

Klimakonferenz 2014
Klimaschutz und Mobilität – wie bewegen wir was?

Protokoll Forum D:
Wirtschaftsverkehre bewegen - Grüne Logistik in Bremen und Bremerhaven?

Referent 1: **Uwe von Barga**n, Direktor für Umweltangelegenheiten bremenports GmbH & Co.

Referent 2: **Iven Krämer**, Referatsleiter Hafenwirtschaft, Logistik, Hafeninfrastruktur
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen / Freie Hansestadt Bremen

Moderation: **Wilfried Allers**, Geschäftsführer Industrie- und Handelskammer Bremerhaven

Protokoll: **Lina Knorr**

Das Forum fand im Rahmen der Bremer Klimakonferenz 2014 am 25.11.2014 statt. Das Forum tagte von 17:00 – 19:00 Uhr in den Räumen der Oberschule am Barkhof in Bremen.

Zusammenfassung Beitrag 1: **Klimaschutz in den bremischen Häfen – Stand und Perspektiven**

- Früher wurde gefragt, ob und wie man die Häfen ausbauen kann trotz hoher Umweltstandards. Dadurch entstand der Beruf des Umweltdirektors und die Nachhaltigkeitsstrategie: greenports
- Greenports handelt nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit, die auf ökonomische, ökologische und soziale Entwicklungen Wert legen.
- Motivation zur Nachhaltigkeit: Leistungsfähige Infrastruktur soll so gestaltet werden, dass negative Einflüsse (Bpsl. Schadstoffemissionen) eingedämmt werden und auf Risiken bewusste eingegangen werden.
- Nachhaltigkeitsmanagement als neue Aufgabe mit ökonomischen Fokus zur Effizienzsteigerung, Risikobewältigung und zur Überzeugung von Geldgebern
- Klimaschutz: Klimawandel muss durch effektiven Klimaschutz vermindert werden. Durch die World Ports Climate Conference 2008 wurde deutlich, dass Klimaschutz nicht allein von Nationalstaaten geleistet werden kann, auch die Unternehmen/ Kommunalvertreter müssen mitarbeiten
- Ziele der World Ports Climate Declaration:
CO2 Reduzierung in Seeschifffahrt, Häfen und im Hinterlandtransport
- Greenports Arbeiten zur CO2 Reduktion
 - Mitwirkung bei der Entwicklung des Umweltindex für Seeschiffe
 - Einführung von Hafengebührerabatte für emissionsarme Schiffe/Schiffsflotten
 - Greenports-award für emissionsarme Schiffe/Schiffsflotte
 - Förderung der Einführung von LNG (Liquefied Natural Gas) als emissionsarmer Treibstoff.

- CO2 Reduzierung in der Hafenstruktur
 - Um einen Anreiz zu schaffen ist es wichtig, dass Ergebnisse von allen offengelegt werden
 - Fuhrparkmanagement (Job-Tickets, Car-Sharing, Elektrofahrräder, verbrauchsarme Fahrzeuge)
- CO2 Reduzierung in Umschlagsunternehmen
 - Eurogate leistet seit einiger Zeit vorbildliche Arbeit, hat ein zertifiziertes Energiemanagement und ein strategisches Ziel zur Co2-Reduktion bis 2020 (25% Reduktion pro Container)
- CO2 Reduzierung in den Hinterlandstransporten
 - Innovationskreis Nachhaltigkeit und CO2
 - Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven zur Steigerung der Nutzung des Schienenverkehrs
- Förderung des Einsatzes von regenerativen Energien
 - Einrichtung von Solaranlagen
 - Einrichtung einer kleinen Photovoltaikanlage am Außenhaupt der Kaiserschleuse in Bremerhaven
 - F+E- Projekte zur Nutzung von Wasserstoff
 - Ausbau des Windenergie-Clusters
- CO2 Bilanzen:
 - Entwickeln derzeit an einer Pilotanwendung eines flexiblen Emissionsmodells zur Quantifizierung von Schiffsemissionen in Bremerhaven
- CO2 Fußabdruck der bremischen Häfen hat sich von 2012 auf 2013 um 13% verringert (Bremenports -9%, SV-Häfen -14%)

Zusammenfassung Beitrag 2: **Die Grenzen der Infrastruktur – das Wachstum der Seehafenhinterlandverkehre**

Platz für Stichpunkte

- Entwicklung des seeseitigen Güterumschlags und Seehafenhinterlandverkehrs in Bremen und Bremerhaven
 - Hinterlandverkehr läuft erheblich stärker als in der Präsentation im Plenum vorgestellt
 - Bremerhäfen sind schneller als in anderen Gebieten aus der Wirtschaftskrise gekommen, seit 2011 kontinuierlich über dem Vorkrisenwerte (Hamburg erst seit diesem Jahr)
- Containerhinterlandverkehr in Bremerhaven 2013
 - Nur 3,4% der Kisten wurden per Binnenschiffe transportiert, 46,6 % durch Schienenverkehr (höher als beispielsweise in Rotterdam), Rest durch LKWs
 - Kontinuierlicher Wachstum: Bremerhaven ist der 2. größte Hafen mit Bahnanteil im Container-Hinterland in Europa (nach Hamburg)
- Schienenverkehr Betroffenheit:

- Alle Züge die nach Bremerhaven kommen gehen durch die Bremerinnestadt (Knoten Bremen). Die Zahl wird steigen, wir wollen jedoch verhindern, dass der Lärm auch steigt
- Problem, dass die Autozüge immer leer wieder zurück fahren (in der Statistik kommen diese Züge gar nicht vor)
- Entwicklung des Modal-splits im Seehafenhinterlandverkehrs
- Aktivitäten Bremens zur Stärkung des Schienenverkehrs
 - Der Bund und die Bahn unterschätzen die Entwicklung der Bremerhäfen (sind der Wachstumsstärkste Hafen in den letzten Jahren)
Züge 2012: 273500
Züge 2030: 381000 (in Bremen)
- Handlungsnotwendigkeiten an und durch den BVWP 2015
 - Haben bei Bund Ausbaumittel angemeldet
 - Die Y-Trasse wäre eine große Entlastung für Bremen, es gibt jedoch keine wirklichen Fortschritte in der Planung.
- Kurzfristig erforderliche Maßnahmen – SHHV 2
 - Seehafenhinterlands Sofortprogramm um bis 2020 den Wachstum zu ermöglichen, durch beispielsweise Abstellgleise (die Diskussionen dazu laufen noch mit der Bahn)
- Aspekte zum Bahnlärm
 - Wagons und Lokomotiven leiser machen
 - SWB haben alle Wagons auf leiser Bremsen umgebaut.
 - Maßnahmen jedoch noch nicht ausreichend

Zusammenfassung der Diskussion

Wo ist der Zusammenhang zum Klimaschutz?

- Großer Anteil von Schienenverkehr ist ein großer/nützlicher Aspekt zum Klimaschutz. Fakt ist das kein Hafenplatz in der Welt so gut nachweisen kann, an diesem Aspekt zu arbeiten. Außerdem sind fast alle Züge aus dem deutschen Netz elektrifiziert und verbrennen daher keine fossilen Brennstoffe. Unter den Loks, die noch mit Diesel betrieben werden, probieren wir den Anteil an Rußpartikelfilter zu steigern, indem wir Stellplatzrabatte verteilen.
- Es wird daran gearbeitet Rangierlok zu entwickeln die mit LNGs fahren.
- Es wird auf Effizienzsteigerung gesetzt. Auch bei großem Wachstum ist kein Flächenausbau geplant, sondern nur die Verbesserung der Infrastruktur in den Häfen.

In welcher Form nehmen sie Einfluss auf die Umschlagsbetriebe? Gibt es dort eine Zusammenarbeit?

- Wir sind in erster Linie ein gutes Vorbild. Direkte Einflussmöglichkeiten gibt es nicht. Mietungsbedingungsangaben werden besprochen, sind jedoch nur dann gut, wenn es hierbei auch einen Wettbewerb gibt.
- Zusammenarbeit lediglich durch Arbeitsgruppenzirkel

Was tut die Stadt um in Entlastung voranzukommen? Nutz sie alle Hebel?

- Oldenburger Kurve
- Stadt Bremerhaven hat eine eigene Lärminitiative erstellt
- Lärm muss gemessen werden. Ist jedoch noch nicht überall geschehen, Probleme bei den Durchsetzungsmöglichkeiten.
- Die Stadt setzt sich für LNG Loks ein und zwingt Rußloks Geldbußen auf.
- Stadt tut zu wenig für den Personenverkehr. Anbindungen an den Ostkorridor müssten verbessert werden.

LNG: Wo geht die Reise hin?

- Wenn es finanziell möglich ist, dann wollen wir, dass der Weg hin zu flüssig Gas genommen wird. Über LNG hinaus wäre auch Wasserstoff ein Ziel.
- Kommunen müssen sich jedoch an diesem Prozess beteiligen und sich dahingehend platzieren.
- Wir wollen eine LNG Tankstelle sichtbar haben, Senat hat dies unterstützt. Die Aufgabe ist nun dieses Vorhaben auch richtig zu vermarkten.
- Landespolitiker können/müssen auf die Bundesebene einwirken, damit die Treibstoffe auch wirklich kommen.