnvolle umwelt- und ressourcenschonende Gestaltung der IT-Nutzung, sondern auch den intelligenten Einsatz von IT zur Vermeidung von Ressourcenverbrauch in der gesamten Wertschöpfungskette.

Webcams als ideales Just-in-Time-Kontrollmittel der Verkehrslage

Ein weiteres Projekt ist die visuelle Verkehrsüberwachung innerhalb des Hafens und der Zufahrtsstraßen. Bereits heute sind zahlreiche Webcams im Hafen positioniert. Disponenten können über www.hamburg-port-authority.de/hafenverkehr und www.hamburg.de/verkehr zeitnah die aktuelle Verkehrslage an Terminalzufahrten, Kreuzungen, Zollübergängen und auf Autobahnen beobachten und entsprechend ihre Fahrer lotsen. Derzeit ist geplant, die Zahl der Webcams im Hafen zu verdoppeln.

Mit dem Einbau von Induktionsschleifen an Schlüsselstellen im Straßennetz wird eine weitere Voraussetzung für ein effektives Verkehrsmanagement im Hafen geschaffen. Digitale Anzeigetafeln sollen an den Hauptzufahrten des Hafens künftig auf Behinderungen hinweisen und eine sinnvolle Verkehrslenkung avisieren. Hinzu kommt ein Aktionsmanagement für den Krisenfall, wie Stapelfeldt anhand eines Beispiels verdeutlicht: „Kürzlich ist an der Zufahrt zur Köhlbrandbrücke ein Lkw von der Straße abgekommen. Das Fahrzeug selbst hat den Verkehr nur marginal behindert, aber die

Bergung erforderte eine mehrstündige Sperrung. Während der Hauptverkehrszeiten im Hafen ein Verhängnis, das kilometerlange Staus verursacht hätte. Also wurde die Bergung auf die Nachtzeit verschoben, so dass nur geringfügige Verkehrsbehinderungen entstanden."

Port 24/7 für eine optimale Auslastung der Infrastruktur

Das Ungleichgewicht des täglichen und nächtlichen Hafenverkehrs ist ein weiteres Thema, das nach Ansicht von Stapelfeldt Optimierungspotenzial verspricht: „Die Infrastruktur muss einfach effizienter ausgelastet werden." Zu diesem Zweck haben die Containerterminals im Hamburger Hafen das Projekt Port 24/7 umgesetzt und von Montagmorgen, 6.00 Uhr, durchgehend bis Samstagmittag, 12.00 Uhr, geöffnet. Das entzerrt den Andrang an den Gates und verhindert Wartezeiten. Auch alle großen Containerdepots arbeiten mittlerweile zumindest im Zwei-Schichtsystem und können bis 20.00 Uhr abends angefahren werden.

„Wenn alle Projekte, die in der Vor - bereitung und Planung sind, umgesetzt werden, dann sehe ich das Potenzial, die Lkw-Emissionen im Hafen um bis zu 25 Prozent zu reduzieren", ist Stapelfeldt überzeugt.

„Die Häfen als Schnittstelle ökologisch sinnvoller Transportketten"

Enak Ferlemann

Foto: BmVBS

Statement von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Bundesregierung hat sich zu ehrgeizigen klimapolitischen Zielen verpflichtet. Das Thema „grüne Logistik" wird daher künftig noch an Bedeutung gewinnen. Das Logistikgewerbe hat diese Herausforderung erkannt. Dabei darf es nicht nur auf ordnungspolitische Vorgaben reagieren, sondern muss von sich aus umweltfreundlichere Produkte entwickeln. Ökologie und Ökonomie stehen dabei nicht in Konkurrenz zueinander.

Ziel der Bundesregierung ist es, einen möglichst großen Teil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zu verlagern. Daher wurde auch die Fortsetzung der Förderung des Kombinierten Verkehrs im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Der Bund fördert den Kombinierten Verkehr durch ordnungs- und steuerpolitische Erleichterungen oder Baukostenzuschüsse für den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlagterminals. Wir wollen die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur optimieren. Mit der Neuausrichtung des Masterplans für Güterverkehr und Logistik und der Fortentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts setzen wir dieses Ziel um.

Der Hafen als Schnittstelle ökologisch sinnvoller Transportketten

Die Häfen in Deutschland haben als Schnittstellen ökologisch sinnvoller Transportketten eine entscheidende Funktion. Nach innen sorgen sie dafür, dass die vom Güterumschlag und der Weiterverarbeitung ausgehenden Umweltbelastungen und Emissionen verringert werden. Dazu gehört es, Flächennutzung und Flächenverbrauch zu optimieren, Maßnahmen zur Verbesserung der Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für Schiffe in den Häfen voranzutreiben und gleichzeitig aktive Umweltschutzpolitik zu betreiben, wie sie mit der Green Port Initiative bezweckt wird.

Die zunehmende Globalisierung und internationale Arbeitsteilung stellen uns die Aufgabe, die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik besser zu verknüpfen, um so die spezifischen Stärken jedes Verkehrsträgers optimal zu nutzen und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu stärken. Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, wollen wir, wo immer dies sinnvoll ist, die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße fördern.

MS „Werner Möbius“: Powermotormanagement spart Energie

Der neue Hopperbagger der Josef Möbius Bau AG in Hamburg ist ein Kraftpaket mit integrierter Energie-Spar-Funktion. Das Schiff, das auf der Hamburger Sietas Werft gebaut und im Sommer in Dienst gestellt wurde, ist ein wahres Energiesparwunder: Vier Dieselmotoren leisten insgesamt 6.520 Kilowatt, die über ein intelligentes Motormanagement auf die elektrischen Verbrauchsmotoren übertragen werden.

Die „Werner Möbius“ bei der Sietas-Werft im Dock.

Fotos: Möbius

Der Auftraggeber des Schiffsneubaus, die in Hamburg ansässige Firma Josef Möbius Bau-Aktiengesellschaft, hat ein bewährtes Energiekonzept aus den vierziger Jahren des letzten Jahrhunderts weiterentwickelt und energiesparend beim neuen Baggerschiff eingesetzt.

Baggerschiffe, die mit Technik vollgepackt sind, haben viele verschiedene Funktionen, die üblicherweise über zwei bis vier Schiffsdiesel gesteuert werden. Diese sehr großen und schweren Maschinen müssen immer mit einer bestimmten Grundlast laufen, auch wenn das Schiff nicht baggert, sondern „nur“ fährt. Dies ist bei der „Werner Möbius“ anders: Vier kleinere Schiffsdiesel, die einzeln angesteuert werden, liefern die Energie für elektrische Verbrauchsmotoren, die bedarfsorientiert individuell hochgefahren werden können, wenn die Funktionen benötigt werden. Das spart Gewicht und Dieselkraftstoff. Möbius betreibt bereits ein Schiff, das mit dieser Technik erfolgreich fährt, die „Wilhelm Krüger“. Das Stromnetz auf der „Wilhelm Krüger“ arbeitete ursprünglich mit Gleichstrom, ist aber inzwischen teilweise auf Drehstrom umgestellt. Die „Werner Möbius“ arbeitet mit 400 Volt Drehstrom bei 50 Hertz.

Bei dieser Antriebsart werden circa 50 Prozent Gewicht bei den Maschinen eingespart und die Dieselmotoren laufen im Generatorbetrieb immer im optimalen Bereich ähnlich wie auf den neueren Kreuzfahrtschiffen. Die Antriebsmotoren können im Zwischendeck aufgestellt werden, weil sie nicht wellengebunden sind.

Die „Werner Möbius“ fährt mit zwei Corddüsen. Diese Antriebsart ermöglicht eine hohe Flexibilität beim Manövrieren und hat aufgrund der Propellerform, die auf den besonders geformten Schiffsrumpf im Heckbereich abgestimmt ist, ein sehr gutes Strömungsverhalten, das sich durch zusätzliche Energieeinsparung auszeichnet.

Der Nachhaltigkeitsgedanke findet auch bei den Human Resources seine Entsprechung: Gut geschulte deutsche Besatzungen warten die anspruchsvolle Technik kontinuierlich weitgehend selbst.

Technische Daten:
6.400 BRZ
Länge: 114,5 Meter
Breite: 21 Meter
Tiefgang: 6,80 Meter
Leistung: 4 x 1.630 kW

Eine weitere Besonderheit sind die wartungsfreundlichen Bodenventile zum Verklappen des Baggerguts. Dieser Typ hat sich gegenüber den Bodenklappen, die störanfälliger sind, im Praxisvergleich der anderen Hopperbagger „Josef Möbius“ und „Wilhelm Krüger“ besonders bewährt.

Starke Partnerschaften für eine starke Region

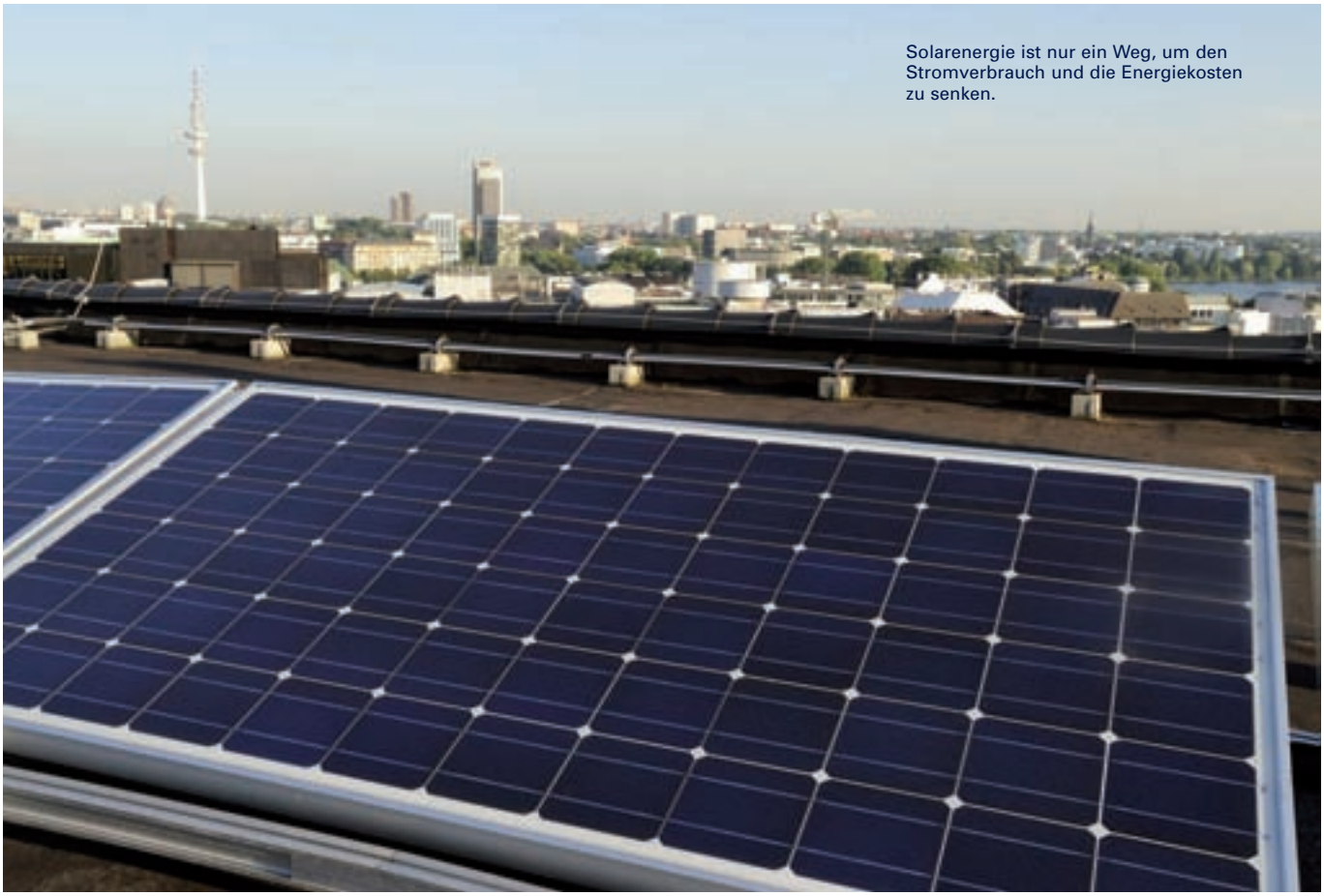
Seit 25 Jahren trägt Hafen Hamburg Marketing durch kompetentes Standortmarketing zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens und der Metropolregion bei – mit großem Erfolg: Weltweit steht der Hamburger Hafen heute für Professionalität, Effizienz und Innovation. Ein Ergebnis, das der hervorragenden Unterstützung durch unsere Mitglieder zu verdanken ist. Natürlich bieten wir allen Mitgliedern auch künftig unsere bestmöglichen Leistungen – wie etwa ein internationales Netzwerk, weltweite Messe- und Konferenzbeteiligungen und umfangreiche Marktanalysen – und freuen uns auf weiterhin starke Partnerschaften.

Hafen Hamburg Marketing e.V.

Tel. 040 377090 • www.hafen-hamburg.de
info@hafen-hamburg.de

Eine Partnerschaft für die Umwelt

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat mit ihren hohen Klimazielen dem Umweltschutz eine außerordentliche Priorität eingeräumt. Über zahlreiche Initiativen und Förderprogramme leisten Hamburger Unternehmen inklusive der Hafenwirtschaft dazu einen großen Beitrag – und das auf freiwilliger Basis. Denn Umweltschutz ist in Hamburg nicht nur eine Frage der unternehmerischen Verantwortung, sondern wird immer mehr zum Erfolgsfaktor.



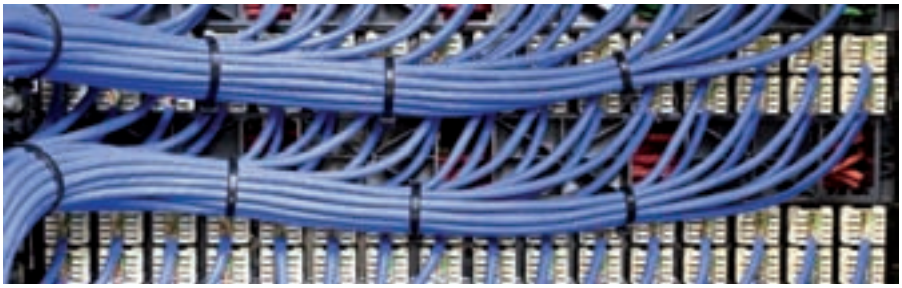
Solarenergie ist nur ein Weg, um den Stromverbrauch und die Energiekosten zu senken.

Foto: www.mediaserver.hamburg.de/C. Kalk

Die EU-Kommission in Brüssel hat 2009 der Freien und Hansestadt Hamburg den Titel „European Green Capital 2011“ (www.hamburggreencapital.eu) verliehen und damit die umfangreichen Aktivitäten und Projekte der Stadt in Umweltfragen ausgezeichnet. Und die Ziele, die sich die Stadt, ihre Bürger und die Wirtschaft gesetzt haben, sind ehrgeizig: So soll unter anderem der Ausstoß von Kohlendioxid (CO_2) bis 2020 um 40 Prozent und bis 2050 sogar um 80 Prozent reduziert werden. 15 Prozent wurden jetzt schon erreicht.

Diese ehrgeizigen Ziele sind eine große Herausforderung und können nur durch eine angemessene Finanzierung sowie zahlreiche Projekte und Initiativen erreicht werden. So wurde bereits 2003 mit der UmweltPartnerschaft Hamburg (www.hamburg.de/umweltpartnerschaft) ein Bündnis zwischen dem Senat und der Wirtschaft geschlossen, um nachhaltiges und ressourceneffizientes Wirtschaften zu fördern und Einsparungspotenziale bei Energie-, Wasser- und Rohstoffverbrauch zu erschließen. Träger des Bündnisses ist neben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, der Handelskammer, der Handwerkskammer und dem Industrieverband Hamburg auch der Unternehmensverband Hafen Hamburg.

Die UmweltPartnerschaft ebnet Unternehmen den Weg zu Effizienzsteigerung und Kostenersparnis, indem sie zahlreiche Programme und Dienstleistungen rund um Ressourceneffizienz und systematischen Umweltschutz anbietet. So stehen Beratung, Lösungsentwicklung, finanzielle Förderung und das gesamte Informationsnetzwerk allen Hamburger Unternehmen – egal welcher Größe – offen. Die zahlreichen angebotenen Checks (Erst-, Licht-, Wärme-, Kälte-, Effizienz-, Serverraum- oder Mini-BlockheizkraftwerkCheck) sind gerade für kleine und mittelständische Firmen, die große Investitionen fürchten, der ideale Einstieg in optimale Energie- und Ressourceneffizienz. Die fachmännische Analyse und individuelle Beratung bringen häufig Einsparungspotenziale ans Licht, deren Nutzung sich zügig bezahlt macht und mittelfristig Entlastung bietet.



Der Energieverbrauch von Serverräumen kann ohne großen Aufwand reduziert werden.

Bisher sind bereits knapp 600 Hamburger Unternehmen UmweltPartner. Fast 2.350 Firmen gelten als umweltengagierte Unternehmen. Bis 2013 will das Bündnis die Zahl der UmweltPartner auf 1.000 und die der Umweltengagierten auf 5.000 steigern. Die Wirtschaft investiert in umweltfreundliche Techniken, führt Umweltmanagementsysteme ein oder optimiert die Energieeffizienz ihrer Prozessabläufe. Die dafür eingesetzten Mittel amortisieren sich in der Regel schnell und wirken sich positiv auf das Betriebsergebnis aus. Bisher haben Investitionen von Unternehmen in Höhe von über 100 Millionen Euro in die Energieeffizienz, gefördert durch das Senatsprogramm „Unternehmen für Ressourcenschutz“(www.hamburg.de/ressourcenschutz) mit 11 Millionen Euro, zu jährlichen Einsparungen von über 100.000 Tonnen CO_2, 606.000 Kubikmeter Trink- und Grundwasser, 85.000 Megawattstunden Strom, 236.000 Megawattstunden andere Energieträger und 26.000 Tonnen Abfall und Chemikalienersatz geführt. Zusammen sparen die Unternehmen jährlich rund 15 Millionen Euro an Betriebskosten. Diese Zahlen belegen: Effizienzsteigerung und Umweltschutz gehen Hand in Hand.

Auch Umweltprojekte in der Hafenwirtschaft wurden bereits aus dem Programm „Unternehmen für Ressourcenschutz“ unterstützt. Denn auch viele maritime und logistische Unternehmen engagieren sich als UmweltPartner, so zum Beispiel die HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG mit elf Tochtergesellschaften, das Eurogate Container Terminal Hamburg, die Tankterminalbetreiber Vopak und Oiltanking, der H.S.H. Hafen Service Hamburg und viele mehr.

„Die gesamte Transportkette ökologisch gestalten“

Statement von Norman Zurke, Geschäftsführer des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg.

Weil die Umweltverträglichkeit des Gütertransports nicht von einem Verkehrsträger, sondern von der Gesamtbilanz der Transportkette abhängt, ist es ein wesentliches umweltpolitisches Ziel der Hamburger Hafenbetriebe, die gesamte Transportkette ökologisch zu gestalten.

Die Hafenbetriebe leisten durch eine Vielzahl von Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauches: Diese tragen maßgeblich zur Verringerung des Ressourcenbedarfes und damit zu einem umweltfreundlichen und nachhaltigen Gütertransport bei. Ergänzend dazu setzt sich der Unternehmensverband seit vielen Jahren mit umweltpolitischen Fragestellungen auseinander und gestaltet die Umweltpolitik auf allen Ebenen aktiv mit. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Beteiligung des Verbandes an der UmweltPartnerschaft Hamburg, der der Verband 2007 beigetreten ist. Die konstruktive Zusammenarbeit zwischen Stadt und Wirtschaft in Umweltfragen, wie sie durch die UmweltPartnerschaft symbolisiert wird, hat maßgeblich dazu beigetragen, dass die Europäische Kommission Hamburg den Titel „European Green Capital 2011“ verliehen hat. Hamburg wird daher 2011 im Fokus des öffentlichen Interesses stehen. Alle Beteiligten sind aufgefordert, ihren Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten und über den eigenen Wirkungskreis hinaus zu kommunizieren.

Norman Zurke

Foto: UVHH

DYNAMIK AUF GUTEM FUNDAMENT

Als deutscher Marktführer im Verkehrswegebau bieten wir unseren Kunden in Hamburg innovative Baulösungen und komplexe Dienstleistungen für den Ausbau und den Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur rund um die Themen Hafenneubau / -erweiterung, Straßenbau sowie Brücken- und Fassadensanierung.

STRABAG AG · Direktion Hamburg
Schlossstraße 12 · 22041 Hamburg
Tel.: +49 40 68291-0 · Fax: +49 40 68291-280
dir-sb-hamburg@strabag.com

STRABAG

Foto: Heinz-Joachim Hettchen

Energieeffiziente Technologie als Qualitätsmerkmal

Die zwei größten Hamburger Hafenumschlagunternehmen, die Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) und die Eurogate-Gruppe sind UmweltPartner der Freien und Hansestadt und sehen den Umweltschutz als wichtigen Bestandteil ihrer Unternehmensphilosophie an.

Beide Unternehmen koordinieren sämtliche Umweltbelange über jeweils einen eigenen Nachhaltigkeitsbeauftragten, um konkretes Optimierungspotenzial zu generieren. Mit Erfolg, wie zahlreiche Praxisbeispiele belegen: So wird auf dem HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) mit Abwärme aus dem nahegelegenen Klärwerk Köhlbrandhöft geheizt. Die HHLA und der Wasserversorger „Hamburg Wasser“ sparen mit dieser cleveren Art der Wärmerückgewinnung nicht nur jährlich rund 1.000 Tonnen des klimaschädlichen CO_2 ein, sondern senken auch die Energiekosten. Für den Bau der 1,5 Kilometer langen Heißwasserleitung und der emissionsfreien Heiztechnik in den CTT-Gebäuden wurde eine Teilfinanzierung durch das Förderprogramm „Unternehmen für Ressourcenschutz“ gewährt.

Foto: HHLA

Weniger AGV-Fahrten durch Multiple Load.

„Null Abgase“ mit batteriebetriebenen AGV

Die HHLA hat sich selbst sehr hohe Klimaziele auferlegt. Zwischen 2007 und 2015 soll der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase um mindestens zehn Prozent je Tonne beziehungsweise TEU gesenkt werden. Das HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) hat bereits im ersten Jahr dieses achtjährigen Zeitraums eine Reduzierung von 2,5 Prozent je Standardcontainer erreicht. Mit dem neuen Multiple Load-Projekt sollen weitere Einsparungen erreicht werden. Dabei werden die fahrerlosen Automated Guided Vehicles (AGV) zum Transport der Container auf dem Terminal verstärkt mit zwei 20-Fuß-Containern beladen. So reduziert sich die Zahl der AGV-Fahrten, und bis zu 600 Tonnen CO_2 werden jährlich eingespart. Darüber hinaus arbeitet die HHLA an einem Projekt zur Entwicklung von batteriebetriebenen AGV. Sie könnten zukünftig die jetzt schon verbrauchsarmen dieselelektrischen Fahrzeuge ersetzen und den Abgasausstoß auf Null reduzieren. Ein erstes auf Batteriebetrieb umgerüstetes AGV befindet sich bereits im Testbetrieb. Bereits 2006

hat die HHLA erstmals diesel-elektrische AGV eingesetzt, deren Betrieb wesentlich geräuscharmer ist als die ursprünglich eingesetzten diesel-hydraulischen Fahrzeuge. Darüber hinaus werden Kraftstoffeinsparungen von etwa 25 Prozent und folglich eine signifikante Reduzierung der Abgasemissionen realisiert.

Foto: HHLA

Batterie-AGV im Test.

Brennstoffzellentechnologie in der Logistik

Zahlreiche weitere innovative Maßnahmen führen bei der HHLA zu einer gesteigerten Energieeffizienz und Emissionsreduzierung. So setzt die HHLA den weltweit ersten Van Carrier mit Energiespeichersystem ein. Diese ECO-Cap-Technik kann die CO_2-Emissionen jedes neuen Fahrzeugs um 25.000 Kilogramm pro Jahr verringern. Schon allein durch den Einsatz moderner diesel-elektrischer Van Carrier hat die HHLA den Ausstoß erheblich reduziert.

Bei HHLA Logistics wird auf die umweltfreundliche Brennstoffzellentechnologie gesetzt. Mit der Einweihung einer Wasserstofftankstelle ging am Überseezentrum 2008 der erste Brennstoffzellenstapler in Betrieb. Das Hybridsystem hat keinerlei Schadstoffausstoß zur Folge. Es treten weder Rußpartikel, Stickoxide oder Kohlendioxid aus, die die Umwelt oder das Klima beeinträchtigen könnten. Als „Abgas“ der Reaktion von Wasserstoff mit dem Sauerstoff aus der Luft tritt nur reines Wasser in Form von Wasserdampf aus. Ist der Wasserstoffvorrat im Stapler aufgebraucht, ist lediglich ein kurzer

Foto: HHLA

Stapeln mit Hybridsystem.

Stopp an der Wasserstofftankstelle nötig, um die volle Einsatzbereitschaft wieder zu gewährleisten. Eine Betankung mit Wasserstoff dauert nur fünf bis zehn Minuten. Damit ist die Brennstoffzelle dem stundenlangen Laden konventioneller Batterien weit überlegen.

Weitere Einsparungen werden bei der HHLA durch die stromsparende Virtualisierung von Servern in den beiden HHLA-Rechenzentren, durch den Einsatz von 90 Elektrostaplern mit Stromrückgewinnung im Logistiksegment und durch stromsparende Flächenbeleuchtung erreicht.

Foto: Michael Lindner

Das Eurogate-Terminal (links) und der HHLA-Burchardkai (rechts) setzen Maßstäbe in Sachen energieeffizienter Umschlagtechnologie.

Energieeffizienzter Umschlag

Regenerative Energie zum Heizen

Eines der größten Umweltprojekte, das Eurogate in Hamburg umgesetzt hat, ist die Realisierung eines Holzhackschnitzelheizwerks, das den Wärmebedarf der Bürogebäude am Container Terminal Hamburg deckt. Holzhackschnitzel sind ein regeneratives Abfallprodukt der Holzwirtschaft. Weitere Maßnahmen sind spezielle Dämmungen bei Gebäudesanierungen, mit denen 50 Prozent der notwendigen Heizenergie eingespart werden. Außerdem hat das Unternehmen in den vergangenen Jahren in 84 neue diesel-elektrische Van Carrier investiert. Dadurch werden jährlich 1 Million Liter Diesel und 3.000 Tonnen CO_2 eingespart und die Geräuschemissionen erheblich gesenkt. Hinzu kommen Werkstattfahrzeuge, die mit umweltfreundlichem Flüssiggas betrieben werden. Außerdem hat Eurogate einen Forschungsauftrag vergeben, über den ermittelt wird, welche Kraftstoffeinsparungen durch Hybridisierung des Antriebs möglich sind. Darüber hinaus setzt Eurogate bereits seit vielen Jahren bei seinen Containerbrücken auf eine Rückspeisung von Energie ins Versorgungsnetz der Containerbrücken. Dadurch werden 20 bis 25 Prozent der Gesamtenergie zurück ins Netz geleitet, was zu einer Verminderung des CO_2-Ausstoßes von etwa 4.000 Tonnen führt.

Foto: Eurogate

Leise und sparsam: Van Carrier von Eurogate.

Wie die HHLA hat sich auch Eurogate hohe Umweltziele auferlegt: In einer Selbstverpflichtung kündigte das Unternehmen an, den Umweltschutz durch maximale Effizienz, minimale Emissionen sowie maximale Sicherheit und Vorsorge zu einem zentralen Qualitätsmerkmal zu entwickeln.

Optimale Flächennutzung

Das HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) ist die größte Containerumschlaganlage in Hamburg. Hier, wo 1968 die ersten Boxen abgefertigt wurden, wird heute jeder dritte Container des Hamburger Hafens umgeschlagen. 26 Containerbrücken arbeiten an den rund 5.000 Schiffen, die hier jährlich festmachen. Täglich werden bis zu 1.100 Eisenbahnwaggons be- und entladen. Mit dem laufenden Aus- und Modernisierungsprogramm wird die Kapazität des Terminals in den kommenden Jahren schrittweise ausgebaut. Das Besondere daran: Die HHLA wird dafür keine zusätzlichen Flächen in Anspruch nehmen, sondern die vorhandene Infrastruktur besser auslasten und damit natürliche Ressourcen schonen.
So entstehen neue Großschiffsliegeplätze, indem bestehende Kaimauern verstärkt und neue Containerbrücken bestellt werden. Im Endausbau wird der Burchardkai bei unveränderter Kaimauerlänge gegenüber seiner Kapazität von 2004 pro Jahr die doppelte Menge von Containern über die Kaimauer hieven können. Bislang werden am Burchardkai die Containerlager von Van Carriern bedient, die die Boxen in langen Reihen von bis zu drei Containern übereinander stapeln.
Mit dem Aufbau eines modernen Blocklagersystems, das von automatisierten Portalkränen bedient wird, kann die Stellplatzkapazität der gesamten Anlage verdoppelt werden. Die ersten fünf Lagerblöcke des neuen Systems gehen 2010 in Betrieb. Das Blocklagersystem verkürzt die Fahrwege zwischen Containerbrücken, Blocklager und Bahnhof, die Lkw werden sogar direkt vom Blocklager aus be- und entladen.
Der bereits 2006 eröffnete neue Containerbahnhof auf dem CTB wird im Endausbau im Vergleich zu 2006 die dreifache Menge von Containern pro Jahr bewegen können.

Foto: Michael Lindner

Die HHLA verdoppelt am Burchardkai die Umschlagkapazität ohne zusätzliche Flächen.

www.moebiusbau.com

DENKEN. PLANEN. BAUEN.

Innovativ durch kreatives Ingenieur-Know-how, leistungsstark dank eines motivierten Teams – das sind die Säulen, die seit nunmehr 50 Jahren den Erfolg unseres Unternehmens begründen. Unsere Wurzeln liegen in Hamburg, der Stadt, wo hanseatische Traditionen und Tugenden noch allgegenwärtig sind. Möbius hat sich mit jahrzehntelanger Erfahrung als kompetenter Anbieter in allen Bereichen des Erd- und Wasserbaus sowie im Hafen- und Küstenbau etabliert.

Josef Möbius Bau-Aktiengesellschaft
Hauptverwaltung Hamburg
Brandstücken 18
22549 Hamburg
Tel. +49 40 800 903-0
Fax +49 40 800 903-814
kontakt@moebiusbau.com

MÖBIUS

Mit LOTOS zu einer besseren Emissionsbilanz

Der Hamburger Kaffee- und Konsumgüterkonzern Tchibo hat mit einem groß angelegten Forschungsprojekt erhebliches Optimierungspotenzial für seine CO_2-Bilanz generiert. Das kommt nicht nur der Umwelt, sondern auch anderen Unternehmen zugute.

Die Tchibo GmbH mit Hauptsitz in Hamburg ist mit über drei Milliarden Euro Umsatz und weltweit rund 11.000 Mitarbeitern eines der größten deutschen und international tätigen Konsumgüter- und Einzelhandelsunternehmen. Im Röstkaffeegeschäft ist Tchibo Marktführer. Ein großer Teil der Erträge wird aber auch mit Gebrauchsartikeln und Dienstleistungen erzielt.

Sowohl der Kaffee als auch fast alle anderen Produkte kommen von weit her und erfordern jährlich umfangreiche Transportleistungen. Da sich der Hamburger Tchibo-Konzern mit Nachdruck für Ressourcenschonung, Bewahrung der Artenvielfalt und Klimaschutz einsetzt, arbeitet das Unternehmen auch im Bereich Supply Chain Management daran, die Umweltbilanz stetig zu verbessern. Vor diesem Hintergrund wurde das Projekt „Logistics towards Sustainability“ (LOTOS) aus der Taufe gehoben.

Dabei handelt es sich um ein vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit unterstütztes Forschungsprojekt unter der Leitung des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik der renommierten Technischen Universität Hamburg-Harburg. Tchibo war für das Projekt der ideale Praxispartner, da das Thema Nachhaltigkeit eine große Bedeutung hat (www.tchibo-nachhaltigkeit.de) und das Unternehmen zudem über ein effizientes Netzwerk internationaler Beschaffungs- und Distributionsstrukturen verfügt.

CO_2-Ausstoß um 30 Prozent senken

So wurde jeder einzelne Prozess in der Beschaffungs- und Transportkette von Tchibo hinsichtlich Ressourceneinsatz, Klimarelevanz und Optimierungsmöglichkeiten untersucht. Mit interessanten Ergebnissen: 2006 waren sämtliche Transportleistungen von Tchibo mit einem Ausstoß von rund 128.500 Tonnen CO_2 verbunden. Kein schlechtes Ergebnis im Vergleich zu anderen global agierenden Unternehmen. Für Tchibo aber nicht gut genug, und so wurden ehrgeizige Klimaziele festgelegt. Bis 2015 will das Unternehmen seinen transportbedingten CO_2-Ausstoß gegenüber dem Basisjahr 2006 um 30 Prozent senken. Ein erstes Etappenziel wurde auf dem Weg dahin bereits erreicht: Die Redzierung der Kohlendioxidemissionen um sieben Prozent in 2008.

Aufbauend auf der umfassenden Bestandsanalyse bei Tchibo wurde das Expertenwissen von Spitzenfachleuten aus Wissenschaft, Logistik, Nicht-Regierungsorganisationen und Politik hinzugezogen, und gemeinsam wurden über 200 ressourcen- und klimaschonende Handlungsoptionen abgeleitet. „Das ist ein fast unerschöpflicher Pool an Möglichkeiten, auf den wir immer wieder zurückgreifen können“, erläutert Stefan Dierks, Senior Manager Corporate Responsibility bei Tchibo in Hamburg. Der Umweltexperte zeigt auf, dass schon kleine Maßnahmen einen Beitrag zum Ziel beitragen können. „Bei der Ist-Analyse haben wir festgestellt, dass knapp 96 Prozent unserer Beförderungsleistungen mit dem Seeschiff erbracht

Foto: Tchibo

werden, dem aufgrund seiner Massenleistungsfähigkeit aus CO_2-Gesichtspunkten derzeit sinnvollsten Transportmittel. Und trotzdem gibt es hier noch Optimierungspotenzial."

So setzt der Handelskonzern seit 2008 auf eine gezielte Auswahl von Reedereien, die über „Slow Steaming" den Bunkerverbrauch senken. Dierks: „Wird die Geschwindigkeit um nur fünf Knoten reduziert, kann dies bereits eine 40-prozentige Verringerung des transportbedingten CO_2-Ausstoßes bewirken." Durch diese gezielte Auswahl bei den Schifffahrtsunternehmen konnte Tchibo die CO_2-Emissionen seiner Transportleistungen um knapp vier Prozent herunterschrauben – im Jahr also 5.140 Tonnen Kohlendioxid.

Qualitätskontrolle im Produktionsland

Ein weiterer Ansatz zielt auf die Vermeidung überflüssiger Transporte ab: Bisher hat Tchibo die Qualitätskontrolle ausschließlich im Wareneingang des Empfängerlandes durchgeführt. „Nicht unseren strengen Qualitätsanforderungen genügende Produkte, die dann nicht in den Verkauf gehen, wurden also nutzlos befördert und haben unnötig Emissionen verursacht. Mit einem ersten Inspection Center in Schanghai haben wir die Qualitätskontrolle vom Empfänger- ins Produktionsland verlagert. Die betreffenden Waren können also schon vor dem Überseetransport aussortiert werden. Unsere CO_2-Bilanz hat sich damit um weitere 0,3 Prozent verbessert. Und ein zweites Inspection Center befindet sich in China bereits im Betrieb, so dass wir hier weitere Reduktionen erzielen", erläutert Dierks.

Es gibt zahlreiche weitere Einzelmaßnahmen, die in ihrer Summe dazu beitragen, dass Tchibo seine Klimaziele, trotz mancher noch zu bewältigender Herausforderungen, voraussichtlich erreichen kann. Damit aber nicht genug: Aufbauend auf den im gemeinsamen Projekt gewonnenen Erkenntnissen wird das verfügbare Wissen auch anderen Unternehmen zugänglich gemacht. Der Leitfaden zur LOTOS-Methodik kann kostenlos unter www.vsl.tu-harburg.de/LOTOS/ergebnisse heruntergeladen werden. Zahlreiche Unternehmen haben bereits davon Gebrauch gemacht.

Dierks: „Das Projekt LOTOS hat uns darin bestärkt, dass sich Umweltschutz und wirtschaftliche Zielsetzungen miteinander verbinden lassen. Obwohl wir sehr viel Zeit und hohe Beträge in das Projekt investieren, ist schon heute abzusehen, dass sich unser Engagement nicht nur für die Umwelt auszahlt, sondern sich auch langfristig wirtschaftlich für das Unternehmen rechnet."

Foto: HHM

Hamburg: Größter Kaffee-Importhafen Europas

Der Hamburger Hafen hat im Weltkaffeehandel eine zentrale Bedeutung. Die Elbmetropole ist der größte europäische Importhafen für grünen Kaffee und Drehscheibe für Lieferungen nach Skandinavien, Mittel- und Osteuropa, Österreich und die Schweiz. In der Hansestadt gibt es einige der größten und bekanntesten Kaffeefirmen Deutschlands sowie sechs Röstereien. Entsprechend gehen auch erhebliche Mengen an Kaffee in den seewärtigen Export. 2009 wurden über Hamburg knapp 1 Million Tonnen Kaffee umgeschlagen.

Steigende Nachfrage nach energieeffizienten Logistikimmobilien

Foto: Geodis

Ressourcenknappheit und Klimawandel fordern auch ein Umdenken in der Immobilienwirtschaft. Mit der Entwicklung des 80 Hektar großen LogPark Hamburg setzt die Habacker Holding durch CO_2-reduzierende Maßnahmen neue Standards.

Hamburg ist der attraktivste Logistikstandort in Deutschland. Das bestätigte eine 2009 veröffentlichte Studie von Wissenschaftlern der renommierten „Fraunhofer Gesellschaft für Angewandte Forschung“ zum Thema „Logistikimmobilien in Deutschland“. Besonders herausragend sind danach die Lage der Hansestadt, ihr breites Dienstleistungsangebot sowie ihre Infrastruktur. Hamburg sei ein Einfallstor von Güterströmen mit kontinentaler Bedeutung, heißt es in der Studie. Bereits 2008 wurde Hamburg als bester Logistikstandort mit dem „Logistik inside Image Award“ ausgezeichnet.

Vom Kostentreiber zum Gewinnparameter

In Zeiten, in denen viele Logistiker ihre Betriebsabläufe überdenken, Kosten senken müssen und die Öko-Frage immer mehr an Bedeutung gewinnt, sind vor allem moderne und nachhaltige Logistikimmobilien gefragt. Nach Angaben des Logistikimmobilienentwicklers Habacker Holding seien rund ein Drittel des Ressourcenverbrauchs, des CO_2-Ausstoßes und des Abfallaufkommens in Deutschland auf Gebäude zurückzuführen. Innovative und nachhaltige Konzepte würden deshalb bestens im zunehmenden Wettbewerb bestehen. „Denn wer heute über Nachhaltigkeit bei Logistikimmobilien nachdenkt, verwandelt derzeitige Kostentreiber wie hohe Energieausgaben in künftige Gewinnparameter“, so die Überzeugung von Michael Habacker, Geschäftsführender Gesellschafter der Habacker Holding.

Mit dem LogPark Hamburg setzt das Unternehmen genau auf diesen Trend und strebt die Entwicklung eines „grünen Logistikparks“ an. 250 Millionen Euro will das Unternehmen insgesamt in das größte zusammenhängende Logistikareal Deutschlands investieren, das an der Autobahn A1, Abfahrt Rade, nur 20 Kilometer südlich vom Hamburger Hafen entsteht.

30 Prozent weniger Energieverbrauch

Die erste Baustufe ist bereits abgeschlossen. „Als ersten Mieter konnte der LogPark Hamburg Geodis Logistics, einen der größten europäischen Logistikdienstleister, ansiedeln“, so die Geschäftsführende Gesellschafterin Stephanie Habacker-Arndt. Geodis hat sein neues Distributionszentrum für Nordeuropa bereits im Herbst 2009 in Betrieb genommen. Das 12.000 Quadratmeter große Logistikzentrum wurde auch nach den Wünschen des Kunden errichtet – für ein umfassendes Warehousing in den Bereichen Textil, Fast Moving Consumer Goods bis hin zu kundenspezifischen Lagerlösungen. Das Geodis-Logistikzentrum zeichnet sich durch eine besonders energiesparende Bauweise aus und wurde deshalb mit dem Gütesiegel der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) im Bereich Logistikimmobilien ausgezeichnet.

Grafik: Habacker

Der „grüne“ LogPark Hamburg in Rade.

Das DGNB-System basiert auf dem Lebenszyklusgedanken und berücksichtigt neben den ökologischen Aspekten des „Green Building“ auch ökonomische und soziokulturelle Eigenschaften.

In der Logistikanlage von Geodis wurden beispielsweise die Büroräume zum Heizen und Kühlen mit Geothermie-Anlagen ausgestattet. Dabei nutzen Wärmepumpen kostenlose Erdwärme für die Heizung und Klimatisierung. In den Hallen wird die sogenannte Dunkelstrahler-Technologie eingesetzt: Diese Strahlungsheizung ist das einzige Heizsystem für Großräume, das die vom Heizgerät abgegebene Wärmenergie dreimal zur Erhöhung der Raumtemperatur nutzt. Diese Technik ist in erheblichem Maße energieeffizient. Mit Geothermie, Dunkelstrahlern, einer hochwertigen thermischen Isolierung, einem hohen Tageslichtanteil und energieeffizienten Beleuchtungssystemen wird der Energieverbrauch um mehr als 30 Prozent gegenüber herkömmlichen Logistikanlagen gesenkt. „In dem modernen Logistikzentrum können wir unsere Logistikdienstleistungen nun noch intelligenter steuern und schneller abwickeln“, sagte Andrea Rudy, Geschäftsführerin Geodis Deutschland bei der Eröffnung der Anlage. „Wir steigern somit die Qualität und senken zugleich die Kosten – davon profitieren auch unsere Kunden.“

Weitere Mieter im LogPark Hamburg sind seit Sommer 2010 die C&A Mode KG und das Transportunternehmen Meyer & Meyer.

Hanse Globe: Hamburgs Preis für nachhaltige Logistik

Intelligente Verkehrskonzepte, ökonomisches Fahrverhalten, papierloses Büro, energiesparendes Kühllager mit Solarenergie – gerade die Logistikbranche bringt bei der Entwicklung neuer Technologien und Dienstleistungskonzepte innovative Lösungen für mehr Nachhaltigkeit hervor. Mit dem Hanse Globe würdigt die Logistik-Initiative Hamburg besonders zukunftsweisende Projekte. Das Standortnetzwerk verleiht den Preis seit 2007 jedes Jahr an ein logistiknahes Unternehmen, eine Institution oder öffentliche Einrichtung. Die Teilnahmeberechtigung ist nicht lokal begrenzt. Eine hochkarätige Jury mit Vertretern aus Logistik, Industrie, Handel, Umweltschutz, Medien, Finanzwesen und Wissenschaft bewertet die eingereichten Projekte nach festgelegten Kriterien. Im vergangenen Jahr hat der Logistikimmobilienentwickler Gazeley den Preis für sein nachhaltig gestaltetes, CO_2-positives Logistikzentrum G.Park Blue Planet in Nordengland erhalten.
www.hanseglobe.de

Kühllogistik mit dem grünen Daumen

Die Frische- und Lebensmittellogistik ist eines der anspruchsvollsten und gleichzeitig energieintensivsten Logistiksegmente. Einer der führenden Anbieter im Hamburger Hafen ist die Frigo Coldstore Logistcs GmbH, deren hochmoderne Kühl- und Tiefkühlkapazitäten in Hamburg-Altenwerder Maßstäbe setzen. Das Frigo Coldstore Logistics Center verfügt über eine Lagerkapazität von rund 20.000 Tonnen beziehungsweise 34.000 Palettenstellplätzen in drei aneinander liegenden Kühlhallen. Bei der Errichtung des Gebäudes 2005 wurden von der Isolierung bis zur Kältetechnik alle bauphysikalischen Möglichkeiten zur Energieeinsparung umgesetzt.
Durch den Einsatz modernster Schleusensysteme wurde der Kälteverlust bei der Ein- und Auslagerung der Waren um über 40 Prozent reduziert. Die baulichen Mehrkosten der Schleusen von rund 250.000 Euro haben sich durch die Energieeinsparungen schon nach kurzer Zeit amortisiert. Eine hochmoderne, energiesparende Kälteanlage mit vier Schraubenverdichtern und zwei Kolbenverdichtern gehören ebenso dazu wie die Installation von einem Hybridverflüssiger, durch den über 15 Millionen Liter Wasser im Jahr eingespart werden. Außerdem verwendet Frigo ausschließlich Flurfahrzeuge mit auffüllbaren Batterien, um die Umwelt von der Entsorgung alter Batterien zu entlasten. Nicht zu vergessen die EDV-gesteuerte Verschieberegalanlage, die erheblich zu einer optimalen Raumnutzung beiträgt und so die Kühlzirkulation und Energieeffizienz verbessert. Frigo wurde für sein Engagement bereits mehrfach ausgezeichnet und zum UmweltPartner Hamburg ernannt.
www.frigo-hamburg.de

Foto: Frigo Coldstore

60-prozentige CO_2-Reduzierung durch umweltfreundliches Transportkonzept

Die BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH und DHL Global Forwarding haben gemeinsam ein Transportkonzept mit Vorbildcharakter für die Inlandslogistik zwischen den deutschen Seehäfen – schwerpunktmäßig Hamburg – und dem BSH-Standort Giengen entwickelt.

Der Hausgerätehersteller BSH fertigt seit über 60 Jahren in seiner Produktionsanlage in Giengen, zwischen Stuttgart und Augsburg gelegen, modernste Kühl- und Gefriergeräte. Der Standort verfügt über einen an die Fertigung angeschlossenen Logistikbereich, über den der komplette weltweite Versand der in Giengen gefertigten Kühl- und Gefrierschränke gesteuert wird. Darüber hinaus fungiert die Logistikanlage als Distributionszentrum für Importware, hauptsächlich Hausgeräte aus China und der Türkei, für den deutschen und europäischen Markt. Insgesamt werden jährlich rund 13.000 Seefrachtcontainer in Giengen abgewickelt.

Der Transport der Im- und Exportcontainer zwischen Seehafen und dem rund 660 Kilometer entfernten BSH-Standort wurde 2010 vollständig auf die Schiene verlagert.

Rund neun Monate haben die BSH und der Transportdienstleister DHL Global Forwarding an der Reorganisation der Transportkette gearbeitet. Dabei wurde das Konzept von kombinierten Bahn-/Lkw-Transporten auf direkte Zugverkehre bis ins Werk Giengen umgestellt. „Die BSH-Logistik beschäftigt sich permanent mit ‚Zukunftsforschung', und Umweltaspekte werden dabei immer wichtiger. Schon heute sind die Straßen überlastet, die Maut macht den Lkw-Transport immer teurer, aufgrund von Staus wird der Warentransport unberechenbar und die Ladezeiten an den öffentlichen KV-Terminals sind oftmals am Markt vorbei organisiert. Daher wollten wir eine nachhaltige Lösung schaffen", erläutert Hans-Gerd Bauerfeind, Logistikleiter der BSH, die Intention für das Projekt. „Damit tun wir nicht nur etwas für die Umwelt, sondern haben auch eine Vielzahl anderer Transportprobleme gelöst."

Hans-Gerd Bauerfeind

2009 hat DHL für sein Umweltengagement den Deutschen Nachhaltigkeitspreis erhalten.

Foto: DHL

Foto: DHL

Bahnumschlag im BSH-Logistikzentrum Giegen.

Drei Züge anstelle von 120 Lastkraftwagen

Damit die Umstellung erfolgen konnte, hat BSH im Logistikzentrum Giengen in eine Schienennetzerweiterung mit zwei jeweils 350 Meter lange Gleisanlagen investiert. Darüber können jetzt dreimal in der Woche Halbzüge mit jeweils 40 TEU von den deutschen Seehäfen ohne Zwischenstopp direkt das Logistikzentrum Giengen anfahren und bis tief in die Nacht abgefertigt werden. Damit verkürzen sich nicht nur die Laufzeiten, gleichzeitig werden auch Transportkosten signifikant eingespart. „Mit dem DHL Railservice können wir unsere Produkte im Vergleich zum Lkw-Transport außerdem wesentlich umweltfreundlicher anbieten“, so Bauerfeind. Um bis zu 60 Prozent werden die CO_2-Emissionen durch die Systemumstellung reduziert. Bisher wurden die Container wöchentlich mit 120 Lastwagen zwischen dem BSH-Standort und den KV-Terminals in Ulm-Dornstadt oder Kornwestheim transportiert, wo sie per Bahn aus den deutschen Seehäfen eintrafen beziehungsweise für den Export auf die Schiene verladen wurden. Mit der Verlagerung verbessert sich die CO_2-Bilanz im Vor- und Nachlauf von 60 Gramm CO_2 pro Tonnenkilometer auf 24 Gramm.

Seelenverwandtschaft in Sachen Nachhaltigkeit

Dr. Jürgen Klenner

Die Konzentration der Verkehre auf die deutschen Seehäfen und hier insbesondere auf den Hamburger Hafen hat dabei strategische Gründe, wie Dr. Jürgen Klenner, Vice President Strategie & Program Management von DHL Global Forwarding, bestätigt: „Aufgrund des mangelnden Bahnangebots waren die Westhäfen hier keine Alternative für uns.“ Ungewöhnlich ist, dass DHL bei diesem Projekt nicht nur Dienstleister, sondern gleichzeitig auch Kunde der BSH ist. Einige DHL-Niederlassungen der Region Süd-West nutzen das BSH-Terminal auch für externe Ladung. Dadurch partizipieren auch DHL-Kunden von den schnellen Laufzeiten, dem flexiblen Zeitmodell sowie dem ökonomisch und ökologisch sinnvollen Transportkonzept. Eine klare Win-Win-Situation für alle Beteiligten.

„DHL ist für uns bei der Realisierung unseres Zugprojektes ein Traumpartner, denn hinsichtlich nachhaltiger Konzepte sind wir buchstäblich seelenverwandt“, resümiert Bauerfeind. Das sehen anscheinend auch andere so, denn während die BSH 2008 den Deutschen Nachhaltigkeitspreis erhalten hat, ging 2009 DHL als Sieger aus diesem Wettbewerb hervor, der unter der Schirmherrschaft von Bundeskanzlerin Angela Merkel steht.

DHL goes Green

Mit dem konzernweiten Klimaschutzprogramm GoGreen verpflichtet sich die Deutsche Post DHL zu einem messbaren Klimaschutzziel. Bis zum Jahr 2020 will der Konzern seine CO_2-Effizienz im Vergleich zu 2007 um 30 Prozent steigern – darin eingeschlossen sind auch fremd vergebene Transportleistungen. Zentraler Bestandteil von GoGreen ist das Angebot CO_2-neutraler oder CO_2-reduzierter Logistiklösungen. **www.dhl.de/gogreen**

Leitfaden für nachhaltiges Handeln

Umfrageergebnisse zeigen, dass 60 Prozent der Unternehmen damit rechnen, bis zum Jahr 2015 finanzielle Einbußen zu erleiden, wenn ihre Logistik nicht umweltfreundlich ist und nicht die soziale Verantwortung für Mitarbeiter und Gesellschaft berücksichtigt. Darum wird das nachhaltige Wirtschaften immer wichtiger.
Um dies den Unternehmen zu erleichtern, hat die Logistik-Initiative Hamburg 2010 den Leitfaden „Nachhaltigkeit in der Logistik“ herausgegeben. Erarbeitet wurde er von Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung, die seit 2008 im Arbeitskreis „Nachhaltigkeit in der Logistik“ zusammenarbeiten.

Der Leitfaden soll vor allem klein- und mittelständischen Unternehmen Orientierung bieten. Auf 118 Seiten gibt es zahlreiche Grafiken, Checklisten, nachahmungswerte Beispiele aus der Praxis und Tipps, wie diese umgesetzt werden können. Dabei werden nicht nur die ökologischen Bereiche der Nachhaltigkeit berücksichtigt, sondern auch die ökonomischen und die sozialen. Der Leitfaden kann gegen eine Schutzgebühr von 10 Euro bei der Logistik-Initiative Hamburg, **Fax 040-22 70 19-29** oder **info@hamburg-logistik.de**, bestellt werden.

STRABAG baut neues HHLA-Containerlager am Burchardkai

Um den Anforderungen an ein modernes, hochtechnisiertes Containerlager gerecht zu werden, sind die HHLA-Anlagen am Burchardkai bis zum Sommer dieses Jahres im ersten Bauabschnitt fertiggestellt worden.

Nachhaltigkeit wird nicht nur beim Umschlag der Waren immer höher priorisiert, sondern auch im Bau der Anlagen. Damit jeweils drei Stapelkräne pro Block arbeiten können, musste der Untergrund entsprechend ertüchtigt werden: 85.000 Quadratmeter Asphalt- und Betonoberfläche mussten aufgenommen, gebrochen und für den Unterbau vorbereitet werden, damit sie zu 100 Prozent wiederverwandt werden konnten. Außerdem wurden mehr als 30.000 Tonnen Boden ausgetauscht, damit der inhomogene Baugrund mehr Standsicherheit bekommt. 1962, nach der großen Sturmflut, waren die Aufspülungen aus Sand und Schlick vorgenommen worden, die eine nur unzureichende Standsicherheit für die neuen Anlagen und Containerlagerflächen geboten hätten.

Außerdem wurden 6.500 Meter Entwässerungsleitungen und 28.000 Meter Kabelschutzrohre verlegt, damit die Anlage betrieben werden kann. So sind in relativ kurzer Bauzeit Stellflächen für rund 10.000 Standcontainer entstanden. Aufgrund der modularen Bauweise – Rumpfblock (Inbetriebnahme der Gerätetechnik) und Rollout in circa einem Monat – führte das nur zu kurzen Betriebseinschränkungen. Bewegt und versorgt werden die Container von vollautomatischen Kränen – auf 500 Tonnen Stahlkonstruktionen und Schienen. Die Stahlkonstruktionen waren erforderlich, damit die Kühlcontainer für Lebensmittel an die entsprechenden Versorgungsleitungen angeschlossen werden können.

Foto: STRABAG

Bis zu 29 Lagerblöcke können am Burchardkai errichtet werden.

Insgesamt sind 11 Millionen Euro in diesem Bauabschnitt für die Blöcke 6 bis 10 verbaut worden – im nächsten Bauabschnitt werden es noch einmal rund 6 Millionen Euro für die Blöcke 11 bis 13 sein. Insgesamt können am Container Terminal Burchardkai bis zu 29 Blöcke für eine Umschlagkapazität von jährlich circa fünf Millionen TEU errichtet werden.

„Diese Hafenbaumaßnahme zeigt, dass High Tech, Recycling von Baustoffen und Ökonomie sehr gut zusammenpassen, wenn die Ziele des Bauherrn intelligent umgesetzt werden. Durch das Verbleiben der Baustoffe auf der Baustelle werden die Transporte erheblich reduziert, so dass unter anderem einiges für die CO_2-Bilanz getan wird“, führt Dipl. Ing. Hans Wessels, Technischer Leiter der STRABAG AG Direktion Hamburg, aus.

8.000 Quadratmeter STRABAPHALT, ein speziell für hochbelastete Industrieflächen entwickelter halbstarrer und flüssigkeitsdichter Belag mit gutem Grip, wurden bei dieser Maßnahme hergestellt, um das Grundwasser vor möglicherweise auslaufenden Flüssigkeiten zu schützen, wenn Container undicht geworden sind.

Damit die High-Tech-Bestandteile des schwarzen Belags untrennbar miteinander verbunden werden können, setzt auch die moderne Bauwirtschaft auf Natur: „Im Bindemittel, dem Bitumen, das als Nebenprodukt bei der Erdölraffinade entsteht, steckt eine Menge Know-how, weil es den Asphalt sowohl elastisch als auch standfest macht und ihn so für die besonderen Anforderungen des Hafenumschlags dauerhaft in Form hält“, erläutert Dipl.-Betriebswirt (BA) Bernd Hellmich, Kaufmännischer Leiter der STRABAG AG Direktion Hamburg. Das Bitumen macht circa fünf Prozent des Asphalts aus, wie auch das Füllmittel Gesteinsmehl. Der Rest sind in verschiedenen Körnungen gebrochene Mineralstoffe und Recycling-Asphalt.

Zur STRABAG AG Direktion Hamburg gehören mehr als 700 Mitarbeiter sowie mehrere Auszubildende, von gewerblichen Mitarbeitern bis hin zu hochqualifizierten Bauingenieuren und Baukaufleuten. Hinzu kommen Nachunternehmer aus der Region, die ebenfalls ISO 9001-zertifiziert sind.

LogPark Hamburg ausgezeichnet

Logistikpark an der A1 bei Rade erhält DGNB-Zertifizierung

Geprüfte Nachhaltigkeit bei Logistikimmobilien
Die Habacker LogPark Holding wurde für den 1. Bauabschnitt im 80 ha großen LogPark Hamburg im Oktober 2009 auf der EXPO REAL in München mit dem Gütesiegel der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ausgezeichnet. Habacker Holding plant damit den ersten grünen Logistikpark Deutschlands zu entwickeln.

Verfügbare Flächen:

- Kontraktlogistik für großflächigen Bedarf ab 10.000 m²
- Gewerbliche Flächen für kleinflächigen Bedarf ab 2.000 m²
- Kurier-, Express- und Postdienste
- Autohof mit Serviceeinrichtungen und Tankanlage

Nebenkosteneinsparungen um mehr als 30 %
gegenüber herkömmlichen Logistikanlagen durch Erdwärme, höchste thermische Isolierung und hohen Tageslichtanteil.

Mehr Infos unter www.logpark-hamburg.de

Kontakt: Habacker Holding GmbH & Co. KG
Cecilienallee 4 • 40474 Düsseldorf
Phone: +49 (0)211-41 55 29-0
Fax: +49 (0)211-41 55 29-20
info@habackerholding.com
www.habackerholding.com

HABACKERLOGPARK
BUILD · LEASE · MANAGE

Reeder leisten maßgeblichen Beitrag

„Deutsche Reeder sind bereit, mehr in den Umweltschutz zu investieren“, erklärte der Verband Deutscher Reeder bereits vor Jahren. Dass dies nicht nur leere Worte sind, belegen unter anderem die Nachhaltigkeitsbemühungen der Hamburger Containerreedereien Hapag-Lloyd und Hamburg Süd.

Foto: Hapag-Lloyd

Die deutsche Containerschiffsflotte ist mit einem Anteil von über 34 Prozent nicht nur die größte der Welt, sondern mit einem Durchschnittsalter von 7,5 Jahren auch gleichzeitig die jüngste und modernste. Daran hat auch die Flottenpolitik der beiden größten deutschen Linienreedereien einen erheblichen Anteil. Der Einsatz moderner Schiffe ist dabei nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen Gesichtspunkten sinnvoll. Sowohl bei Hapag-Lloyd als auch bei Hamburg Süd ist Umweltschutz aber keinesfalls nur eine positive Begleiterscheinung, die zu Imagezwecken in den Vordergrund geschoben wird. Bei beiden Unternehmen ist der ökologische Ansatz fest in der Unternehmensphilosophie verankert.

Foto: Hapag-Lloyd

Roland Kirch

„Umweltaspekte haben eine hohe Priorität in unserem wirtschaftlichen Handeln. Das Aufspüren von neuen, innovativen Wegen ist entscheidend, wenn es darum geht, die Umwelt zu schützen und die globalen Ressourcen zu schonen“, betont Hapag-Lloyd-Vorstand Roland Kirch. Ähnlich sieht es auch Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Hamburg Süd-Geschäftsführung: „Der Schutz der natürlichen Ressourcen muss bei jeder unternehmerischen, organisatorischen und finanziellen Entscheidung mit beachtet werden.“ Dies müsse in einem Unternehmen Teil des Denkens aller sein – genau wie die kaufmännische Solidität.

Foto: Hamburg Süd

Dr. Ottmar Gast

Auch energieeffiziente Landtransporte gehören zu einem nachhaltigen Reedereibetrieb.

Foto: Hamburg Süd

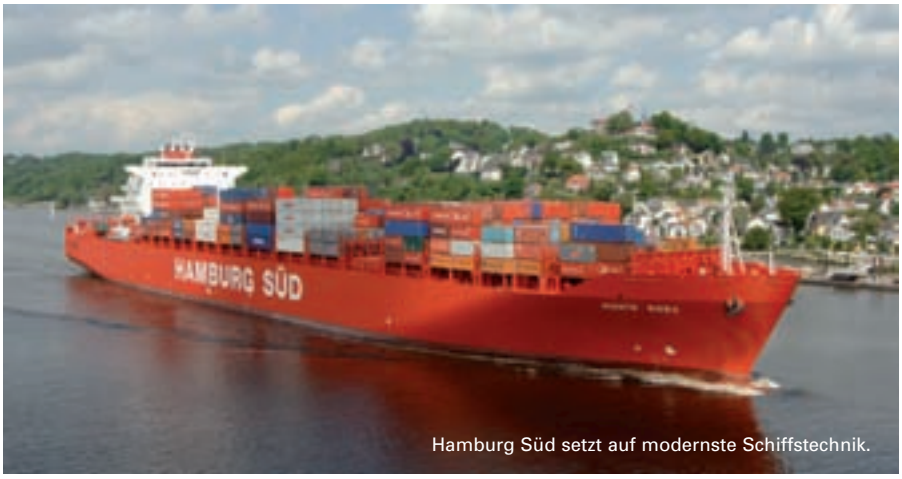


Foto: Hamburg Süd

Hamburg Süd setzt auf modernste Schiffstechnik.

In der Unternehmensphilosophie fest verankert

Vor diesem Hintergrund ist die Einhaltung geltender Gesetze, Bestimmungen und Verordnungen für die beiden Hamburger Containerreedereien selbstverständlich. Mehr noch, sie ist in vielen Fällen nur das Mindestmaß, wie einige Praxisbeispiele zeigen.

Die Neubauten von Hapag-Lloyd und Hamburg Süd verfügen beispielsweise alle über den Klassezusatz „Environmental Passport“ des Germanischen Lloyd – verliehen für die freiwillige Berücksichtigung hoher Umweltstandards und neueste technische Ausrüstung. So setzen die Hamburger Reedereien bei zahlreichen Neubauten auf eine elektronische Einspritzung und Ventilsteuerung. Diese Antriebskonzepte führen zu einer besseren Verbrennung und damit zu Treibstoffeinsparungen. Das Resultat: verringerte Abgasemissionen gegenüber herkömmlichen Antriebsmotoren.

Um die sensiblen küstennahen Ökosysteme zu schonen, wird auf den Schiffen ein strenges Ballastwasser-Management angewendet. Das Abpumpen von Ballastwasser erfolgt ausschließlich auf See, fernab der sensiblen küstennahen Ökosysteme. An der Entwicklung von Reinigungssystemen für Ballastwasser sind beide Unternehmen beteiligt. Entgegen einer sonst immer noch geübten Praxis entsorgt kein Schiff der Hamburg Süd-Gruppe oder von Hapag-Lloyd Müll und Abfall auf See. Entweder wird der Abfall bereits an Bord in Müllverbrennungsanlagen umweltschonend verbrannt oder an Land entsorgt.

Da die Schwimmlage eines Schiffs maßgeblich den Treibstoffverbrauch beeinflusst, hat Hamburg Süd gemeinsam mit der Technischen Universität Hamburg-Harburg ein Messgerät entwickelt, das wichtige Betriebsgrößen permanent ermittelt und Basisdaten für einen optimalen Beladezustand und Ballastwasserausgleich liefert. Das Wechselmessgerät wird auf allen Neubauten installiert und liefert beeindruckende Ergebnisse: Für ein 5.500-TEU-Schiff ergibt sich eine Brennstoffeinsparung von rund 150 Tonnen im Jahr. Das entspricht einer CO_2-Minderung von jährlich knapp 500 Tonnen.

Als erstes Schiff weltweit wurde die „Kuala Lumpur Express“ von Hapag-Lloyd mit einer sogenannten „Thrust Fin“ ausgerüstet. Die speziell geformte, mehrere Meter breite Finne befindet sich hinter dem Propeller am Ruder und optimiert den Vortrieb des Schiffes so, dass der Brennstoffverbrauch spürbar gesenkt werden kann.

Der Fortschritt liegt in der Summe aller Maßnahmen

Beide Reedereien setzen beim Schiffsbetrieb auf „Weather Routing“, also Routenplanung anhand von Wetterprognosen. So kann es unter Umständen sinnvoll sein, ein Schlechtwettergebiet zu umfahren, da diese Maßnahme trotz des längeren Weges zu weniger Brennstoffverbrauch führt als der direkte Weg gegen Wind und Wellen. Slow Steaming, also die Geschwindigkeitsreduzierung, und Derating, die Drosselung der Maschinenleistung, sind weitere Maßnahmen, die angewendet werden und den Treibstoffverbrauch teilweise um bis zu 50 Prozent verringern.

All diese Maßnahmen, die zu einem nachhaltigen Reedereibetrieb beitragen, sind nur ein Auszug aus den umfangreichen Umweltmanagement-Programmen von Hapag-Lloyd und Hamburg Süd. Jede Aktion ist nur ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Der Fortschritt selbst liegt letztendlich in der Summe aller Einzelmaßnahmen. Modernste Schiffstechnik ist entsprechend nur ein Teilbereich der Nachhaltigkeitsbemühungen: Energieeffiziente Landtransporte, eine moderne Kühlcontainerflotte, ein Ressourcen schonendes Gebäude- und Büromanagement, die gezielte Wahl von Subunternehmern, weltweit kontinuierliche Mitarbeiterschulungen und die aktive Teilnahme an Forschungs- und Entwicklungsprogrammen leisten einen ebenso wichtigen Beitrag.

KURZ UND KNAPP

Foto: Behrend Oldenburg

>>> Die „CMA CGM Christophe Colomb“, das neue Flaggschiff der französischen Reederei **CMA CGM,** hat Mitte Juli 2010 erstmals den Hamburger Hafen angelaufen. Das 13.800 TEU fassende Containerschiff ist mit neuester Umwelttechnologie ausgestattet. Dazu gehört eine elektronische Motoreinspritzung, durch die Kraftstoff- und Ölverbrauch um drei beziehungsweise 25 Prozent reduziert wird.
Ein leicht gedrehtes Ruder (twisted rudder) leitet das Wasser optimal und senkt den Energieverbrauch und die CO_2-Emissionen. Mit einem Pre-Swirl Stator wird außerdem die Anströmung zum Propeller optimiert, wodurch sich das hydrodynamische Verhalten des Schiffes verbessert und der Kraftstoffverbrauch um weitere zwei bis vier Prozent reduziert wird. Hinzu kommen zahlreiche weitere Maßnahmen, wie eine optimierte Rumpfkonstruktion oder die Ausstattung mit Anschlüssen zur Landstromversorgung. **www.cma-cgm.com/Environment/**

>>> APL, viertgrößte Containerreederei der Welt und wichtiger Kunde des Hamburger Hafens, ist seit Mitte Mai mit einer neuen Umwelt-Homepage im Internet präsent. Unter www.apl.com/environment können sich Kunden und Interessierte darüber informieren, wie APL mit den ökologischen Herausforderungen der Zukunft umgeht. Dabei werden nicht nur die Maßnahmen für einen nachhaltigen Schiffsbetrieb beschrieben. Auch die Bedeutung des Carbon Footprint, die umweltpolitische Unternehmensphilosophie, Schulungsprogramme, Partnerschaften und Entwicklungsprojekte sowie Umweltauszeichnungen werden beleuchtet.

>>> Der Hamburger Hafen ist seit über 90 Jahren mit der japanischen Reederei **NYK Line** verbunden. Bei umweltrelevanten Fragen liegen die beiden Partner auf einer Wellenlänge. 2008 hat das Schifffahrtsunternehmen sein „Cool Earth“-Projekt gestartet, mit dem zwischen 2006 und 2013 die CO_2-Emissionen um zehn Prozent je Tonnen-Seemeile reduziert werden sollen. Ein Teilprojekt wurde auf dem Pure-Car-and-Truck-Carrier (PCTC) „Auriga Leader“ umgesetzt, die 2008 vom Stapel lief und mit 328 Solarkollektoren ausgerüstet ist. Sie erzeugen 40 Kilowatt und tragen damit bis zu 6,5 Prozent an Energie für das Bordstromnetz bei. Nun plant NYK, die Solarkapazität zu versechsfachen und die Leistung auf 250 Kilowatt auszubauen. Damit aber nicht genug: NYK hat bereits einen PCTC in der Entwicklung, der bis zu 50 Prozent seines Energiebedarfs einspart. Neben Sonnenenergie sollen dazu Wetter-Routing (5 Prozent), ein neues Rumpfkonzept (27 Prozent), effizienter Ladungsumschlag (8 Prozent) und fortschrittliche Antriebskonzepte (16 Prozent) beitragen.

Foto: NYK

>>> Unifeeder, eine der größten Feeder- und Shortsea-Reedereien in Nordeuropa und wichtiger Kunde des Hamburger Hafens, hat Ende 2009 einen online-basierten CO_2-Kalkulator implementiert (www.unifeeder.com). Das System vergleicht die Kohlendioxidemissionen, die bei den kombinierten Land-/See-Transporten von Unifeeder im Vergleich zu reinen Landtransporten entstehen. Da Unifeeder-Angaben zufolge Lkw-Transporte sieben Mal und Bahntransporte immerhin noch zweieinhalb Mal so viel umweltschädliches CO_2 verursachen wie Schiffsverladungen, sind kombinierte Land-/Seetransporte häufig schon bei vergleichsweise kurzen Distanzen sinnvoll. „Viele unserer Kunden sind erstaunt, wenn sie erfahren, wie viel CO_2 sie auf diese Weise einsparen können“, sagt Simon H. Galsgaard, Leiter Shortsea-Verkehre bei Unifeeder. Unifeeder hat mit dem CO_2-Kalkulator, der von der Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas (DNV) verifiziert wurde, auf die steigende Nachfrage seiner Kunden nach umweltfreundlichen Transportlösungen reagiert.

Foto: HMC/Michael Zapf

gmec setzt Maßstäbe im maritimen Umweltschutz

Wenn am 7. und 8. September 2010 der erste global maritime environmental congress – gmec 2010 im CCH-Congress Center Hamburg stattfindet, dann versammelt sich das Who is Who der maritimen Branche in der Hansestadt. Sie setzen ein klares Zeichen, dass der Schutz der Umwelt ein globales Anliegen der maritimen Wirtschaft ist.

Allein die Mitglieder des gmec-Komitees sprechen eine deutliche Sprache sowohl im Hinblick auf die Wichtigkeit des Themas als auch hinsichtlich der Bedeutung des gmec selbst: Dr. Corrado Antonini, Vorstand von Fincantieri, dem größten italienischen Schiffbauunternehmen, Micky Arison, Chairman und CEO des weltweit größten Kreuzfahrtunternehmens Carnival Corporation, und Spyros Polemis, Chef der Inter - nationalen Schifffahrtskammer ICS, sind die Vorsitzenden des hoch dekorierten Führungsgremiums. Des Weiteren hat Bundeskanzlerin Angela Merkel die Schirmherrschaft über die Veranstaltung übernommen.

Das Anliegen des gmec ist es, umweltschädliche Emissionen weltweit weiter zu verringern. So gilt es unter anderem, den Anteil der Schifffahrt am weltweiten CO_2-Ausstoß zu senken und gesundheitsschädliche Stickoxid- und Schwefeldioxidemissionen sowie Feinstaub deutlich zu reduzieren. Auch ein nachhaltiges Abfallmanagement und ein sensibler Umgang mit Ballastwasser sind für eine intakte maritime Umwelt entscheidend. „Wir haben in den vergangenen 30 Jahren bereits immense Fortschritte im Umweltschutz erzielt“, sagt Jochen Deerberg, der ebenfalls dem gmec-Führungsstab angehört und Chef von Deerberg-Systems ist, einem der führenden Hersteller umweltschonender maritimer Entsorgungssysteme. „Auf dem Kongress wollen wir über die Erfolge genauso sprechen wie über unsere zukünftige Strategie. Nur wenn die gesamte Branche zusammenarbeitet, können wir die internationale Schifffahrt noch umweltfreundlicher gestalten.“ Auch Fincantieri-Vorstand Corrado Antonini bestätigt: „Wir alle wollen eine fortschrittliche, umweltfreundliche und wirtschaftlich attraktive Schifffahrt. Technologisch gesehen sind wir schon auf dem richtigen Weg.“

Dass viele der nötigen Technologien tatsächlich bereits vorhanden sind, zeigt die Weltleitmesse der Schiffbauindustrie SMM, in deren Rahmen der gmec stattfindet. „Die Kongressteilnehmer können sich auf der SMM gleich nebenan über aktuellste und neueste umweltfreundliche Technologien und Lösungen informieren“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress. „Wir sind stolz, dass wir so viele hochkarätige und umweltbewusste Entscheider aus der maritimen Industrie auf dem gmec versammeln. Das ist auch ein wichtiges Signal der Stadt Hamburg als European Green Capital des Jahres 2011.“

Der gmec ist der erste branchen- und länderübergreifende Kongress, der sich mit dem Thema „Maritimer Umweltschutz“ auseinandersetzt. Im Mittelpunkt des Kongresses stehen die ökologischen Herausforderungen für die maritime Industrie und die Chancen nachhaltigen Handelns für die Wirtschaftskraft der Branche. Dazu diskutieren Vertreter der International Maritime Organization (IMO), der Europäischen Kommission sowie Entscheider aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Umweltschutzorganisationen Themen wie die Reduzierung von Emissionen zu Luft, zu Wasser und an Land. Der gmec soll zukünftig im Zweijahresrhythmus stattfinden.

„Gemeinsam an einem Strang“

Statement von Dipl.-Ing. Werner Lundt,
Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik, Hamburg.

Umweltschutz hat in der maritimen Welt in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Die deutsche Schiffbau - industrie ist bereit und in der Lage, die damit verbundenen Bemühungen der Politik aktiv zu unterstützen. Neue und erhöhte Umweltschutzziele sind für die Industrie wichtige Anreize, neue Entwicklungen und Innovationen voranzutreiben. In den nächsten Jahren werden viele neue Antriebs- und Energieversorgungsprojekte auf den Markt kommen: Um diese Technologie möglichst bald anwenden zu können, beteiligen sich mehrere deutsche Werften, Zulieferer, Klassifikationsgesellschaften und Forschungseinrichtungen an dem gemeinsamen Forschungsprojekt e4ships. Auch in anderen Bereichen ist es sinnvoll und erfolgversprechend, innovative Umweltschutzmaßnahmen kooperativ voranzutreiben. So verläuft die Entwicklung zukunftsweisender Landenergieversorgungskonzepte in enger Abstimmung mit Reedern, Häfen, Energieversorgern, Umbauwerften, Schiffbauzulieferern und Behörden. Einen sehr innovativen Ansatz stellt der Einsatz von Dual-Fuel-Motoren dar, die im Hafenbetrieb landseitig mit Erdgas betrieben werden könnten und dabei einen sehr hohen Wirkungsgrad haben. Schwefel- und Partikelemissionen fallen hier bei der Verbrennung so gut wie nicht an.

Werner Lundt

Foto: VSM

www.vsm.de, www.e4ships.de

„Wenn nicht in Hamburg, wo dann?“

Interview mit Dr. Hermann J. Klein, Vorstand der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd und Mitglied des gmec-Führungsausschusses.

Foto: GL

Dr. Hermann J. Klein

Herr Dr. Klein, Sie sind Mitglied des Führungsausschusses des ersten gmec Global Maritime Environmental Congress 2010 im September in Hamburg. Warum braucht die maritime Branche einen eigenen Umweltkongress?

Dr. Klein: Die maritime Wirtschaft ist sich ihrer Verantwortung bewusst. Sie kann einen erheblichen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Bereits heute verfügen Schiffsmotoren über die höchsten Wirkungsgrade im Industrievergleich. Neue, internationale Umweltauflagen erfordern zudem ein Forum zum Ideenaustausch. Deshalb halte ich den Umweltkongress auf der SMM für eine ausgesprochen gute Idee, die zum richtigen Zeitpunkt umgesetzt wird.

Warum ist Hamburg der richtige Standort für eine derartige Veranstaltung?

Dr. Klein: Hamburg ist nach wie vor einer der weltweit führenden Schifffahrtsstandorte. Die SMM ist zudem die weltweit größte maritime Fachmesse mit Besuchern aus allen Erdteilen. Wenn nicht hier in Hamburg, wo dann?

Die Schifffahrtsindustrie hat in den vergangenen Jahren bereits viel Engagement zur Entwicklung ökologisch nachhaltiger Technologien geleistet. Wo sehen Sie die größten Optimierungspotenziale?

Dr. Klein: Die maritime Industrie steht vor großen Herausforderungen. Die anhaltende Klimaerwärmung erfordert eine systematische Analyse der Einsparmöglichkeiten. Das Ziel, den CO_2-Ausstoß um 20 Prozent abzusenken, ist sehr ehrgeizig. Angesichts des beträchtlichen Flottenwachstums der letzten Jahre werden wir den Gesamtausstoß an CO_2-Emissionen um zirka 40 Prozent senken müssen, um dieses Ziel zu erreichen.

Und welchen Beitrag können Häfen wie Hamburg aus Ihrer Sicht dazu leisten?

Dr. Klein: Der Hamburger Hafen kann beispielsweise ein gestaffeltes Gebührensystem einführen, das energieeffiziente Schiffe begünstigt. Ein durchdachtes Anreizsystem kann sich schnell als Wettbewerbsvorteil herausstellen. An der Schnittstelle zwischen Land- und Seetransport sind weitere Optimierungsmaßnahmen denkbar.

Was leisten Klassifikationsgesellschaften wie der Germanische Lloyd hinsichtlich einer nachhaltigeren Schifffahrt – auch mit Blick auf den Hafenbetrieb?

Dr. Klein: Der Germanische Lloyd hat bereits ein Messverfahren entwickelt, mit dem die Leistungsfähigkeit von Containerterminals überprüft und optimiert werden kann. Das HHLA Container Terminal Altenwerder war unser erster Kunde. Der Zertifizierungsstandard trägt dazu bei, Qualität und Prozessabläufe von Containerterminals zu verbessern und beurteilen zu können. Die Einsparungspotenziale in der Schifffahrt liegen mehr im Schiffbau und im Schiffsbetrieb. Hier hat der GL einen umfassenden Beratungsservice aufgebaut, der sich intensiv über die Verbesserung des Schiffsrumpfs hinaus mit den Betriebszuständen auf Schiffen auseinandersetzt und zu einer Optimierung des Gesamtsystems Schiff führt. Im Ergebnis werden erhebliche Emissionsreduzierungen und Wirtschaftlichkeitsverbesserungen erreicht.

VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN
JEDES ENGAGEMENT ZÄHLT

Intelligente Verkehrskonzepte, ökonomisches Fahrverhalten, gesellschaftliches Engagement, papierloses Büro, energiesparendes Kühllager mit Solarenergie – gerade die Logistikbranche bringt bei der Entwicklung neuer Technologien und Dienstleistungskonzepte innovative Lösungen für mehr Nachhaltigkeit hervor.

Unternehmen, Institutionen und öffentliche Einrichtungen leisten einen Beitrag für den Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen und übernehmen soziale Verantwortung für die eigenen Mitarbeiter und für die Gesellschaft. Besonders zukunftsweisende Projekte zeichnet die Logistik-Initiative Hamburg mit dem **HANSE GLOBE** aus.

Informationen zur Bewerbung finden Sie unter www.hanseglobe.de

HANSE GLOBE

HAMBURGS PREIS FÜR
NACHHALTIGE LOGISTIK.

Logistik-Initiative Hamburg

DIE WELT WÄCHST ZUSAMMEN.

Transportketten, die unser Klima schonen: Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) verknüpft die ökologisch vorbildlichen Verkehrsträger Schiff und Bahn. Ihre effizienten Containerterminals und leistungsstarken Transportsysteme bilden ein zukunftsweisendes Netzwerk zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland, das den CO_2-Ausstoß minimiert und die Straßen entlastet. **www.hhla.de**

HHLA 125 Jahre
1885–2010