

SAUBERE SCHIFFFAHRT UND NACHHALTIGE LOGISTIK



Innovative Binnenschiffahrtspartner können zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Rahmen der Stimulierungsrichtlinie „Saubere Binnenschiffahrt und nachhaltige Logistik in Rotterdam“ des Hafenbetriebs Rotterdam einen Antrag auf finanzielle Unterstützung einreichen.

Im Rahmen dieser Richtlinie werden neue Projekte bezuschusst, die zu einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs, der Treibhausgase (CO₂, CH₄) und der Luftemissionen (NO_x, PM) der Binnenschiffahrt beitragen. Die Anträge können bis einschließlich 28. Februar 2018 beim Expertise- und Innovationszentrum Binnenschiffahrt (EICB, Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart) eingereicht werden.

Die Stimulierungsrichtlinie steht für Anträge von Unternehmen, Organisationen öffentlichen Rechts und Kombinationen beider Rechtsformen zur Verfügung. Die maximalen Zuschüsse betragen 25 % der in Frage kommenden Studienprojekte sowie 75 % bei Projekten, die sich auf die konkrete Umsetzung tastbarer Demonstrationen richten. Die Projektträger haben bis einschließlich 28. Februar 2018 Zeit, einen Vorschlag einzureichen.

Anschließend wird ein unabhängiger Innovationsrat die eingereichten Vorschläge beurteilen. Die Einordnung findet auf Basis des erwarteten Umweltertrags (Senkung des Kraftstoffverbrauchs, der Treibhausemissio-

nen und der Luftemissionen) pro jeden in die betreffende Initiative in der Region Rotterdam bis 2025 investierten Euro statt.

Weitere Informationen zu diesem Projekt sowie die Antragsunterlagen gibt es [hier](#)

Quelle: EICB, Foto: Edith van Ginneke

WINDPARK-FLOTTE IM HAMBURGER HAFEN WÄCHST



Kräne, Frachter, Container – und immer mehr Windkraftanlagen prägen das Panorama des Hamburger Hafens. Mit dem jetzt eingeweihten Windpark des städtischen Ökostromversorgers HAMBURG ENERGIE auf dem Stahlwerksgelände von ArcelorMittal sind drei neue Anlagen entstanden.

Sie setzen ein weiteres Zeichen für den Ausbau der Erneuerbaren Energien und festigen Hamburgs Rolle als Windhauptstadt. Die Doppelnutzung der Industriefläche bedeutet Herausforderungen bei Bau und Betrieb – durch die erfolgreiche Umsetzung steigert HAMBURG ENERGIE die Produktion von sauberem Strom im städtisch verdichteten Raum.

Jetzt sind drei neue Windenergieanlagen mit einer Leistung von jeweils

3 MW am Netz. Mit dabei waren Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz und Umweltsenator Jens Kerstan, HAMBURG ENERGIE-Geschäftsführer Michael Prinz, der Luxemburger Botschafter Jean Graffund Lutz Bandusch, CEO ArcelorMittal Europe, long products, bars and rods.

Die drei Windenergieanlagen ragen rund 180 Meter hoch in den Himmel. Beachtlich ist der Rotordurchmesser von etwa 117 Metern. Zum Vergleich: Die Elbphilharmonie misst eine Höhe von 110 Metern. Die Rotorfläche zur Windernte beträgt mehr als 10.700 Quadratmeter – umgerechnet sind das etwa anderthalb Fußballfelder. Die drei Anlagen produzieren im Jahr gut 23 GWh – das entspricht dem Strombedarf von mehr als 8.000 Haushalten. Bau und Betrieb der Windenergieanlagen auf einer industriell genutzten Fläche stellen die Projektbeteiligten vor besondere Herausforderungen: Die Standorte unterliegen Sicherheitsauflagen, die sowohl dem außergewöhnlichen Standort im industriellen Umfeld als auch dem geforderten Sicherheitskonzept Rechnung tragen müssen. Mit dem regionalen Hersteller Nordex hatte HAMBURG ENERGIE einen kompetenten Partner an der Seite, der komplexe Brandschutzlösungen entwickelt hat. Zudem sorgen Kamerasysteme zur Sichtprüfung, eingebaute Eisensensoren und spezielle Schutzdächer für Sicherheit. Diese Maßnahmen stellen in der konkreten Umsetzung sicher, dass Mitarbeiter, Betriebe oder Industrieanlagen nicht gefährdet werden können. Die drei Windenergieanlagen sind technisch exakt zugeschnitten auf den Ort, an dem sie stehen und bieten eine individuelle Ausstattung, die in dieser Zusammenstellung bei Onshore-Anlagen bislang einmalig ist.

Mit dem Bau außergewöhnlicher Projekte hat HAMBURG ENERGIE bereits Erfahrung: Schon Anfang des Jahres konnte der städtische Ökostromversorger den ersten Windpark im Hamburger Hafen in Betrieb nehmen. In unmittelbarer Nachbarschaft zu den Anlagen auf dem ArcelorMittal-Gelände produzieren beim Aluminiumherstellers Trimet ebenfalls drei Windenergieanlagen Ökostrom.

Olaf Scholz, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg: „Diese drei neuen Windkraftanlagen sind ein Beweis dafür, dass Hamburg und seine Unternehmerinnen und Unternehmer den Ausbau der erneuerbaren Energien, sogar im Herzen des Hafens, aktiv unterstützen, ja es zu ihrer Sache machen. Dass es zudem ArcelorMittal als weltweit größter Stahlproduzent ist, der dieses Projekt möglich gemacht hat, ist ein weiteres deutliches Signal. In einem solch zentralen industriellen Bereich das Prinzip der Erneuerbaren Energie zu verorten, das ist eine

zukunftsweisende Verbindung.“

Umweltsenator Jens Kerstan: „Ich freue mich sehr darüber, dass mit den drei neuen Windkraftanlagen bei ArcelorMittal in unserer Stadt jetzt 65 Windkraftanlagen fast 115 MegaWatt regenerativer Energie produzieren. Das würde ausreichen, 100.000 Haushalte mit Strom zu versorgen. Hier speist die Energie das werkseigene Netz und entlastet das energieintensive Stahlwerksunternehmen. Ein guter, ein richtiger Schritt auf dem Weg in Richtung Energiewende. Das Projekt belegt erfolgreich, was auch auf schwierigem Terrain für Windkraftanlagen besonders hier im Hafen möglich ist, wenn Antragsteller, Nachbarbetriebe und Genehmigungsbehörde an einem Strang ziehen.“

Michael Prinz, Geschäftsführer HAMBURG ENERGIE GmbH: „Unsere Priorität und unser Auftrag ist es, die Energiewende im Norden – und insbesondere hier in Hamburg – voranzubringen. Auch im urbanen, verdichteten Raum ist das umsetzbar, wie HAMBURG ENERGIE mit diesem Projekt erneut zeigt. Wir brauchen flexible, individuelle Lösungen für die Herausforderungen eines jeden Standorts; dann sind selbst industriell genutzte Flächen mit sensiblen Betriebsanlagen als Windpark geeignet. Zur Umsetzung braucht es darüber hinaus engagierte Partner, die mit viel Erfahrung und Know-How zum Erfolg beitragen – ihnen gilt mein besonderer Dank. Inzwischen kann HAMBURG ENERGIE in eigenen regenerativen Anlagen einen Großteil des eigenen Strombedarfs produzieren, den unsere Kundenhaushalte benötigen. Das ist eine stolze Bilanz und ein wichtiger Beitrag für die Klimaschutzziele der Stadt Hamburg.“

Jean Graff, Botschafter des Großherzogtums Luxemburg: „Der in Luxemburg beheimatete ArcelorMittal-Konzern, heute weltweit führender Stahlhersteller, zeigt, dass er mit der Herstellung innovativer Produkte den Anforderungen der Digitalisierung voll gerecht wird. Des Weiteren untermauert der Konzern, dass er sowohl mit Walzdraht aus Hamburg oder Stahl für Windräder, aber auch mit klimafreundlichen und energieeffizienten Produktionsprozessen – wie der Nutzung von Strom aus Windkraft – seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele leistet. Dass ArcelorMittal dies sowohl in den deutschen, als auch den luxemburgischen Produktionsstätten tut, unterstreicht die gemeinsame Vorreiterrolle, welche Luxemburg und Deutschland auf diesen Feldern spielt und beweist, dass Industrieproduktion und Klimaschutz zu einer Win-Win-Situation für alle Beteiligten werden können.“

Lutz Bandusch, CEO ArcelorMittal Europe, long products, bars and rods: „ Mit der Installation der drei Windräder leistet ArcelorMittal in Hamburg einen weiteren Beitrag zu nachhaltiger Stahlproduktion. Wir sind bereits jetzt mit der Direktreduktionsanlage ein besonders umweltfreundlicher und energieeffizienter Stahlhersteller. Investitionen in die Zukunft treiben wir kontinuierlich voran. Als Industrieunternehmen beteiligen wir uns auch an dem neuen Fernwärmeprojekt zur Versorgung der Stadt Hamburg.“

Quelle: Hamburg Energie: Foto: Hamburg Energie/Johannes Arlt, v.l. Senator Jens Kerstan, Hamburg Energie-Geschäftsführer Michael Prinz, Bürgermeister Olaf Scholz, Arcelor Mittal-Geschäftsführer Dr. Uwe Braun sowie Jean Graff, Botschafter des Großherzogtums Luxemburg

KONFERENZ DER KÜSTEN-MINISTER UNTER STROM



Am Montag hat in der Hansestadt Greifswald die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister und Senatoren der norddeutschen Küstenländer stattgefunden.

Vor Ort diskutierten die Senatoren und Minister Themen wie die Lage der Werftindustrie, die Zusammenarbeit im Bereich des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN), Ausweisung von Schutzgebieten, Ausschreibungen für Windenergie an Land sowie Anforderungen an die Luftreinhaltung. Darüber hinaus wurde von den Küstenministern eine Kooperationsvereinbarung zur verbesserten Zusammenarbeit im Bereich Luftverkehr unterzeichnet.

Ein Thema war die Lage der Werftindustrie im Norden. Im Fokus stand der Schiffbau. „Trotz einer schwierigen Marktlage im internationalen Schiffbau herrscht bei vielen deutschen Werften nahezu Aufbruchstimmung. Die Auftragsbücher sind vielerorts gefüllt. Es wird in erheblichem Maße investiert. Die maritime Industrie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Beschäftigungssicherung und zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage im Norden“, betonte der Gastgeber der Konferenz, Mecklenburg-Vorpommerns Minister für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Harry Glawe.

„Deutsche Werften behaupten sich weiterhin in volatilen Weltschiffbauzeiten. Die erfolgreiche Spezialisierung deutscher Werften auf Nischenmärkten sorgt derzeit für stabile Beschäftigung und sehr gute Auftragsbestände, die Konkurrenzbestrebungen in diesem lukrativen Marktsegment unter anderem aus dem asiatischen Raum werden jedoch immer realer“, sagte der Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie Justiz und Verfassung Martin Günthner.

Die Minister haben die norddeutsche Zusammenarbeit im Rahmen des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) begrüßt. Über 290 Mitgliedern zählt das Netzwerk. Es bündelt die Kompetenzen der Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Zentrale Aufgaben des MCN e.V. bestehen darin, auch über Ländergrenzen hinweg Kooperations- und Innovationsprojekte zu initiieren, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen maritimen Akteure zu stärken sowie deren regionale Kompetenzen auszubauen.

Die norddeutschen Länder stehen in der Verpflichtung, die nationale Sicherung der gemäß europäischem Recht an die Europäische Kommission gemeldeten Schutzgebiete umzusetzen. Vor diesem Hintergrund sind in Niedersachsen entsprechende Schutzgebiete in Anwendung der Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes auszuweisen, um den europarechtlichen Anforderungen zu Natura 2000 gerecht zu werden. In Planung sind unter an-

derem ein Schutzgebiet „Niedersächsischer Mündungstrichter Elbe“ und ein Schutzgebiet „Tideweser“. Seitens der Wirtschaft und seitens der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren wird anstelle der bisher vorgesehenen Naturschutzgebiete der Gebietsstatus „Landschaftsschutzgebiet“ präferiert. Die bestehenden und künftigen wirtschaftlichen Nutzungen könnten besser berücksichtigt werden. Wirtschaftliche Interessen, insbesondere an Betrieb, Unterhaltung und Entwicklung der Häfen, der Schifffahrt und der angrenzenden Werftindustrie müssen mit den Anforderungen des Naturschutzes in Einklang gebracht werden.

„Fest steht, dass Elbe und Weser als die wichtigsten seewärtigen Zufahrten zu den großen deutschen Häfen nicht in einen umfassenden Verbotskatalog einer Naturschutzgebietsverordnung einbezogen werden dürfen. Das würde künftige Hürden hinsichtlich Schiffbarkeit und Unterhaltungsmaßnahmen erzeugen, die nicht im Interesse der norddeutschen Länder insgesamt lägen. Die Einbeziehung relevanter Bereiche der Elbe und Weser in einen Naturschutz auf Basis der vorgelegten Entwürfe von Schutzgebietsverordnungen ist unverhältnismäßig. Vielmehr gilt es, die Schutzziele der angestrebten Gebietsausweisungen und die daraus folgenden Ge- und Verbote auf das europarechtlich notwendige Maß zu beschränken und zugleich einen adäquaten Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Nutzungen und naturschutzfachlichen Zielen zu erreichen. „Dazu sollten alle Beteiligten im eigenen Interesse eine gemeinsame Verständigung erzielen“, betonte der Hamburger Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Frank Horch.

Die Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, die Freie und Hansestadt Hamburg und die Freie Hansestadt Bremen haben eine Kooperationsvereinbarung im Bereich Luftverkehrsverwaltung geschlossen. Kernpunkte beinhalten unter anderem eine vertiefte Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrsverwaltung, gemeinsame Aus- und Fortbildungsveranstaltungen sowie die gegenseitige Unterstützung bei internen Auditverfahren der Luftfahrtbehörden und bei der Durchführung der Auditierung ihrer Flughäfen. „Es geht darum, zukünftige Aufgaben insbesondere auf Europäischer Ebene, gemeinsam besser und effizienter wahrnehmen zu können“, betonte der Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie Justiz und Verfassung Martin Günthner.

„Es ist wichtig, auch über die Landesgrenzen hinaus zu kooperieren und Synergien zu nutzen. Mit der Vereinbarung wird ein wichtiger Schritt

dafür getan“, betonte Mecklenburg-Vorpommerns Wirtschaftsminister Harry Glawe.

Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, begrüßt, dass damit nun die Weichen gestellt sind für die Ausgestaltung und Vertiefung der Zusammenarbeit der norddeutschen Länder: „Dies ist ein einmaliger Vorgang in der Bundesrepublik Deutschland, der zeigt, dass durch die Bündelung von Kompetenzen und wechselseitige Unterstützung die künftigen Herausforderungen für die Luftverkehrsbehörden gemeinsam gemeistert werden können.“

Für die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer ist von wesentlicher Bedeutung, dass das Ausschreibungssystem für Windenergieanlagen den im EEG vorgesehenen Ausbaupfad sowie der Erhalt der Akteursvielfalt gewährleistet wird. Minister und Senatoren sprechen sich daher dafür aus, dass künftig nur Projekte mit der erforderlichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigung an den Ausschreibungen teilnehmen können. „Mit den Ergebnissen der ersten Ausschreibungsrunden für Windenergie an Land werden wesentliche Ziele des EEGs verfehlt. Damit sind nicht nur viele qualifizierte Arbeitsplätze in Deutschland gefährdet, sondern auch der mühevoll erarbeitete internationale Innovationsvorsprung in diesem Sektor“, so Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies.

Die norddeutschen Länder haben die Bundesregierung erneut aufgefordert, bei der Energiewende das Thema „Überschussstrom“ in den Griff zu bekommen und dabei die industriepolitischen Chancen zu nutzen. „Bürger und Betriebe mit wachsenden dreistelligen Millionenbeträgen für Strom zahlen zu lassen, der gar nicht produziert wird, weil die Stromnetze ihn nicht aufnehmen können, ist ein Irrweg“, sagte Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Dr. Bernd Buchholz. Der Strom müsse vielmehr in andere, „grüne“ Energieträger wie etwa Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe umgewandelt werden. Damit würde dann auch eine echte Kopplung der Sektoren Strom, Wärme, Industrie und Mobilität ermöglicht. Buchholz und seine Länder-Kollegen fordern darum vom Bund ein zeitlich befristetes und zielgerichtetes Markteinführungsprogramm für so genannte Power-to-X-Energieträger. „Damit leisten wir nicht nur einen großen Beitrag zur CO₂-Reduzierung, sondern bringen unser Industrie weiter voran und bauen unseren Technologievorsprung weiter aus“, so Buchholz.

Die norddeutschen Küstenländer sind der Überzeugung, dass es für eine flächendeckende Versorgung mit Landstromanlagen und deren Nutzung durch die Reedereien veränderter Rahmenbedingungen bedarf. Sie kommen daher überein, auf Bundesebene und europäischer Ebene gemeinsam auf entsprechende Weichenstellungen und Rahmenbedingungen hinzuwirken. „Die meisten deutschen Ballungszentren stehen vor der schwierigen Aufgabe, die Anforderungen an die Luftreinhaltung zu erfüllen. Zugleich müssen wir den wachsenden Mobilitätsansprüchen von Wirtschaft und einer wachsenden Bevölkerung gerecht werden. Die Seeschifffahrt ist eine Zukunftsbranche, dabei wird sie in den kommenden Jahren im wachsenden Maße steigende Anforderungen an Umweltverträglichkeit und Energieeffizienz zu erfüllen haben. Eine alternative Stromversorgung von Schiffen ermöglicht die Abschaltung der schiffseigenen Generatoren während der Liegezeiten in Häfen. Schiffsbetreiber werden diese umweltfreundlichen Technologien jedoch nur nutzen, wenn die Kosten im Rahmen sind. Landstrom ist derzeit noch zu teuer. Darum setzen wir uns für eine Befreiung beziehungsweise Begrenzung der EEG-Umlage und eine Änderung der Rahmenbedingungen für Netzentgelte ein“, betonte der Hamburger Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Frank Horch.

Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister der norddeutschen Küstenländer hat das Ziel, die gemeinsamen Interessen zu Themen, wie beispielsweise maritime Wirtschaft, Verkehrsinfrastruktur und Energie gegenüber dem Bund und der EU zu vertreten. Es nehmen daran die Senatoren und Minister aus Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein am gemeinsamen Treffen teil.

Im Anschluss an die KüWiVerMinKo haben sich die Minister und Senatoren mit Spitzenvertretern der IHK Nord zu einem Austausch über norddeutsche Kooperationen im Pommerschen Landesmuseum in Greifswald getroffen.

Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Foto: BWVI/Florian Jaenicke

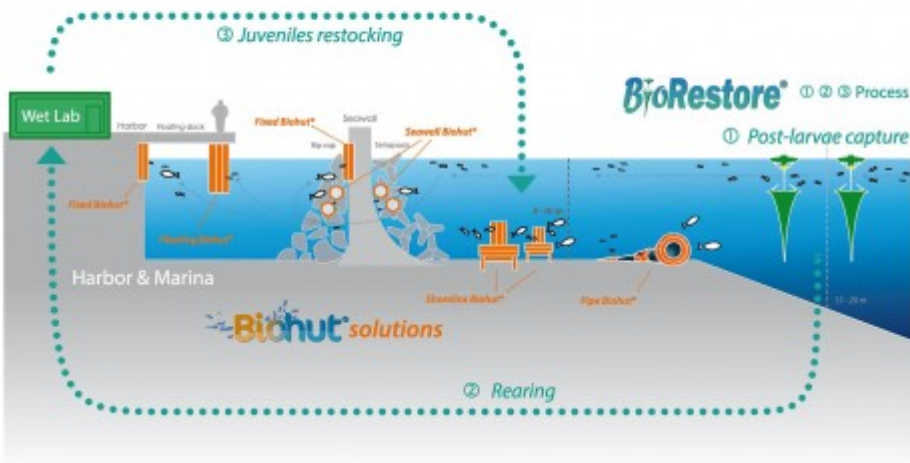
BIOHÜTTEN IM CALANDKANAAL



Der Hafenbetrieb Rotterdam platzierte jetzt versuchsweise vier Biohütten im Calandkanaal. Eine Biohütte ist ein künstlich geschaffener Lebensraum für heranwachsende Fische.

Die Initiative trägt zum Bestreben des Hafenbetriebs bei, den Fischbestand sowie die Wasserqualität zu verbessern. Unter dem Namen Grünes Tor versucht der Hafenbetrieb in enger Zusammenarbeit mit dem WWF an anderen Stellen im Hafen die Ufer seichter zu gestalten, damit Fische dort wieder laichen können.

Die Biohütte sieht wie eine Art Doppelkäfig aus, ein feinmaschiger, dreidimensionaler Rost. Im Inneren befinden sich Muscheln, an denen allerlei Organismen wachsen können, die ideales Futter für junge Fische darstellen. Im Außenring sind die jungen Fische sicher vor Räubern. Die Hütten können an Landungsbrücken bzw. Kais oder sogar am Boden des Hafens installiert werden. Die Biohütte ist entwickelt und von dem französischen Unternehmen Ecocean vermarktet. Versuchsreihen mit unter anderem 108 Biohütten im Hafen von Marseille haben gezeigt, dass die Biohütten sich positiv auf die Unterwassernatur auswirken.



In letzter Zeit wurde der Calandkanaal neugestaltet, unter anderen mit Bojen- und Dalbenkonfigurationen, einem LNG-Tankerliegeplatz und sieben neuen Liegeplätzen für die Binnenschifffahrt. Eine besondere Initiative stellt in diesem Zusammenhang der Bau des Binnenschiffahrtsliegeplatzes der Zukunft dar. Der Versuch mit den Biohütten passt ausgezeichnet zu diesem Thema. Die Biohütten können zu einer Verbesserung des Fischbestands beitragen, die Hersteller sind jedoch natürlich auch neugierig, ob die Hütten den sehr unterschiedlichen Strömungen im Kanal standhalten können, die entstehen, wenn Riesentanker an den Hütten vorbeifahren.

Quelle, Foto und Grafik: Port of Rotterdam

LANUV ERFASST BINNENSCHIFFFAHRT



Seit wenigen Tagen liefern zwei neue Messstellen am Rhein kontinuierliche Daten zur Luftqualität am Rhein. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) hat dazu zwei Messcontainer in Rheinnähe in Duisburg und Neuss in Betrieb genommen, um den Einfluss der Emissionen aus Binnenschiffen auf die Luftqualität am Rhein genauer beurteilen zu können.

Erstmals soll so eine belastbare Datengrundlage für Schadstoffbelastungen aus der Binnenschifffahrt erstellt werden.

Die Station in Neuss (Foto) steht auf dem Gelände eines Containerterminals an der Tilsiter Straße. In Duisburg wird auf dem Rheindeich im Stadtteil Laar gemessen. Die Geräte erfassen die Konzentrationen von Stickstoffoxiden und Feinstaub in der Umgebungsluft im Minutentakt. Auch klimatische Daten werden erhoben.



Die Messungen sind Teil des EU-Life-Projekts CLINSH – Clean Inland Shipping, bei dem die Wirkung von emissionsmindernden Maßnahmen an Binnenschiffen, deren Kosten und die Alltagstauglichkeit dieser Maßnahmen ermittelt werden sollen. Dafür werden über zwei Jahre an Bord ausgewählter Schiffe verschiedene Techniken zur Begrenzung der Schadstoffemissionen praktisch getestet. Die 30 teilnehmenden Schiffe wurden in einer europäischen Ausschreibung ausgewählt. Es sind Schiffe die vom Eigner mit emissionsreduzierender Technologie oder für den Betrieb mit einem alternativen Kraftstoff ausgerüstet werden oder bereits ausgerüstet sind.

Um Schiffe mit neuer und sauberer Abgastechnik und ältere ohne unterscheiden zu können, sind die neuen Messstationen am Rhein mit einem automatischen System zur Schiffserkennung ausgerüstet. Damit können sie erfassen, welches Schiff die Messstelle zu welchem Zeitpunkt passiert. Zur Bewertung werden am Ende alle Daten zusammengeführt.

Zu den Schiffen, die bereits emissionsarm betrieben werden, gehört das LANUV-Laborschiff „Max Prüss“, das in NRW im Dienste der Gewässerüberwachung an mehr als 200 Tagen pro Jahr auf Rhein, Ruhr, Weser und dem westdeutschen Kanalnetz unterwegs ist. Die „Max Prüss“ wurde vor zwei Jahren mit einer modernen Abgasreinigungsanlage nachgerüstet. Das so genannte SCRT-System zur Abgasnachbehandlung wurde im Herbst 2015 in den Maschinenraum des 33 Meter langen Schiffes eingebaut. Das System reduziert gleichzeitig Feinstaub und Stickstoffoxide im Abgas.

Binnenschiffe sind eine umweltverträgliche Alternative zum straßengebundenen Güterverkehr. Dennoch: Bei der Betrachtung der Schadstoffe, die am Rhein durch die Binnenschifffahrt in die Luft ausgestoßen werden, ist der Fluss durchaus mit einer stark befahrenen Autobahn vergleichbar. Bei gleicher Motorleistung entsprechen die aktuellen Abgasanforderungen für neue Schiffsmotoren bei weitem nicht den Standards moderner LKW, vor allem da Binnenschiffe häufig 30 Jahre und länger in Betrieb sind. Durch die Nachrüstung von Schiffsmotoren mit Abgasminderungstechnik können Emissionen deutlich gesenkt werden. Dass so etwas technisch machbar ist und zu messbaren Ergebnissen führt, haben erste Untersuchungen an der „Max Prüss“ bereits gezeigt. Mehr zum praktischen Nutzen und zum Einfluss auf die Luftqualität versprechen die Ergebnisse des CLINSH-Projekts, die mit den neu eingerichteten Messstellen am Rhein nun eine belastbare Datengrundlage erhalten.

Mehr Infos:

[Messstellen-Info und Messwerte](#)

[Mehr zum CLINSH-Projekt](#)

Quelle und Foto: LANUV, das Laborschiff „Max Press“ des LANUV fährt emissionsarm auf dem Rhein

SCHÜLER SÄEN EINEN HONEY HIGHWAY



Am Tag der Nachhaltigkeit, haben motivierte Schüler der Grundschule CBS Anker in Brielle zusammen mit der Beigeordneten von Westvoorne einen Honey Highway ausgesät. Auf einem Grasstreifen entlang des Fahrradwegs N218 bei Geuzenbos im Rotterdamer Hafen wird im Frühjahr ein farbenfrohes Blumenmeer erscheinen.

Der Honey Highway ist eine Initiative der biodynamischen Imkerin Deborah Post, die etwas gegen das massive Bienensterben in den Niederlanden unternehmen möchte. Ihr Ziel sind möglichst viele Blumen in den Niederlanden, vor allem auf brach liegenden Seitenstreifen von Hauptstraßen und Fahrradwegen. Dazu sagt sie: „Bienen sind für den Menschen unverzichtbar. Viele Arten sind jedoch vom Aussterben bedroht, da es zu wenig Nahrung gibt.“ Deswegen haben die Kinder der 8. Klasse gemeinsam mit der Beigeordneten Paméla Blok-van Werkhoven Blumensamen in der Böschung bei Geuzenbos ausgestreut.

Auf diese Weise möchten der Hafenbetrieb Rotterdam, die Gemeinde Westvoorne und Deborah Post gemeinsam einen Beitrag gegen das Bienensterben in den Niederlanden leisten. Das Saatgut und die Grünfläche wurden vom Hafenbetrieb, dem Verwalter des Rotterdamer Hafens, zur Verfügung gestellt. „Der Hafenbetrieb arbeitet kontinuierlich an einer gesunden und attraktiven Wohnumgebung. Dort, wo es möglich ist, möchten wir einen Beitrag leisten“, sagt Ronald Paul, operativer Geschäftsführer (COO) des Hafenbetriebs.

Der Wald Geuzenbos wurde in den achtziger Jahren gepflanzt. Durch

kluge, natürliche Forstwirtschaft wurden Lichtungen mit Waldpflanzen, jungen Bäumen und Sträuchern geschaffen. Dadurch ähnelt er immer mehr einem natürlichen Wald, in dem man darüber hinaus auch noch dem Taurus, einem Urrind, begegnen kann. Der Geuzenbos wird vom Hafenbetrieb verwaltet.

Die Existenz von Bienen, Hummeln und Schmetterlingen ist unter Druck geraten. In den Niederlanden gibt es viel Grün, jedoch zu wenig Blumen. Durch das Aussäen von mehrjährigen, regionalen Wildblumensamen mit 44 Blumensorten wird ein bleibendes Paradies für Bienen geschaffen. Die Böschungen sehen dadurch nicht nur toll aus, sondern werden für die Bienen auch zu einem Ort, wo sie ihre Nahrung (Blütenstaub und Nektar) sammeln können. Bienen sind ein wichtiges Glied unserer Nahrungskette.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Foto Ries van Wendel de Joode/HBR

ERSTER PREIS FÜR NACHHALTIGE LOGISTIK



Der Termin für die Verleihung des renommierten Preises für Nachhaltigkeit in der Logistik steht fest: Der 11. HANSE GLOBE 2017 der Logistik-Initiative Hamburg wird am 5. Februar 2018 im Rahmen eines feierlichen Logistik-Dinners im Hamburger Rathaus vergeben.

Aufgrund des im Vergleich zu den Vorjahren später liegenden Termins wurde die Bewerbungsfrist bis zum 1. Dezember 2017 verlängert. Gastgeber der Preisverleihung ist Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz, als Dinner-Speaker wird Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG, erwartet.

Erst am 5. Februar 2018 ist es wieder soweit: Führende Köpfe der Logistikbranche finden sich im Hamburger Rathaus zum Logistik-Dinner ein, bei dem die Logistik-Initiative Hamburg ein nationales oder internationale Projekt prämiert, das exemplarisch zeigt, wie die Logistik nachhaltiger gestaltet werden kann. Bewerbungen sind noch bis Freitag, den 1. Dezember 2017 möglich.

Die bisherigen Preisträger haben bereits eindrucksvoll bewiesen, dass Kosteneffizienz, Umweltverträglichkeit sowie soziale Verantwortung Hand in Hand gehen und die Leistungsfähigkeit der Logistik steigern. Im vergangenen Jahr konnte UPS die Jury mit einem Konzept in der City Logistik zur schadstoffreduzierten Zustellung überzeugen.

Dass der Nachhaltigkeitspreis auch nachwirkt, bestätigt Rainer Kiehl, UPS City Logistik Manager: „Der Hanse Globe hat uns darin bestätigt, dass das UPS City Logistik Projekt ein nachhaltiges und tragfähiges Konzept für die Zukunft ist. Wir werden die emissionsfreie Zustellung per Lastenrad, Pedelec und Sackkarre weiter über Deutschland und Europa ausrollen.“

Jurymitglieder für den 11. HANSE GLOBE sind:

Prof. Uwe Clausen, Leiter des Instituts für Transportlogistik an der TU Dortmund, Institutsleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, Dortmund

Harald Ehren, Chefredakteur, Deutsche Logistik Zeitung (DVZ), DVV Media Group GmbH, Hamburg

Prof. Dr. Maximilian Gege, Mitbegründer und Vorsitzender, Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V., Hamburg

Birgit Heitzer, Leiterin der Konzernlogistik, Rewe-Zentral-Aktiengesellschaft, Köln

Prof. Dr. Alan McKinnon, Professor für Logistik, Kühne Logistics University, Hamburg

Prof. Dr. Stefan Schaltegger, Inhaber des Lehrstuhls für Nachhaltigkeitsmanagement, Leuphana Universität, Lüneburg

Bernhard Simon, Geschäftsführender Gesellschafter, Dachser SE, Kempten
Boris Winkelmann, Chief Executive Officer, DPD Deutschland GmbH, Frankfurt am Main

Mit dem HANSE GLOBE – Hamburgs internationaler Preis für nachhaltige Logistik – fördert die Logistik-Initiative Hamburg umweltfreundliches und nachhaltiges Engagement in der Logistik. In diesem Jahr verleiht das Standortnetzwerk den Award zum elften Mal. Bewerben können sich nationale ebenso wie internationale Unternehmen, Institutionen und öffentliche Einrichtungen. Das Projekt muss einen deutlich erkennbaren Bezug zur Logistik haben und zum Umweltschutz beziehungsweise zur sozialen Unternehmensverantwortung beitragen. Weitere Informationen zum HANSE GLOBE und Bewerbungsunterlagen sind auf der Internetseite www.hanseglobe.de erhältlich. Bewerbungen sind noch bis zum 1. Dezember 2017 möglich.

Quelle: Logistik-Initiative Hamburg, Foto: HHM / Michael Lindner

LUNEPLATE: HAFENBAU MACHT NATUR BESSER



Der Präsident des Senat, Bürgermeister Carsten Sieling hat den Fahrradtag auf der Luneplate besucht. Sieling nutzte die Gelegenheit, um sich

von bremenports-Geschäftsführer Robert Howe vor Ort über die vielfältigen Ansprüche an den ökologischen Ausgleich für Hafenbauprojekte, über die abwechslungsreiche Flora und Fauna, über den ökologischen Wert der Wasserbüffel und über den Hochwasserschutz für Bremerhaven informieren zu lassen.

Am Fahrradtag warteten fünf Stationen mit verschiedenen Aktionen auf Ausflügler. In kurzen Vorträgen informierten Biologen, Landschaftsarchitekten, Landwirte und bremenports-Experten über die durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen und die inzwischen vorhandene Artenpopulation.

Seit mehr als 20 Jahren dient die Luneplate dem ökologischen Ausgleich für Eingriffe, die mit dem Ausbau von großen Hafenanlagen wie den Container-Terminals 3 und 4 verbunden sind. Heute ist die weitläufige Luneplate ein Futterplatz für überwinternde, durchziehende, zum Teil sehr seltene Vogelarten. Die 1400 Hektar große Fläche wurde 2015 unter Naturschutz gestellt.

bremenports-Geschäftsführer Robert Howe berichtete, dass die Hafengesellschaft insgesamt 48 Hafen-Kompensationsflächen in Bremen, Bremerhaven und dem niedersächsischen Umland betreut. Die Luneplate habe sich zur zentralen Fläche für den ökologischen Ausgleich der großen Bremerhavener Hafenbauprojekte entwickelt. Robert Howe: „Ökologische Ausgleichsmaßnahmen sind für bremenports mehr als eine gesetzlich vorgegebene Notwendigkeit. Unser Anspruch ist es, hier einen Beitrag zur bestmöglichen Entwicklung des Lebensraumes für Wasser- und Watvögel zu leisten. Auf der Luneplate ist dies beispielhaft gelungen. Mit den Hafenbaumaßnahmen haben wir sowohl die Wettbewerbssituation der Häfen als auch die natürlichen Lebensbedingungen verbessert.“

Bürgermeister Carsten Sieling erinnerte daran, dass diese Entwicklung auch Ergebnis einer hervorragenden interkommunalen Zusammenarbeit mit der Gemeinde Loxstedt gewesen ist, die letztlich in der Gebietsübertragung im Jahr 2010 ihren Ausdruck fand. Damals erhielten das Land Bremerhaven und die Stadt Bremerhaven etwa 15 Quadratkilometer Fläche hinzu. Bremerhaven wuchs damit um fast 20 Prozent. Sieling: „Die Luneplate ist dabei nicht nur ein ökologisches Aushängeschild für unsere Hafengesellschaft bremenports, sondern schafft wichtige Perspektiven für den Wirtschaftsstandort Bremerhaven. Die 200 Hektar Industrie- und Gewerbegebiet, die sich an das Naturschutzgebiet anschließen, sind von unschätzbare Bedeutung für die weitere wirtschaftliche Entwick-

lung Bremerhavens. Deshalb steht die Erschließung dieses Gebietes auf der politischen Agenda des Senats ganz weit oben.“

Beeindruckt zeigte sich Sieling von der unmittelbaren Erlebbarkeit der Natur auf der Luneplate. „Die Aufenthaltsräume und Informationsangebote sind der beste Beleg dafür, dass Naturschutz auch erlebbar sein kann. Auch hierfür ist die Luneplate ein best-practice-Beispiel. Mit dem Fahrradtag hat bremenports ein Angebot geschaffen, dass ökologische Zusammenhänge näherbringt und auch naturkundliche Laien anspricht. Die Luneplate zeigt: Hafenanbau macht Natur besser.“

Quelle und Foto: bremenports GmbH & Co. KG, Bürgermeister Carsten Sieling und bremenports-Geschäftsführer Robert Howe auf dem Aussichtsturm Luneplate.

WASSERSTRASSEN SOLLEN SCHÖNER WERDEN



Die Bundesregierung will verstärkt in die Renaturierung von Bundeswasserstraßen investieren und damit neue Akzente in Natur- und Gewässerschutz, Hochwasservorsorge sowie Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung setzen.

Mit diesem Ziel hat das Bundeskabinett auf Vorschlag von Verkehrsminister Alexander Dobrindt und Umweltministerin Barbara Hendricks das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ beschlossen.

Das Bundesprogramm bietet für jene Wasserstraßen eine Zukunftsperspektive, die nicht mehr für den Güterverkehr benötigt werden: sog. Nebenwasserstraßen mit einer Länge von ca. 2.800 Kilometern. Auch im verkehrlich intensiv genutzten Kernnetz der Bundeswasserstraßen werden Renaturierungsmaßnahmen für den Aufbau eines bundesweiten Biotopverbunds durchgeführt. Zur Umsetzung des Bundesprogramms werden ein Zeitraum von 30 Jahren und ein jährlicher Investitionsbedarf von 50 Millionen Euro angesetzt. Gemeinsam mit den Akteuren vor Ort werden nun regionale Entwicklungskonzepte erarbeitet.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt: „Deutschland hat eine einmalige Wasserlandschaft. Diesen Naturschatz wollen wir erhalten. Mit dem Bundesprogramm ‚Blaues Band Deutschland‘ setzen wir uns für Erhalt und Wiederherstellung naturnaher Flusslandschaften ein. Der Güterverkehr ist nicht das allein ausschlaggebende Kriterium für Investitionsentscheidungen; in Zukunft wird auch bewertet, welchen Freizeitnutzen und welche ökologischen Entwicklungsmöglichkeiten eine Wasserstraße hat.“

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks: „Das „Blaue Band Deutschland“ steht für einen Biotopverbund von nationaler Bedeutung. Wir entwickeln ein bundesweites Netz der Wasserstraßen, das auch die kleinen Flüsse unter-einander und mit dem Meer verbindet. Denn Flüsse sind mehr als nur Verkehrswege. Flüsse, Ufer und Auen sind ein wertvoller Teil unserer Landschaft und Lebensraum für viele gefährdete Tiere und Pflanzen. Das ist ein historischer Paradigmenwechsel bei der Entwicklung unserer Wasserstraßen. Der Umbau ist eine Generationenaufgabe, die sich auszahlen wird: Denn wenn wir in die Renaturierung unserer Flüsse investieren, tun wir etwas für die biologische Vielfalt, aber auch für die Schönheit unserer Landschaften.“

Für die Nebenwasserstraßen werden nun regionale Entwicklungskonzepte erarbeitet. Dabei sollen auch Auenflächen im Eigentum Dritter einbezogen werden. Das Bundesumweltministerium wird dafür ein eigenständiges Förderprogramm auflegen.

Derzeit werden bereits 5 Modellprojekte an Rhein und Weser durchge-

führt. Hierfür stehen im Haushalt des Bundesumweltministeriums 5 Millionen Euro zur Verfügung. Die Projekte widmen sich nicht nur der Renaturierung der Flüsse, sondern auch der Ufer und Auen.

Die Anforderungen an die deutschen Wasserstraßen haben sich verändert. Der Güterverkehr auf den Bundeswasserstraßen konzentriert sich **heute** auf ein Kernnetz der großen Flüsse und Kanäle. Hierauf werden die Prioritäten der verkehrlichen Investitionen gelegt. Dazu kommen zahlreiche Nebenwasserstraßen, auf denen kaum noch Fracht transportiert wird. Diese haben ein besonders hohes ökologisches Entwicklungspotenzial. Ziel ist es, dieses Potenzial zu heben, um wertvolle Naturräume zu erhalten und attraktive Flusslandschaften mit einer hohen Anziehungskraft für Erholungssuchende, Wassersportler und den Wassertourismus zu schaffen.

Weitere Informationen gibt es **hier**

Quelle und Foto: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

SKANDAL EMPÖRT LOGISTIKER IN NRW

Die Enthüllungen des ZDF zum jüngsten Abgasskandal empören die Logistiker in NRW. Nach den Recherchen von ZDFzoom sollen zahlreiche, vorwiegend osteuropäische Speditionen mit illegaler Hardware die Abgasreinigungssysteme der Lkw lahm legen, um die „AdBlue“ genannte Reinigungsflüssigkeit zu sparen.

Dabei wird in Kauf genommen, dass die manipulierten Lkw Stickoxide wie ein Oldtimer ausstoßen. Das ZDF berichtet über ein erschreckendes Ausmaß: Über 14.000 Tonnen sollen so zusätzlich die Luft belasten.

Für die Logistik in NRW ist das nicht hinnehmbar. Wir arbeiten seit zehn Jahren mit den Kommunen an Luftreinhalteplänen, um die Stickoxidbelastung um drei oder vier Mikrogramm pro Kubikmeter zu senken. Dabei diskutieren wir Maßnahmen, die eine echte finanzielle Belastung für die Verkehrswirtschaft darstellen. So haben beispielsweise vor drei Jahren hunderte Unternehmen deutlich vor Ende der geplanten Nutzungs-

dauer ihrer Lkw in moderne Motoren- und Filtertechnik investiert, um weiter die Innenstädte beliefern zu können. Trotz dieses trotz staatlicher Förderung immensen Kraftaktes für die Transportunternehmen sind jedoch die Schadstoffbelastungen nicht nennenswert gesunken. Heute werden wir sogar mit angedrohten Fahrverboten für Dieselmotoren konfrontiert, weil die Schadstoffgrenzwerte der EU nicht eingehalten werden. Allem Anschein nach ist ein Grund für das Scheitern unserer Bemühungen in illegalen Praktiken zu suchen, mit denen ohnehin schon marktunüblich niedrige Transportpreise noch weiter gesenkt werden sollen.

Bei diesem Betrug geht es vordergründig um Geld. Rund 110 Millionen Euro sollen so jährlich ergaunert werden. Damit wird ein weiterer unfairer Wettbewerbsvorteil aufgebaut, gegen den ehrliche, kaufmännisch operierende Logistikunternehmen antreten sollen. Viel schlimmer als die rein materiellen Folgen für den Wettbewerb sind jedoch die gesundheitlichen Folgen für Menschen und Umwelt. Für die Verkehrswirtschaft geht damit ein weiterer Akzeptanzverlust unserer Leistung einher. Wieder einmal sind wir nicht die Versorger der Gesellschaft und der Motor der Wirtschaft – in einem Topf mit den Gaunern sind wir die Stinker, die Umweltsünder, die Kriminellen.

Doch selbst bei einer differenzierten Betrachtung – das ZDF spricht ausdrücklich von überwiegend osteuropäischen Tätern – bleibt der Fakt bestehen, dass die Schadstoffgrenzwerte überschritten sind. In letzter Konsequenz kann das zu weiteren Maßnahmen gegen den Dieselkraftstoff führen, wie beispielsweise schärfere Umweltzonen, Fahrverbote oder auch steuerliche Mehrbelastung – und das, obwohl Diesel mit einem höheren Wirkungsgrad klimafreundlicher ist als Benzin und für die Logistik immer noch ohne wirkliche Alternative.

Wir werden gleich doppelt bestraft: Die Täter können noch billiger anbieten, die finanziellen Konsequenzen tragen jedoch fast ausschließlich wir. Wir fordern darum die Kontrollbehörden auf, mit einem Kontrollschwerpunkt das wahre Ausmaß dieses Skandals aufzudecken und diesem ein Ende zu bereiten. Es darf nicht sein, dass der Ehrliche am Ende der Dumme ist.

Quelle: VVWL