DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS

DEZEMBER | 2019

INNOVATIVE INDUSTRIE

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

Port of Hamburg

Liebe Leserinnen und Leser,

© HHM / Achim Multhaupt

Chemie ist aus unserem Leben nicht wegzudenken. Sie steckt in Computern, Autos, Kosmetika, Waschmitteln, Medikamenten, Treibstoffen und vielen anderen Alltagsgegenständen. Die Produkte der chemischen Industrie stehen am Anfang fast jeder Wertschöpfungskette. Damit ist die Chemie eine besonders transportintensive Branche. Chemische und Mineralölprodukte bestimmen fast 20 Prozent des Umschlags im Hamburger Hafen. Brunsbüttel hat sich ebenfalls als strategisch günstiger Standort für die Chemieindustrie etabliert.

In der Nordregion gibt es in der Branche mehr als 450 Unternehmen, die von der guten Rohstoffverfügbarkeit über den Seeweg profitieren und allein im ersten Halbjahr 2019 einen Umsatz von mehr als 7,4 Milliarden Euro erzielt haben. Der Hamburger Hafen ermöglicht darüber hinaus der Industrie in weiten Teilen Deutschlands und den benachbarten Ländern sichere Transportwege für den Import und Export ihrer Produkte, vor allem über den Schienenweg.

Chemie wird nicht nur umgeschlagen, gelagert, produziert und veredelt, sondern auch erforscht und weiterentwickelt. Etablierte Unternehmen gehen mit grünem Ethanol und Wasserstoff neue Wege. Das Cradle to Cradle® Prinzip verfolgt den Ansatz, dass in Materialkreisläufen Abfall automatisch Rohstoff für neue Produkte ist.

Die Welt der Chemie ist vielfältig. Unsere aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazine gibt einen Einblick in Logistik und Entwicklungen innovativer Ansätze. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.

© iStock

Ihr Ingo Egloff und Axel Mattern
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.

CHEMIE IST AUS UNSEREM LEBEN NICHT WEGZUDENKEN. SIE STECKT IN COMPUTERN, AUTOS, KOSMETIKA, WASCHMITTELN, MEDIKAMENTEN, TREIBSTOFFEN UND VIELEN ANDEREN ALLTAGSGEGENSTÄNDEN.

Inhaltsverzeichnis

02 EDITORIAL

INNOVATIVE INDUSTRIE

06 CHEMISCHE INDUSTRIE BRAUCHT STABILE VERBINDUNGEN
450 Unternehmen beschäftigen 81.000 Mitarbeiter in Norddeutschland

09 GRÜNER WASSERSTOFF AUS WINDKRAFT
Raffinerie Heide und Reallabor Westküste 100 forschen an nachhaltigen Treibstoffen

12 NORDLÄNDER SIND SICH BEI WASSERSTOFFSTRATEGIE EINIG
Die Hansestadt ist über Partnerschaften und Kooperationen mit China verbunden

13 CHEMCOAST PARK - INDUSTRIELLE VIELSEITIGKEIT AN DER UNTERELBE
Brunsbüttel ist seit mehr als 40 Jahren wichtiger Standort für Chemie, Energie und Logistik

16 GRÜNES METHANOL MIT VIEL POTENZIAL FÜR DIE SCHIFFFAHRT
Alternativer Treibstoff für Schiffe, Flugzeuge und Kraftwagen

18 CHEMISCHE ERZEUGNISSE IM WELTHANDEL
15,5 Millionen Tonnen chemische Erzeugnisse werden jährlich im Hamburger Hafen umgeschlagen

20 CHEMIEDREIECK MIT PERSPEKTIVE
ChemDelta Bavaria – Produktvielfalt im Südosten Deutschlands

22 VOLLAUTOMATISCH BIS UNTERS DACH
40.000 Palettenstellplätze beim Spediteur F.A. Kruse jun. für Bigbags, Fässer, Sackware und Co.

24 „MAKE RAIL EASY“ – INNOVATIONEN FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR
VTG setzt auf digitale Technologien und neue Services

26 „CHEMIEINDUSTRIE AUS DEM LOGISTISCHEN DORNRÖSCHENSCHLAF ERWACHT“
Miebach Consulting und CHEManager bringen Studie über Chemielogistik heraus

28 POWER FÜR FORSCHUNG, PRODUKTION UND DIE FORMEL 1
Shell investiert in hochmodernes Abfüllzentrum für Schmierstoffe

31 WIE GUT SIND LOGISTIKUNTERNEHMEN MIT DEN NEUEN REGELN IM STÖRFALLRECHT VERTRAUT?
Expertenbeitrag von Peter Duschek, Geschäftsführender Gesellschafter von UMCO

33 INNOVATIVE LÖSUNGEN BEI BASF
Projektpartner des Ostseeprojekts „COMBINE“ informieren sich vor Ort

34 WENN AUS FUSSABDRÜCKEN BIOTOPE WERDEN
Prof. Dr. Braungarts Cradle to Cradle® Prinzip denkt in neuen Kreisläufen

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND
Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe

38 HAFEN HAMBURG MARKETING TRAUERT UM EHEMALIGEN VORSTAND
Prof. Dr. Hans Ludwig Beth im Alter von 82 Jahren verstorben

38 IMPRESSUM

TRUST A MARKET LEADER

Since 1970, MSC has grown to become a leader in container shipping and a stable partner for businesses around the world. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door services worldwide. MSC's local teams ensure, whatever your cargo, it is always in safe hands.

To find out more, please contact your MSC office.

+49 40 30295-0 or **DEU-hamburg@msc.com**

msc.com

SCHRAMM
Ports & Logistics

BRUNSBÜTTEL PORTS more than moving
RENDSBURG PORT
GLÜCKSTADT PORT more than moving
SCHRAMM Ports & Logistics SWEDEN

Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Skandinavien

INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG

www.schrammgroup.de

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH | Elbehafen | 25541 Brunsbüttel
Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | Fax: +49 (0) 4852 884-26 | E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

Die Chemiebranche in Norddeutschland im Überblick:

Die Struktur der Chemie in Norddeutschland ist geprägt von Kleinbetrieben und mittelständischen Unternehmen. Fast 80 Prozent beschäftigen weniger als 100 Mitarbeiter. Die Branchenstruktur ist insgesamt heterogen.

Über 81.000 Beschäftigte in 450 Betrieben

Jährlich 1.000 neue Ausbildungsplätze in 50 Berufen

In Schleswig-Holstein liegt ein Schwerpunkt im Bereich Pharma.

In Hamburg dominieren die Bereiche Körperpflege, Reinigungsmittel und Grundstoffchemie.

Der Schwerpunkt in Niedersachsen liegt im Bereich der Grundstoffchemie vor allem mit Kunststoffen, Additiven, Lacken und Reinigungsmitteln, die oftmals für die Automobilindustrie produziert werden.

Top-Verdienst in der Chemie: Ein Tarifmitarbeiter in Vollzeit bei 37,5 Stunden verdiente 2018 durchschnittlich 62.000 Euro.

Allein vom Arbeitgeber finanzierte betriebliche Altersvorsorge von über 600 Euro jährlich pro Tarifmitarbeiter in Vollzeit.

Starkes Engagement in der Weiterbildung ihrer Beschäftigten: Mit 22,3 Stunden pro Mitarbeiter und Jahr liegt die chemische Industrie rund 46 Prozent über dem Durchschnitt des verarbeitenden Gewerbes. Je Mitarbeiter investieren die Chemie-Unternehmen 1.538 Euro jährlich (Industrie-Schnitt bei 1.023 Euro).

Top-Verdienst für Azubis: Schon im ersten Lehrjahr über 1.000 Euro und jedes Jahr 700 Euro Urlaubsgeld.

Chemische Industrie braucht stabile Verbindungen

Alexander Warstat, Geschäftsführer und Pressesprecher des Arbeitgeberverbands ChemieNord und Pressesprecher des Verbandes der Chemischen Industrie Nord beleuchtet in seinem Gastbeitrag die Herausforderungen der Branche.

Die Produkte der chemischen Industrie stehen am Anfang fast jeder Wertschöpfungskette. Damit ist die Chemie eine besonders transportintensive Branche. Deutschlandweit wurden nach bisher vorliegenden Zahlen allein im Jahr 2017 über 232 Millionen Tonnen chemischer Erzeugnisse transportiert. Damit verantwortet die Chemiebranche fast sechs Prozent des gesamten Güteraufkommens. Außerdem ist sie der zweitgrößte Auftraggeber von Transportdienstleistungen, denn ein Großteil der Chemieproduktion geht an industrielle Weiterverarbeiter.

Die Branche ist dabei besonders auf sichere Transportwege angewiesen. Sichere und funktionsfähige Verkehrswege sind ein äußerst bedeutender Standortfaktor und Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Um ihre Rohstoffversorgung zu sichern und Kunden beliefern zu können, sind für die chemische Industrie alle Verkehrsträger und damit Straßen, Schienen, Binnenschiffe, Seeverkehr und Pipelines notwendig. Welcher Transportweg der jeweils richtige ist, hängt neben der zu befördernden Menge und dem Standort des Kunden auch von der Chemikalie ab.

ÜBER 450 UNTERNEHMEN IN NORDDEUTSCHLAND

In den norddeutschen Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen sind über 450 Chemieunternehmen in den Chemieverbänden Arbeitgeberverband ChemieNord beziehungsweise dem Verband der Chemischen Industrie Landesverband Nord organisiert. Auch ihre Wettbewerbsfähigkeit hängt direkt von einer zukunftsfähigen Infrastruktur ab und dabei spielen natürlich auch gut angebundene Seehäfen eine besondere Rolle.

Norddeutschland hat sowohl mit seiner Küstenlage und dem damit verbundenen Zugang zu den Weltmeeren als auch als europäisches Transitland in der Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung eine besondere Bedeutung für die deutsche Verkehrsinfrastruktur.

Große Chemiestandorte wie Brunsbüttel, Stade oder Wilhelmshaven liegen direkt in Hafennähe und nutzen diese für Rohstofflieferungen und den Versand ihrer Produkte.
Vor diesem Hintergrund benötigt die chemische Industrie ein integriertes und ganzheitliches norddeutsches Hafenkonzept, das die Anforderungen der Versender optimal berücksichtigt und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie langfristig erhält und stärkt. Ergänzt werden muss dieses durch die entsprechende Fortentwicklung des Straßen- und Schienennetzes sowie der Binnenschifffahrtswege.

STRUKTURWANDEL IN DER BRANCHE

Laut der amtlichen Statistik erzielte die chemische Industrie in Norddeutschland im ersten Halbjahr 2019 einen Umsatz von über 7,4 Milliarden Euro. Im Inland wurden davon gut 2,7 Milliarden umgesetzt, im Ausland über 4,6 Milliarden. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet die Branche allerdings Umsatzeinbußen von rund sechs Prozent. Geschuldet ist dies einem tiefgreifenden Strukturwandel, den die Chemiebranche derzeit erlebt. So sind in Norddeutschland über 20.000 Beschäftigte in zahlreichen Zuliefererbetrieben direkt von der Krise der Automobilindustrie betroffen. Und nicht nur die Automobilzulieferer unter den Chemieunternehmen im Norden stehen aktuell vor einem radikalen Umbruch ihrer Geschäftsmodelle. Die flächendeckend geforderte Umstellung auf klimaneutrale Produktionsprozesse, die Digitalisierung und die Herausforderungen einer noch intensiveren Kreislaufwirtschaft erfordern spartenübergreifend enorme Investitionen in neue Techniken und Verfahren. Daneben sieht aber auch eine Vielzahl an Unternehmen ihre Geschäftstätigkeit durch Mängel im Straßenverkehrsnetz beeinträchtigt.

Digitalisierung und die Herausforderungen einer noch intensiveren Kreislaufwirtschaft erfordern spartenübergreifend enorme Investitionen in neue Techniken und Verfahren.

ZUSÄTZLICHE KNOTENPUNKTE

Aus Sicht der norddeutschen Chemieverbände muss deshalb dringend die chronische Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur gestoppt und der Infrastrukturausbau stärker verkehrsträgerübergreifend vernetzt werden. „Zusätzliche Knotenpunkte sind notwendig, um die verschiedenen Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen, damit die chemische Industrie Eisenbahn und Binnenschiff künftig noch stärker nutzen kann. Außerdem können Engpässe behoben werden, indem Seehäfen besser an das Hinterland angebunden, Fahrspuren auf Autobahnen sowie Güterverkehrskorridore neu geschaffen oder erweitert werden. Höhere Belastungen der Verkehrsnutzer für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur lehnen wir ab. Es sind ausreichend staatliche Mittel vorhanden, wenn die Prioritäten endlich richtig gesetzt werden“, so Alexander Warstat, Geschäftsführer und Pressesprecher des Arbeitgeberverbands ChemieNord. ■

Über VCI Nord:

Der VCI Nord ist ein Landesverband des Verbandes der Chemischen Industrie. Er vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von 280 Mitgliedsunternehmen in Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Bremen. Weitere Kernaufgaben des Verbandes sind die Fortbildung von Lehrkräften, die Verbesserung des naturwissenschaftlichen Unterrichts sowie die Förderung von Kontakten zwischen Hochschulen und Wirtschaft.

www.vci-nord.de

ALEXANDER WARSTAT, Geschäftsführer und Pressesprecher des Arbeitgeberverbands ChemieNord

Über ChemieNord:

ChemieNord ist der Arbeitgeberverband für die chemische Industrie in Norddeutschland. Der Verband vertritt 300 Mitgliedsunternehmen mit 66.000 Beschäftigten. Kernaufgaben des Verbandes sind der Abschluss von Tarifverträgen und die arbeitsrechtliche Beratung der Mitgliedsunternehmen. ChemieNord unterstützt seine Mitgliedsunternehmen darüber hinaus im Demografie- und Gesundheitsmanagement, beim Ausbildungsmarketing und vertritt die gemeinsamen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen gegenüber den Medien, der Öffentlichkeit, der Politik, Behörden, Gewerkschaften, Spitzenverbänden und anderen Organisationen.

www.chemienord.de

Grüner Wasserstoff aus Windkraft

Die Lage an der Westküste ist perfekt: Eine starke Windenergieregion und ideale geologische Speicherbedingungen treffen auf innovative Unternehmen, die sich dem Klimaschutz verschrieben haben. Das Ergebnis ist eine Partnerschaft von neun lokalen Industrieplayern, die das Projekt „Reallabor Westküste 100“ initiiert haben.

Ziel ist, aus Wind erzeugte, regenerative Energie zu nutzen, um auf dem Gelände der Raffinerie Heide durch Elektrolyse von Wasser grünen Wasserstoff zu produzieren. Dieser soll im Anschluss sowohl zur Herstellung klimafreundlicher Treibstoffe für Flugzeuge verwendet als auch in Gasnetze eingespeist werden.

Perspektivisch wird parallel zum Elektrolysebetrieb ein Wasserstoffnetz zwischen der Raffinerie, den Stadtwerken, einem Kavernensystem und dem bestehenden Erdgasnetz auf Basis einer neuen Pipelinetechnologie aufgebaut. Ein Speicher für die Einlagerung von Wasserstoff kann dann die zur Verfügung stehende Windenergie in einen kontinuierlichen Stoffstrom zur industriellen Nutzung überführen.

CO_2 ALS ROHSTOFF

„Wir planen eine regionale, grüne Wasserstoffwirtschaft im industriellen Maßstab abzubilden und so die Dekarbonisierung von Industrie, Wärme und Verkehr zu unterstützen“, fasst Jürgen Wollschläger, Projektkoordinator und Geschäftsführer der Raffinerie Heide, zusammen. Bei der regionalen Zementproduktion entsteht unvermeidbares CO_2. Dieses wird als

Rohstoff zusammen mit dem grünen Wasserstoff in der Raffinerie zur Herstellung von synthetischen Kohlenwasserstoffen eingesetzt. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung der Zementindustrie.

Mit diesen Projektansätzen ist es dem „Reallabor Westküste 100“ gelungen, sich im bundesweiten Ideenwettbewerb „Reallabore der Energiewende“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie durchzusetzen. Als Reallabor der Energiewende wird es den Technologie- und Innovationstransfer von der Forschung in die Praxis beschleunigen. Wollschläger erklärt: „Mit diesem Ergebnis sind wir unserem Ziel, künftig nachhaltiger fliegen, bauen und heizen zu können, einen wichtigen Schritt nähergekommen. Die Partner aus Wirtschaft und Forschung arbeiten nun an einer detaillierten Projektbeschreibung, die auf der bereits eingereichten Antragsskizze aufbaut. So sollen die Weichen für die Arbeiten im Laufe des Jahres 2020 gestellt werden.“

MEHRERE JAHRE FORSCHUNGSARBEIT

Die „Westküste 100“ befindet sich damit in guter Gesellschaft mit dem Projekt „KEROSyN100“. Dieses Projekt hatte seinen Startschuss im Sommer letzten Jahres. Unter der Leitung der Universität Bremen liegen nun mehrere Jahre Forschungsarbeit vor der Raffinerie Heide und weiteren Partnern. Der Auftrag ist, umweltfreundliches, synthetisches Kerosin durch die Nutzung von Windenergie herzustellen. Gelingt es dem Projekt, Möglichkeiten einer Herstellung von Luftfahrttreibstoffen mittels durch Windkraft erzeugten Wasserstoffs darzustellen, wäre dies eine vielversprechende Option für mehr Klimaschutz im Luftverkehr.

SYNTHETISCHES KEROSIN

Für den Hamburger Flughafen ist die Raffinerie Heide schon heute Haupttreibstofflieferant. „Damit sind wir in einer guten Position, um die Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu unterstützen. Das Projekt macht bereits vielversprechende Fortschritte. Wir freuen uns, dass es gelungen ist, die Deutsche Lufthansa AG als Partner gewonnen zu haben. Denn die Produktion des Kraftstoffs alleine reicht nicht. Wir brauchen einen Abnehmer“, berichtet Jürgen Wollschläger. Die Partnerschaft mit der Fluglinie ermöglicht es der Raffinerie, ein regional hergestelltes Produkt für den Flughafen vor Ort zur Verfügung zu stellen. Gemeinsam streben sie an, in fünf Jahren fünf Prozent der Kerosinversorgung des Hamburger

Info:

Die Raffinerie Heide verfügt über eine Verarbeitungskapazität von 4,5 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr, so viel wie der komplette Mineralölbedarf Schleswig-Holsteins. Das Unternehmen produziert klassische Mineralölerzeugnisse wie Ottokraftstoffe, Diesel- und auch Flugkraftstoff. Mit rund 560 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und 40 Auszubildenden zählt die Raffinerie Heide zu den größten Arbeitgebern in Dithmarschen, Schleswig-Holstein.

MIT HILFE VON WINDENERGIE WIRD IN DER RAFFINERIE HEIDE GRÜNER WASSERSTOFF HERGESTELLT

© Raffinerie Heide

Flughafens mit synthetischem Kerosin aus der Raffinerie Heide zu versorgen.

AUF SCHIFFFAHRT ÜBERTRAGEN

Der Raffinerie-Chef blickt bereits über die Luftfahrt hinaus und schließt weitere Nutzungsmöglichkeiten nicht aus: „Wenn ich in Richtung Schifffahrt schaue, so lassen sich Erkenntnisse aus der Forschungsarbeit an dem synthetischen Kraftstoff Kerosin in Zukunft auf die Bedarfe der Schifffahrt-Industrie übertragen. Synthetische Kraftstoffe sind ebenso wie herkömmliche flüssig, verfügen über eine hohe Energiedichte und sind noch dazu klimaneutral. So stecken in der Projektarbeit „KEROSyN100“ auch Chancen, die die Gestaltung der Energiewende in der Schifffahrt ermöglichen.“

FÖRDERUNG MIT BUNDESMITTELN

Das auf drei Jahre angelegte Verbundprojekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit 4,2 Millionen Euro gefördert. Aktuell klärt das Forschungsteam von „KEROSyN100“, unter welchen technologischen und wirtschaftlichen Bedingungen sich eine Anlage für die Produktion von synthetischem Kraftstoff in die Raffinerie integrieren lässt. Da hierfür die Nutzung von Windenergie angestrebt wird, bringt die Raffinerie Heide mit zahlreichen Windkraftanlagen in der direkten Nachbarschaft einen Standortvorteil mit sich. Mit einer installierten Leistung von rund 1,5 Gigawatt sowie der Energieproduktion an der Westküste insgesamt, zählt die Region Heide europaweit zu den führenden Erzeugern erneuerbarer Energie. ■

JÜRGEN WOLLSCHLÄGER, Projektkoordinator und Geschäftsführer der Raffinerie Heide

© Raffinerie Heide

GRÜNER STROM FÜR GRÜNEN WASSERSTOFF: DIE NORDLÄNDER GEHEN EINEN GEMEINSAMEN WEG

© iStock

Nordländer sind sich bei Wasserstoffstrategie einig

Schulterschluss der fünf norddeutschen Küstenländer für den Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft als Säule der Energie- und Verkehrswende: Bei ihrem Herbsttreffen in Lübeck verabschiedeten die für Wirtschaft und Verkehr zuständigen Minister, Senatoren und Senatorinnen eine gemeinsame „Norddeutsche Wasserstoffstrategie“.

Zugleich forderten die Ressortschefs die Bundesregierung auf, ihren Vorstoß zu unterstützen und in die vom Bund für Ende des Jahres angekündigte nationale Wasserstoffstrategie einfließen zu lassen. Mit der gemeinsamen Strategie zeigen die Nordländer einen Weg in die Zukunft auf. Die Strategie sieht vor, bis zum Jahr 2025 mindestens 500 Megawatt und bis zum Jahr 2030 mindestens fünf Gigawatt Elektrolyse- Leistung in Norddeutschland zu realisieren.

Theoretisch könnten allein mit den 500 Megawatt bei Einsatz von grünem Strom aus Windparks an Land rund 151.000 Pkw mit grünem Wasserstoff versorgt werden. Bei einer Steigerung auf fünf Gigawatt wären das 1,5 Millionen Pkw, das entspricht der derzeitigen Zulassung aller Pkw in Schleswig-Holstein. Parallel zum derzeitigen Aufbau von E-Ladesäulen ist dafür der Aufbau eines Wasserstoff-Tankstellennetzes nötig. Hierfür erachten die Ressortchefs eine Größenordnung von rund 250 Tankstellen in Norddeutschland für nötig.

VIELE STANDORTVORTEILE

Im Einzelnen verwiesen die Minister und Senatoren auf folgende Standortvorteile des Nordens beim Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft:

- hohe Erzeugungskapazitäten für On- und Offshore-Windstrom mit weiterem Ausbaupotenzial
- unterirdische Formationen zur Speicherung von Wasserstoff
- Seehäfen, die künftig eine wesentliche Rolle bei Import und Verteilung von grünem Wasserstoff und synthetischen Energieträgern sowie bei der Nutzung von Wasserstoff und dem Export von Wasserstofftechnologien und -komponenten spielen werden
- maritime Unternehmen und wissenschaftliche Expertise
- Industriezweige mit erheblichen Erfahrungen im Umgang mit Wasserstoff
- zusätzliches Know-how in den sechs norddeutschen „Reallaboren der Energiewende“

ChemCoast Park – industrielle Vielseitigkeit an der Unterelbe

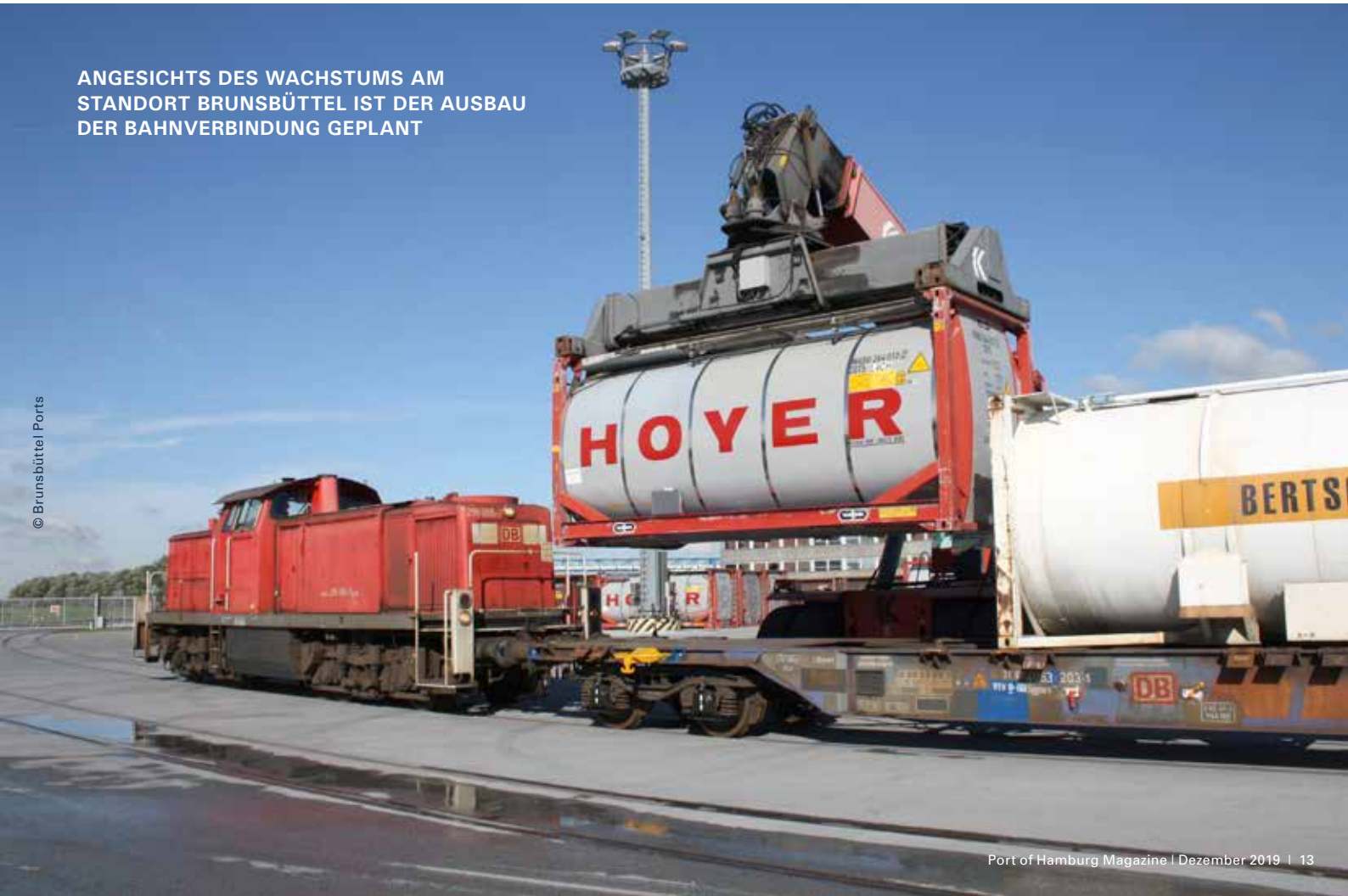
Keine 100 Kilometer von Hamburg entfernt befindet sich das größte zusammenhängende Industriegebiet Schleswig-Holsteins. Innovationskraft, Tatendrang und Platz für Visionen prägen das über 2.000 Hektar große Areal.

Seit mehr als 40 Jahren produzieren und handeln am Industrie- und Hafenstandort Brunsbüttel Unternehmen aus der Chemie- und Mineralölwirtschaft, Energieerzeuger, Logistiker und andere Industriezweige. Sie alle profitieren von der logistisch günstigen Lage an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal und von der Nähe der sich dynamisch entwickelnden Metropole Hamburg.

MEHR ALS 12.600 ARBEITSPLÄTZE

Heute verfügt der ChemCoast Park Brunsbüttel über eine Vielzahl von Betrieben der Chemie- und Energiewirtschaft sowie aus dem Bereich Logistik. Gemeinsam generieren sie im Wirtschaftsraum Wertschöpfung, Arbeitsplätze und weitere regionalökonomische Effekte. So werden über 12.600 Arbeitsplätze in der Region von den Unternehmen am Standort beeinflusst, mehr als 4.500 davon direkt in Brunsbüttel.

Vor Ort wird eine Bruttowertschöpfung von rund 870 Millionen Euro generiert. Damit spielt das schleswig-holsteinische Industriegebiet eine wichtige Rolle für das gesamte Bundesland, die auch von Seiten des Wirtschaftsministeriums gestärkt werden soll. „Wir brauchen eine gemeinsame Haltung mit Hamburg, dass Betriebe, die nicht mehr in Hamburg unterkommen, in den Hamburger Rand geholt werden. Dafür benötigt man allerdings entsprechende Industrieflächen“, erklärte Wirtschaftsminister Dr. Bernd Buchholz bei den jüngsten Brunsbütteler Industriegesprächen im Herbst dieses Jahres. Eine Voraussetzung, die der ChemCoast Park erfüllt: Rund 450 Hektar voll erschlossene, als Industriegebiet ausgewiesene Flächen stehen auch für größere Vorhaben zur Verfügung.



ANGESICHTS DES WACHSTUMS AM STANDORT BRUNSBÜTTEL IST DER AUSBAU DER BAHNVERBINDUNG GEPLANT

© Brunsbüttel Ports

LOGISTISCHE VORTEILE

Eine besondere Bedeutung kommt in der Region den Brunsbütteler Häfen zu. Mit der Lage am Schnittpunkt von Elbe und Nord-Ostsee-Kanal bieten sie den Industrieunternehmen logistische Standortvorteile. Bei einem jährlichen Umschlagsvolumen von rund 13 Millionen Tonnen ist Brunsbüttel der sechstgrößte und einer der dynamischsten Seehafenstandorte Deutschlands.
Die vielseitigen Hafenanlagen sind sowohl für das Handling von Stück- und Flüssig- als auch Massen- und Schwergüter jeglicher Art ausgelegt. Die trimodale Terminalanbindung gewährleistet optimale Transportverbindungen mit den Verkehrsträgern Lkw, Bahn, Seeschiff und Binnenschiff. „Die ansässige Industrie nutzt unsere Häfen als Güterdrehscheibe, um sich mit Rohstoffen zu versorgen und ihre Produkte zu ihren Kunden in die ganze Welt zu exportieren", berichtet der Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports, Frank Schnabel.
Für den Endverbraucher nicht sofort erkennbar, finden sich zahlreiche in Brunsbüttel hergestellte Produkte im Alltag wieder. In der Automobilbranche zeigt sich beispielhaft die Vielfalt des ChemCoast Park Brunsbüttel. Mit elf Firmen leistet nahezu der komplette Standort einen entscheidenden Beitrag für diesen Industriezweig – begonnen bei den drei Brunsbütteler Häfen, über die diverse Stoffe umgeschlagen werden, die als Abgasreinigungsmittel oder als Treibstoff selbst für Pkw genutzt werden.

EXPORT VON ADBLUE

Beispielsweise wird über den Elbehafen Rohöl importiert, das in der Raffinerie Heide zu diversen Mineralölerzeugnissen, darunter auch Treibstoffe für Kraftfahrzeuge, verarbeitet wird. Außerdem erfolgt die Verschiffung von Treibstoffen zu den Kunden der Raffinerie über den Brunsbütteler Ölhafen. Die Yara Brunsbüttel GmbH wiederum nutzt den Hafen Ostermoor zum Export von AdBlue, einer wässrigen Harnstofflösung, die im Brunsbütteler Werk produziert und als Mittel zur Abgasreinigung (Nox-Entfernung) für Dieselfahrzeuge genutzt wird.
Die Mercuria Biodiesel Brunsbüttel GmbH & Co. KG produziert am Standort Brunsbüttel aus nahezu ausschließlich pflanzlichen Abfallölen einen der qualitativ hochwertigsten und nachhaltigsten Biodiesel am Markt. Die Brunsbütteler Wintershall Dea GmbH Förderbetrieb Holstein fördert Rohöl aus der Nordsee, das sowohl in der Raffinerie Heide als auch von anderen Industriekunden weiterverarbeitet wird. Für den Fahrer spielen Erscheinungsbild und Geruch von Autoinnenteilen eine wichtige Rolle. Dafür, dass hier ein hochwertiges Ergebnis erzielt wird, sorgt Sasol Germany. Die auf linearen Alkoholen basierenden Softener von Sasol bleiben unter verschiedensten klimatischen Bedingungen nahezu geruchsneutral, farblos und verleihen den PVC-Bauteilen im gesamten Autoinnenraum eine angenehm weiche Haptik.

LEICHTE AUTOSITZE

Ein weiteres Beispiel für das Wohlbefinden beim Autofahren liefert Covestro Deutschland. Aus seinem Polyurethan-Formschaum entstehen Autositze, die gegenüber Sitzen aus anderen Materialien deutliche ergonomische Vorteile haben. MDI, einer der dafür eingesetzten Rohstoffe, wird in Brunsbüttel produziert. Covestro hat es sich außerdem zum Ziel gesetzt, die Polyurethan-Schäume noch leichter zu machen, um den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs zu senken.
Nur eine kleine Darstellung ausgewählter Produkte für einen Industriezweig untermauert bereits die Relevanz des schleswig-holsteinischen Industriestandorts. Ein wesentliches Thema für seine Zukunftsfähigkeit ist die Sicherstellung einer wirtschaftlichen und unterbrechungsfreien Energieversorgung der Industrie. Rund ein Prozent des gesamtdeutschen Erdgasbedarfs wird im ChemCoast Park Brunsbüttel von den ansässigen Industrieunternehmen genutzt, so dass auch zukünftig eine gesicherte Erdgasversorgung eine Grundvoraussetzung darstellt.

PLÄNE FÜR LNG-TERMINAL

Die Pläne zur Errichtung eines LNG-Terminals vor Ort schreiten somit auch wegen der lokalen industriellen Nachfrage kontinuierlich voran. Ein Terminal würde die Energieversorgung von Schifffahrt und Industrie nachhaltig sicherstellen. „Das geplante LNG-Terminal in Brunsbüttel bietet große Chancen für den Standort.

2.000 HEKTAR INDUSTRIEGEBIET UND HAFENANLAGEN SORGEN FÜR MEHR ALS 12.600 ARBEITSPLÄTZE

Neben den positiven Effekten für die mögliche Versorgung der ansässigen Industrie könnte ein LNG-Terminal auch weitere Neuansiedlungen von energieintensiven Industrieunternehmen im ChemCoast Park generieren und zusätzliche Synergien schaffen", fasst Frank Schnabel zusammen. Der Hafenexperte sieht die positiven Effekte eines LNG-Terminals jenseits der Landesgrenzen Schleswig-Holsteins und betont das Potenzial auch für den Hamburger Hafen und die gesamte Region Unterelbe.

Damit der Bedeutung des Industriegebiets auch zukünftig Rechnung getragen und das Potenzial der Region gehoben werden kann, bedarf es schon heute Investitionen in die Infrastruktur und in belastbare Hafenhinterlandanbindungen. Die Betriebe im ChemCoast Park Brunsbüttel investieren aktuell einen hohen dreistelligen Millionenbetrag in ihre Anlagen. Das Frachtvolumen wird steigen und parallel gewinnen die Nachhaltigkeitsziele an Bedeutung.

MEHR GÜTER AUF DIE SCHIENE

Das gemeinsame Ziel der Industrieunternehmen und Häfen im ChemCoast Park Brunsbüttel ist, mehr Güter auf dem umweltfreundlichen Transportträger Schiene zu bewegen, um die Straßen und die Umwelt zu entlasten. Dazu sind Investitionen in die Bahninfrastruktur erforderlich. Aktuell ist die Bahnanbindung zwischen Brunsbüttel und Wilster/Itzehoe eingleisig und nicht elektrifiziert. Frank Schnabel erläutert: „Die Elektrifizierung wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Dies war ein wichtiger Meilenstein für den Industrie- und Hafenstandort Brunsbüttel. Nun gilt es, die Umsetzung dieser Maßnahme anzuschieben. Vor dem Hintergrund der positiven Entwicklung der investierenden Industrieunternehmen und einem sich dynamisch entwickelnden Hafenstandort Brunsbüttel ist der zweigleisige Ausbau erforderlich. Es muss rechtzeitig investiert werden, bevor die Kapazitätsgrenzen erreicht sind." Diesem Thema hat sich Brunsbüttel Ports im Schulterschluss mit Hafen Hamburg Marketing angenommen und beim gemeinsamen Hafenabend die Infrastrukturforderungen platziert. Positive politische Signale waren im vergangenen Jahr der Start und die Umsetzung weiterer wichtiger Infrastrukturvorhaben: Der dreispurige Ausbau der Bundesstraße 5 hat begonnen. Die zwei wichtigen Zubringerstraßen L138 zwischen Brunsbüttel und Eddelak sowie die K75 (Fährstraße) wurden saniert. Auch die Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals schreiten voran. Beide Maßnahmen sind für die Ver- und Entsorgung der Unternehmen vor Ort von hoher Bedeutung. ■

© Brunsbüttel Ports

DIE STENA GERMANICA, DIE AUF DER ROUTE KIEL-GÖTEBORG EINGESETZT WIRD, IST SEIT MÄRZ 2015 DIE WELTWEIT ERSTE ROPAX-FÄHRE, DIE DEN ALTERNATIVEN, UMWELTFREUNDLICHEN ANTRIEBSSTOFF METHANOL EINSETZT

© Stena Line

Grünes Methanol mit viel Potenzial für die Schifffahrt

Chemiekonzerne wie Dow in Stade arbeiten an Projekten, um künftig den alternativen Kraftstoff in größerem Maßstab produzieren zu können. Grünes Methanol könnte der alternative Kraftstoff der Zukunft sein, für die Schifffahrt ebenso wie für die Luftfahrt oder den Straßengüterverkehr.

Methanol wird aus Synthesegas produziert, einem industriell hergestellten Gasgemisch aus Wasserstoff und Kohlenmonoxid, das durch Reaktion zwischen Wasser und Kohle aus Erdgas gebildet wird. Grün wird das Methanol dann, wenn die Energie für den Syntheseprozess aus erneuerbaren Quellen wie Erdwärme, Wasserkraft, Solar- oder Windenergie stammt. Das Synthesegas wiederum kann mit Hilfe der sogenannten Ultrahochtemperatur-Hydrolyse unter anderem aus Abfällen, Klärschlamm oder sogar Gülle hergestellt werden.

Als Brennstoff für die Schifffahrt wird Methanol großes Potenzial zugesprochen. Das ZIM-Netzwerk Green Meth, eine vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderte Initiative, will die technischen Voraussetzungen für die Nutzung von Methanol als alternativen Brennstoff für kleinere Schiffe in der Küstenschifffahrt und für küstennah operierende Arbeitsschiffe schaffen – von der Herstellung des Brennstoffes bis hin zur Umwandlung in Vortriebsenergie eines Schiffes.

UMBAUMASSNAHMEN NÖTIG

Dass sich Methanol in der Schifffahrt einsetzen lässt, bestätigt Prof. Friedrich Wirz von der Technischen Universität Hamburg (TUHH). Es gäbe bislang in Europa eine einstellige Zahl an Schiffen, die mit Methanol betrieben werden, wie etwa die Stena Germanica, ein 240 Meter langes Fährschiff mit einer Kapazität für 300 Autos und 1.300 Passagieren,

sagt Professor Wirz. „Motorseitig braucht es aber doch immer größere Umbaumaßnahmen, da Methanol ein Kraftstoff ist, der mit Otto- und nicht Dieselmotoren verbrannt werden muss“, sagt er. Egal sei, wie das Methanol produziert werde, ob aus regenerativ erzeugtem Wasserstoff in einer Synthese mit CO_2 oder chemischen Prozessen.
Dennoch könnte sich Methanol auch für große Schiffe eignen. Der Kreuzfahrtanbieter AIDA Cruises etwa ist an dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Forschungsprojekt „Pa-X-ell2“ beteiligt, dessen Ziel ist, praktische Lösungen für eine klimaneutrale Mobilität in der gesamten Schifffahrt aufzuzeigen. Konkret sollen nach intensiven Erprobungen an Land ab 2021 an Bord der AIDAnova die Brennstoffzellen des Herstellers Freudenberg erstmals im Realbetrieb getestet werden. Die Brennstoffzelle wird dabei mit Wasserstoff betrieben, der aus Methanol gewonnen wird, das im besten Fall aus regenerativen Energien produziert wird.

PREIS GEWONNEN

Auch große Chemiekonzerne wie Dow in Stade arbeiten an Projekten, um künftig Methanol in größerem Maßstab produzieren zu können. Bislang stellt das Unternehmen pro Jahr rund 50.000 Tonnen Wasserstoff mit Elektrolyse her. Im Laufe des kommenden Jahres will Dow die vorhandenen Elektrolyse-Kapazitäten auch für die Wasserstoffproduktion zur Methanol-Herstellung nutzen. Geplant ist, aus den Abgasen eines eigenen Gaskraftwerks CO_2 herauszufiltern und durch die Zugabe von Wasserstoff in Methanol umzuwandeln. Das Unternehmen hat sich damit für den Preis des Ideenwettbewerbs „Reallabore der Energiewende“ BMWI beworben und gewonnen.

KOHLENDIOXID RECYCELN

Dow könnte sich bei der Umsetzung an der George-Olah-Anlage des isländischen Unternehmens Carbon Recycling International orientieren, die dort seit 2011 grünes Methanol aus Erdwärme produziert – inzwischen mehr als 5 Millionen Liter pro Jahr. Die Anlage recycelt dafür jährlich 5,5 Tausend Tonnen Kohlendioxid aus dem geothermischen Kraftwerk, die sonst in die Atmosphäre gelangen würden. Die geplanten 50 Millionen Liter der Dow-Anlage würden einen weiteren Schritt zu echten Industrieanwendungen im großen Maßstab ermöglichen. ■

A° 1847

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

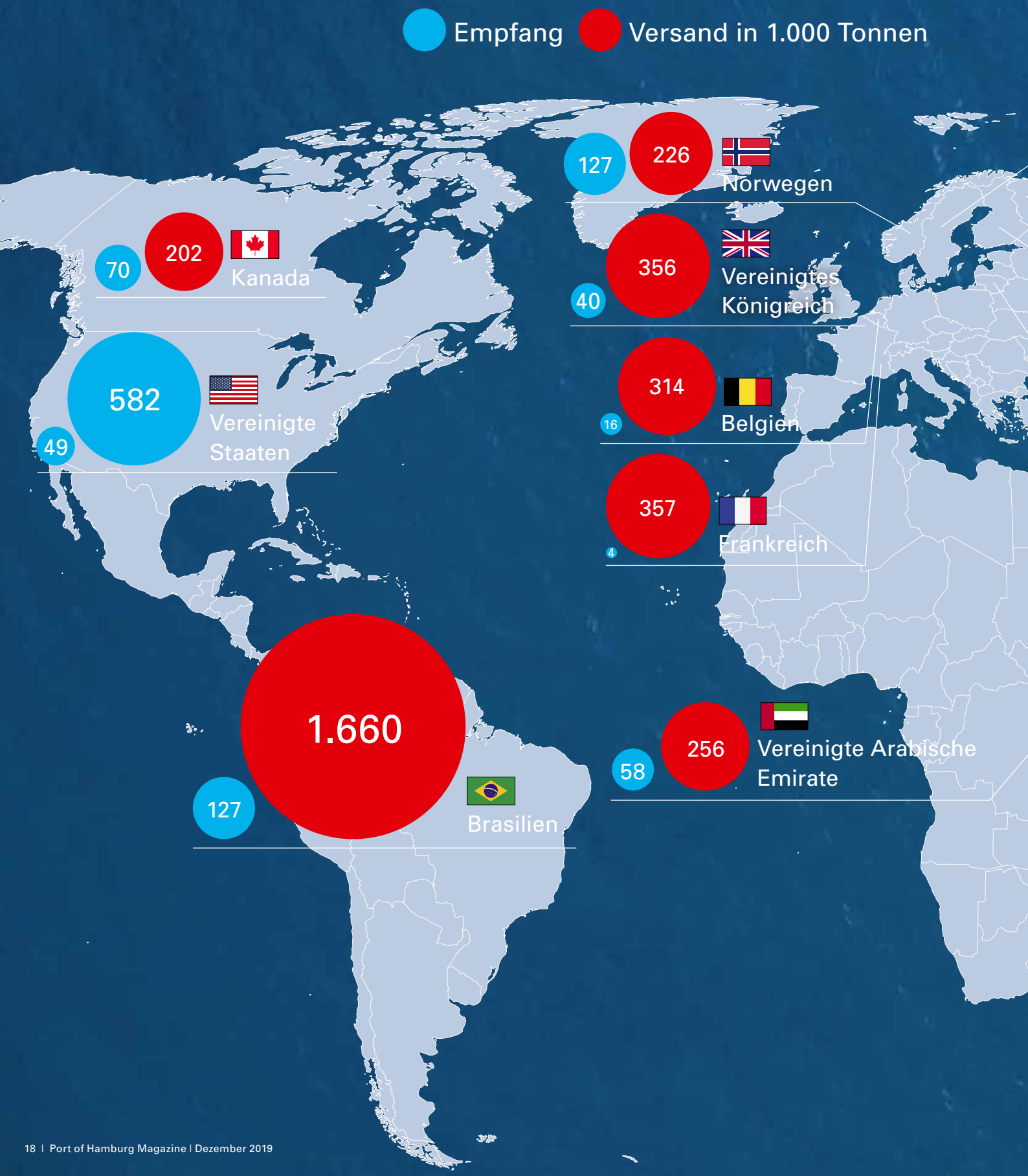
- Multipurpose terminal operations
- Heavy lift capacities up to 280 t
- 100,000 m² covered warehouse space
- 40,000 m² additional area under construction
- Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. & ICE Futures Europe
- International forwarding
- Fully ISPS & AEO certified
- Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

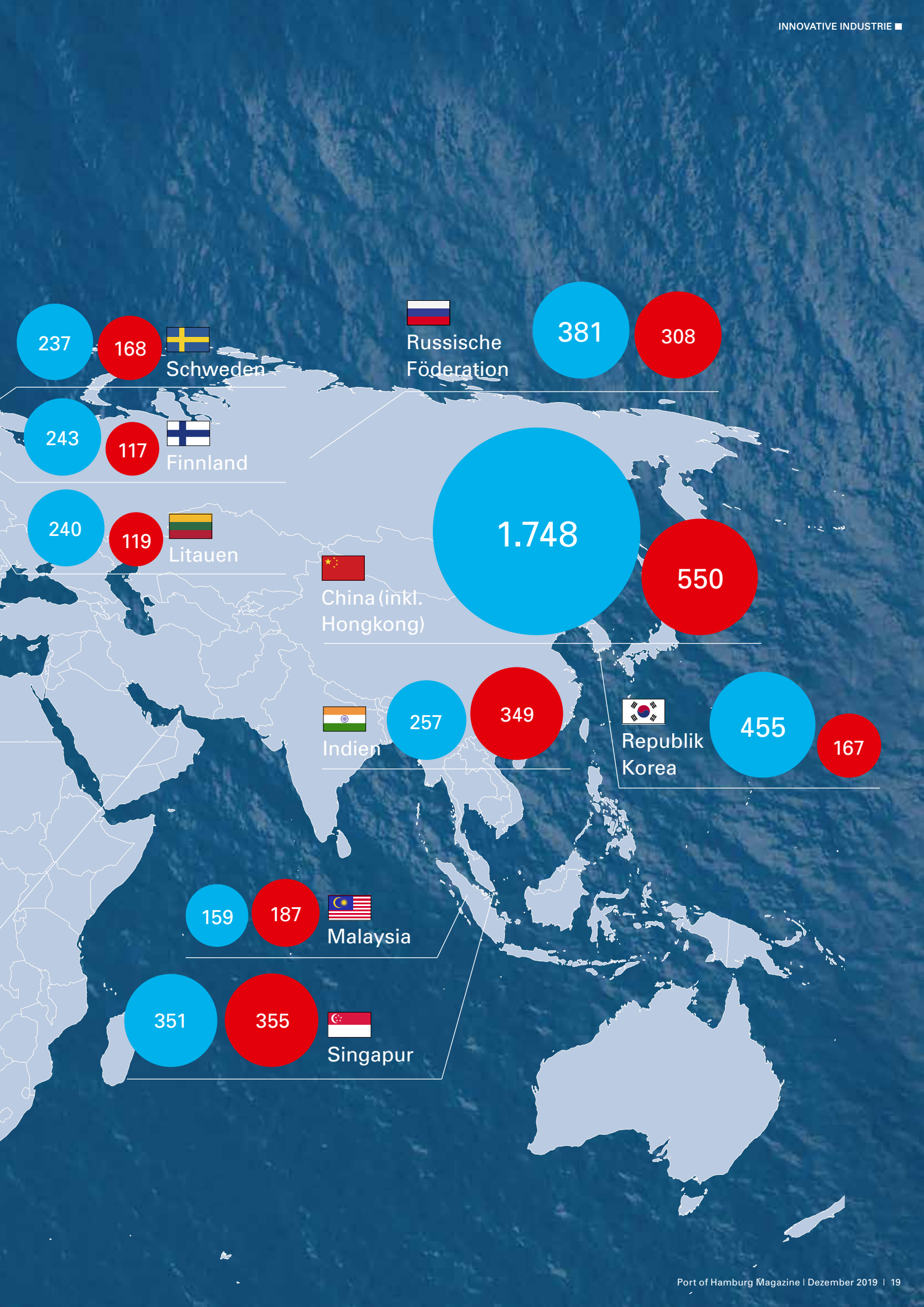
C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG
Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
Email: hamburg@de.steinweg.com
www.hamburg.steinweg.com

A° 1847

Chemische Erzeugnisse im Welthandel

Rund 15,5 Millionen Tonnen chemischer Erzeugnisse wurden 2018 im Hamburger Hafen umgeschlagen. Der wichtigste Exportpartner dabei ist Brasilien, beim Import liegt China inklusive Hongkong an Rang eins. Die bedeutendsten Länder im Überblick:




237
168
Schweden
Russische Föderation
381
308
243
117
Finnland
240
119
Litauen
1.748
550
China (inkl. Hongkong)
257
349
Indien
455
167
Republik Korea
159
187
Malaysia
351
355
Singapur

Chemiedreieck mit Perspektive

Mit Bayern verbinden viele in erster Linie malerische Landschaften und weißblauen Himmel – Urlaubsstimmung pur. Doch Bayern hat sich in den vergangenen Jahrzehnten zu einem führenden Industrieland entwickelt, das besonders für High-Tech-Produkte der Branchen Elektronikindustrie, Maschinenbau und Chemie auf der ganzen Welt bekannt ist.

Herausragend in der Chemieindustrie ist der Südosten Bayerns. Im ChemDelta Bavaria, dem gedachten Dreieck zwischen Burghausen, Burgkirchen/Gendorf, Töging, Waldkraiburg und Trostberg, werden heute Tausende verschiedener Produkte hergestellt. Die chemische Industrie prägt seit fast 100 Jahren das Leben in Südostbayern und ist hier fest verankert. Die Region, die Teile der Landkreise Altötting, Mühldorf und Traunstein umfasst, ist einer der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte Süddeutschlands und zugleich eine der wirtschaftlich stärksten Regionen Deutschlands.

ATTRAKTIVER STANDORT

Bayern ist das Drehkreuz im Ost-West- und Nord-Süd-Handel. Mit der EU-Osterweiterung wurde der Wirtschaftsstandort Bayern noch attraktiver: Keine andere Region in Europa bietet bessere Voraussetzungen zur Erschließung dieser aufstrebenden Märkte.

Die Unternehmen im Bayerischen Chemiedreieck haben dies erkannt und nutzen ihre Chance. Sie erwirtschaften mit rund 20.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Gesamtumsatz von mehr als 10 Milliarden Euro, rund fünf Prozent des Umsatzes aller deutschen Chemieunternehmen. Die Unternehmen im ChemDelta Bavaria haben in den vergangenen Jahren über vier Milliarden Euro in neue Produktionsanlagen und die Standortinfrastruktur investiert.

VIELE SPEZIALPRODUKTE

Das Produktspektrum der im ChemDelta Bavaria angesiedelten Unternehmen umfasst eine Vielfalt von Chemikalien, aus denen nützliche Dinge des täglichen Lebens hergestellt werden. Ursprünglich konzentrierten sich diese Unternehmen auf die Produktion von Massengütern; heute bieten die Firmen in der Hauptsache Spezialprodukte an. In fast allen Branchen – von der Nahrungsmittelindustrie über Pharma- und Konsumgüter bis hin zu Kunststoff-, Maschinenbau-, Bau-, Auto- und Hightech- Elektronikindustrie – dienen diese Erzeugnisse als Baustein.

Über zahlreiche Pipelines beziehen die Standorte und Unternehmen Produkte, Energie oder Rohstoffe und vernetzen sich hier auch untereinander. Auf diese Weise werden Energien und Ressourcen in der Region optimal genutzt – ökonomisch und effektiv entlang der Wertschöpfungskette. Mit der 2012 in Betrieb gegangenen

Ethylen-Pipeline Süd (EPS) wurde dem ChemDelta Bavaria zudem der Zugang zum nordwesteuropäischen Ethylenverbund eröffnet – mit der Perspektive als Drehscheibe eines gesamteuropäischen Pipelinenetzes.

60 PROZENT FÜR DEN EXPORT

Mehr als neun Millionen Tonnen Güter werden jährlich über Straßen und Schiene transportiert. Rund 60 Prozent der Güter sind für den Export bestimmt. Auf der Agenda stehen daher der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes, welche der Entwicklung der Chemieregion nicht zeitgerecht angepasst wurden.

MODERNER TERMINAL

Der konsequente Ausbau der Bundesautobahn A94 – ein Teilstück zum Lückenschluss zwischen München und Mühldorf wurde erst im Oktober 2019 in Betrieb genommen – und der zweispurige Ausbau mit Elektrifizierung der Bahnlinie München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38) stehen daher ganz oben auf der Wunschliste der Unternehmen. Der Bahnausbau ist im Bundesverkehrswegeplan mit hoher Priorität eingestuft und eine Realisierung absehbar. In Burghausen unterstützt ein moderner Containerterminal die Abwicklung von Bahntransporten, insbesondere zu den Containerhäfen für den Überseetransport. ■

ChemDelta Bavaria

Zur besseren Kommunikation haben sich 18 Unternehmen der Region zur Initiative „ChemDelta Bavaria" zusammengeschlossen. Ziel dieser Initiative ist vor allem, den Bekanntheitsgrad über die Region hinaus zu erhöhen, eine bessere Akzeptanz in der Region zu erreichen, die Modernisierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für eine bessere Anbindung der Region zu erreichen, die Sicherung der Versorgung mit Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen, die Sicherstellung von Ausbildung und Förderung qualifizierter Nachwuchskräfte und eine Verträglichkeit von Klima- und Industriepolitik.

www.chemdelta-bavaria.de

DIE BOREALIS POLYMERE GMBH (L.) UND DIE OMV DEUTSCHLAND GMBH IN BURGHAUSEN

NORGATEC moves & more | HYSTER

Wir halten die Logistik am Laufen!

Vertrieb und Vermarktung von Gabelstaplern und Flurförderzeugen in Norddeutschland

NORGATEC Handelsgesellschaft mbH
Billhorner Deich 99
20539 Hamburg
Telefon: +49-40-780427-0
www.norgatec.de

GUT BEDACHT: CHEMIELAGERUNG AUF 17 EBENEN

Vollautomatisch bis unters Dach

Die chemische Produktion hat in Norddeutschland in Brunsbüttel einen Schwerpunkt. Wo produziert wird, muss es auch Lager geben. Mit 40.000 Palettenstellplätzen bietet die Friedrich A. Kruse jun. Spedition direkt am Standort den Industriebetrieben kurze Wege und sichere Lagermöglichkeiten.

Bigbags, Fässer, Sackware und Intermediate Bulk Container (IBC) werden im 24/7/365-Betrieb zwischen den Werken und dem Kruse-Gelände transportiert. Außer der Strecke mit dem Lkw läuft das Ein- und Auslagern vollautomatisch. Das Lager ist voll in die Supply Chain der Unternehmen integriert. „Zum Teil handelt es sich bei dem Lagergut um Halbprodukte, die von unseren Kunden zur Weiterverarbeitung passgenau wieder abgerufen werden", so Peter Steinmeyer, Head of Logistics bei der Friedrich A. Kruse Unternehmensgruppe.

DER BARCODE WEISS ALLES

Schon die vier Shuttle-Lastwagen haben mit der eingebauten Flurförderanlage eine Besonderheit. Sie docken direkt am Lagergebäude an. Die Ware geht nahtlos auf einer Kettenförderanlage direkt weiter auf dem Weg zu einem der Stellplätze. Innerhalb von knapp drei Minuten können 20 Paletten ohne Staplereinsatz von oder auf das Fahrzeug geladen werden.

Scanner erfassen den Barcode auf jedem Gebinde. In der Kontrollzentrale „I-Punkt" kann jederzeit überprüft werden, um welchen Stoff es sich handelt, wann das Lagergut produziert wurde oder wo sich vom Chemiewerk benötigte Stoffe befinden und in welcher Menge sie vorhanden sind.

Möglich wird das durch eine Datenschnittstelle mit den Kunden von Kruse. Bei Ein- oder Auslagerung erhöht oder reduziert sich der Bestand nicht nur im Lager, sondern auch gleichzeitig bei den Unternehmen. Die automatische Prüfung erkennt zudem, ob die Verpackung schadhaft oder der Barcode nicht eindeutig ist. Diese Waren werden direkt aussortiert und einer manuellen Prüfung unterzogen.

42 Meter ragen die beiden Hochregallager in die Höhe. Auf 17 Stockwerken stapeln sich die Paletten. Die Intralogistik erfolgt auch hier vollautomatisch. Das Computersystem sucht in einem chaotischen System den passenden Platz für jede einzelne Palette aus. Sie nimmt auf einer Art Schrägaufzug Platz und wird lasergesteuert in den vorgesehenen Stellplatz geschoben.

© HHM / Lengenfelder

UMFANGREICHE SICHERHEITSMASSNAHMEN

„Sicherheit ist oberstes Gebot", so Steinmeyer. Die beiden Hochregallager sind in Wannen gebaut, sodass bei einem Unfall keine Schadstoffe nach außen gelangen kann. Automatische Löschanlagen und Präventionsmaßnahmen vervollständigen das Schutzpaket. Dazu gehören bereichsbezogene Sprinkler, Rauchgasabzüge, Brandschutztore, drei Millionen Liter Löschwasser in zwei Vorratsbehältern sowie die automatische Benachrichtigung der Feuerwehr. Diese findet im Feuerwehrbriefkasten des Lagers eine aktuelle Liste der Lagergüter.

Die beiden Hochregallager sind das Herzstück. Doch darüber hinaus verfügt die Spedition Kruse über weitere Lagerhallen, ein Gaslager und ein Tankgutlager mit 560 Stellplätzen. Das Unternehmen kann außer über die Straße mit Binnenschiffen und Küstenmotorschiffen über die Elbe und den Nord-Ost-See-Kanal erreicht werden oder auch per Bahn. Die anhaltende gute Konjunktur am Chemiestandort Brunsbüttel sorgt für eine sehr gute Auslastung der Speziallager bei Kruse.

EIGENE TANKCONTAINER

Das Familienunternehmen in fünfter Generation hat eine lange Tradition. 1902 erhielt die Firma Kruse den ersten Auftrag zur Beförderung der kaiserlichen Post. Heutiger Schwerpunkt sind Speditions- und Logistikdienstleistungen für die chemische Industrie, die Papier- und Getränkelogistik. In diesem Jahr hat Kruse in eigene Tankcontainer mit 35 Kubikmetern Fassungsvermögen investiert. Sie sind beheizbar und mit einer speziellen Isolierung versehen. Weitere Container sind in Planung. ■

FÜR PETER STEINMEYER, HEAD OF LOGISTICS, IST ORDNUNG IM LAGER OBERSTES GEBOT

© HHM / Lengenfelder

Our way of doing customs.

Local, international, digital

Consulting and solutions Import/Export Value Added Services
Instruction and Informations for Import/Export at **www.porath.com**

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
ROTTERDAM
GDYNIA
GDANSK

IMMER WISSEN, WO SICH DIE LADUNG BEFINDET: VTG CONNECT FÜR GÜTERWAGGONS BIETET BESONDERS BEI GEFÄHRLICHEN GÜTERN EINEN ENTSCHEIDENDEN VORTEIL

„Make rail easy“ – Innovationen für den Schienengüterverkehr

Die Schiene ist mit Abstand der klimafreundlichste Verkehrsträger und besonders bei chemischen Gütern auch die sicherste Transportalternative. Doch im Vergleich zur Straße steht der Schienengüterverkehr unter Druck. Um ihre Stärken voll auszuspielen, müssen Transporte auf der Schiene für den Kunden leichter werden, das heißt vor allem: sie besser in moderne Lieferketten zu integrieren. Das Hamburger Unternehmen VTG setzt dabei auf digitale Technologien und neue Services.

VTG CONNECT: DIGITALE VERBINDUNG ZUM GÜTERWAGEN

Seit 2017 stattet das Hamburger Unternehmen seine gesamte europäische Wagenflotte, also rund 82.000 Waggons, mit einem Telematikmodul aus, durch das erstmals eine direkte Verbindung zum Wagen ermöglicht wird. Per Mobilfunk sendet die VTG-Connector genannte Hardware kontinuierlich Informationen an die Disposition, sodass ein lückenloses Monitoring der Güterwagen gewährleistet wird.

Bereits in der Basisversion lassen sich mehrere Parameter überwachen, darunter vor allem die Position, die per GPS bestimmt wird: Durch den VTG-Connector ist es erstmals möglich, auf wenige Meter genau nachzuvollziehen, wo sich ein Wagen zu einem bestimmten Zeitpunkt befindet. Das ist besonders beim Transport von gefährlichen Gütern ein entscheidender Vorteil, häufig sogar eine unverzichtbare Notwendigkeit.

Verschiedene in der Hardware integrierte Sensoren erfassen Informationen zum Transport (zum Beispiel Schockeinwirkungen), zudem lassen sich externe Sensoren koppeln, mit denen zahlreiche weitere Daten erhoben werden können (wie etwa der Füllstand oder die Temperatur des Ladeguts). Dies steigert die Transparenz der Güterbahn deutlich, Disponenten können Transporte so wesentlich besser überwachen und planen.

VTG FASTTRACK: CAR-SHARING FÜR DIE SCHIENE

Im Hamburger Hafen zeigt die VTG mit einem weiteren Projekt, wie die Digitalisierung den Schienengüterver-

kehr schneller und flexibler macht: VTG FastTrack bringt die Idee des Carsharings auf die Schiene und hilft vor allem bei Auftragsspitzen sowie Ad-hoc-Verkehren, also Transporten, die bis dato meist über die Straße abgewickelt wurden. Über eine Online-Plattform können Kunden mit wenigen Klicks jederzeit Containertragwagen buchen. Ein Ganzzug steht rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr bereit – in der Regel haben Anmietungen eine Vorlaufzeit von mehreren Tagen. Damit lässt sich die Schiene deutlich flexibler in eine Logistikkette einbinden. Die Containershuttle sind seit 2018 in Hamburg und seit 2019 auch in Rotterdam auf Abruf bereit. ■

© VTG

© VTG

Über die VTG

Die VTG Aktiengesellschaft zählt mit einer Flotte von rund 94.000 Güterwagen in rund 1.000 verschiedenen Bauarten zu den führenden Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmen in Europa. Neben der Vermietung von Eisenbahngüterwagen bietet der Konzern umfassende multimodale Logistikdienstleistungen mit Schwerpunkt Verkehrsträger Schiene sowie weltweite Tankcontainertransporte an. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg beschäftigt weltweit rund 1.600 Mitarbeiter.

www.vtg.de

FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Als Zollspedition übernimmt IP die neutrale und rechtskonforme Zollabwicklung, sowie Prozessberatung für KMU und Großunternehmen. Seit Gründung im Jahre 1990 bieten wir unseren nationalen und internationalen Kunden ein Angebot aus Outsourcing der Zollabwicklung, Zollconsulting, Schulungen, Zoll per EDI sowie Sicherheitsleistung und Verbürgung von Zöllen und Einfuhrumsatzsteuer. Unser Kundeninformationssystem ipkis.de bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

www.ip-zollspedition.de Telefon +49 40 333 97 60

1990

DE AEOF 100179

„Chemieindustrie aus dem logistischen Dornröschenschlaf erwacht“

In Kooperation mit der Branchenzeitung CHEManager hat Miebach Consulting 2019 eine Marktstudie über Logistik in Chemieunternehmen durchgeführt. Darin werden die aktuellen Ergebnisse auch mit der Vorgängerstudie von 2016 verglichen, um Entwicklungen aufzuzeigen, die seither die Industrie umtreiben.

„Seit fünf bis zehn Jahren ist die Chemieindustrie aus dem logistischen Dornröschenschlaf erwacht. Zunehmender Wettbewerbsdruck, erhöhte Preissensibilität der Kunden, Verschiebung von Beschaffungs- und Absatzmärkten sowie zunehmende Safety- und Security-Regularien stellen die Logistik der Chemieunternehmen vor neue Herausforderungen“, so Dr. Klaus-Peter Jung, Mitglied der Geschäftsleitung, Miebach Consulting.

GROSSE HETEROGENITÄT

Entgegen anderslautender wissenschaftlicher Publikationen kann unter den teilnehmenden Unternehmen der Studie keine klare Ausrichtung ihrer Supply Chains bezüglich „lean“, „agil“ oder „serviceorientiert“ festgestellt werden. Nicht „one Supply Chain fits all“, sondern eine produkt- und marktspezifische Ausrichtung der Supply Chains und die Parallelität verschiedener Supply Chains sind angesagt.

LOGISTIKOUTSOURCING HINKT ANDEREN INDUSTRIEN HINTERHER

Der Logistikoutsourcinggrad ist in der chemischen Industrie noch immer deutlich geringer als in anderen produzierenden Bereichen. Dabei hat gerade die zunehmende Professionalisierung der Logistikdienstleister in den letzten Jahren in diesem Industriesegment weitergehende Möglichkeiten eröffnet, Prozesse auszulagern.

Während in der Studie 2016 das größte zukünftige Wachstum in Relation zum bisherigen Outsourcinggrad in der Abfüllung, der Analytik sowie im Betreiben von Silolagern prognostiziert wurde, erwarten die Teilnehmer der Studie 2019 vor allen Dingen zukünftiges Wachstum in den Bereichen Tanklager-Bewirtschaftung, interne Werkstransporte und Verladen/Etikettieren.

GUTE LOGISTIK FÖRDERT UNTERNEHMENSERFOLG

Von den überdurchschnittlich erfolgreichen Unternehmen haben über 70 Prozent eine überdurchschnittliche Logistikperformance (2016: 64 Prozent). Hingegen haben von den unterdurchschnittlich erfolgreichen Unternehmen auch ca. 56 Prozent (2016:

JE BESSER DIE LOGISTIK, DESTO GRÖSSER DIE AUSSICHT AUF ERFOLG – DAS IST EIN ERGEBNIS DER MIEBACH-STUDIE ZUR CHEMIELOGISTIK

80 Prozent) eine unterdurchschnittliche Logistikperformance. Mit einer schlechten Logistik überdurchschnittliche Unternehmensergebnisse zu erwirtschaften, schaffen in der Studie 2019 nur noch 13 Prozent aller Teilnehmer (2016: 23 Prozent).
„Ist dies ein Indiz dafür, dass eine schlechtere beziehungsweise bessere Logistikperformance gegebenenfalls auch eine schlechtere beziehungsweise bessere Unternehmensperformance nach sich ziehen? Zumindest legen die Befragungsergebnisse einen solchen Zusammenhang nahe – auch wenn die Auswertungen nicht statistisch signifikant sein mögen", so Dr. Klaus-Peter Jung.

MEHR SERVICE IM FOKUS

Es sind deutliche Schwerpunkte vergangener Projekte auf strategischer, infrastruktureller und operativer Ebene mit unterschiedlichen Zielsetzungen auszumachen. Dabei wird sich nach Einschätzung der Teilnehmer zukünftig der Fokus der Projekte weg von Kostensenkung mehr in Richtung Serviceverbesserung verschieben.
Hinsichtlich der infrastrukturellen Maßnahmen kommen in beiden Studien der Erhaltung und Erweiterung von Hafen- und Eisenbahnanlagen eine sehr geringe Bedeutung zu, die 2019 auch noch abnimmt – was insbesondere vor dem Hintergrund des drohenden Straßenverkehrskollaps als ein alarmierendes Zeichen gewertet werden müsse.
Auch 2019 wird als wesentlicher Treiber für Logistikprojekte in den vergangenen fünf Jahren das eigene Unternehmenswachstum identifiziert. Neu hingegen sind die Themen demografischer Wandel auf Platz 2, Brexit auf Platz 3 und Personalmangel in der Logistik auf Platz 4.

Die vollständige Studie kann angefordert werden unter hoffmann@miebach.com.

© Shutterstock

Mustereingang
UN1202

IN HOCHMODERNEN LABOREN BETREIBT SHELL IN WILHELMSBURG KRAFT- UND SCHMIERSTOFFFORSCHUNG

Power für Forschung, Produktion und die Formel 1

Seit mehr als 100 Jahren ist die Shell in Deutschland eng mit Hamburg und dem Hafen verbunden. Mit der Deutschland-Zentrale der Shell in Flughafennähe, dem Tanklager in Harburg, dem benachbarten Shell Technology Centre (STCHa) und dem Schmierstoffwerk auf dem Grasbrook bündelt die Shell in der Hansestadt Produktion, Vertrieb, Forschung und Verwaltung.

Das Shell Technology Centre an der Hohen Schaar in Wilhelmsburg gilt innerhalb der weltweiten Shell Gruppe als das Expertisezentrum für die Kraft- und Schmierstoffforschung. Hier arbeiten knapp 300 Wissenschaftler an nachhaltigen Energielösungen für die Zukunft. Ihr Ziel ist, fossile Kraftstoffe wie Diesel und Benzin sauberer zu machen und gleichzeitig alternative Kraftstoffe zu entwickeln. So ist Shell auch in der Forschung und Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen aus Wind- und Sonnenenergie aktiv. Dabei arbeiten die Forscher eng mit den Fahrzeugherstellern zusammen.

MADE IN HAMBURG: SYNTHETISCHE KRAFTSTOFFE

Das Shell Technology Centre in Hamburg-Wilhelmsburg ist auch für den Formel-1-Sport tätig. Hier gibt es Experten, die über eine direkte Standleitung mit der Scuderia Ferrari im italienischen Monza verbunden sind. Die Hamburger blenden den Kraftstoff für jedes Rennwochenende der Ferrari Formel-1-Piloten und bringen ihn per Flugzeug, Bahn oder Lkw zu den jeweiligen Rennorten.

MEHR ALS 700 PRODUKTE SORGEN FÜR GUTE SCHMIERUNG

200 Meter Luftlinie vom Forschungslabor des Shell Technology Centre entfernt erstreckt sich auf einer Fläche von 28 Hektar das Grasbrook Lubricants Centre (GLC). Das GLC ist das zweitgrößte Schmierstoffwerk der weltweiten Shell Gruppe. Mit einer Historie, die bis 1888 zurückreicht, ist es eines der ältesten Shell Werke. Die Anlage verfügt auf der Westseite über wasserseitige Verlademöglichkeiten am Reiherstieg. Hier legen täglich Binnentankschiffe und wöchentlich Hochseetanker an, die das Werk mit Grundölen versorgen.

Einige der Tankschiffe kommen direkt aus Katar, wo Shell Offshore Gas fördert und aus diesem Gas vor Ort unter anderem Grundöle herstellt. Diese aus Gas produzierten Grundöle verbrennen wesentlich sauberer als Grundöle auf Rohölbasis. Die in Hamburg angelieferten Grundöle werden gelagert und anschließend in der Ölmischanlage mit speziellen Additiven nach nur Shell bekannten Rezepturen angereichert. Insgesamt stellt das Werk 700 verschiedene Produkte für Kunden aus unterschiedlichen Industrien her.

© Shell

IN REIH UND GLIED: AUF DEM GRASBROOK FÜLLT SHELL SCHMIERSTOFFE AB

© Shell

Die fertigen Produkte werden entweder in Tanks zwischengelagert oder direkt für den Versand abgefüllt. So werden täglich etwa 70.000 Ein-Liter- und 20.000 Vier-Liter-Flaschen sowie 3.000 Fässer mit jeweils 209 Liter Inhalt in den Warenversand geleitet und per Bahn und Lkw an Kunden in ganz Europa geliefert. Neben der Öl-Kleingebindeabfüllung wird ein großer Teil der Schmierstoffe auch direkt in Tankwagen abgefüllt. Das sind täglich bis zu 100 Tanklaster, die an insgesamt sieben Abfüllstationen beladen werden. Insgesamt produzieren 260 Beschäftigte des Werkes jährlich rund 360 Millionen Liter Schmierstoffe und noch einmal 80 bis 90 Millionen Liter sogenannter Prozessöle, die zum Beispiel in der Textil- und Kosmetikindustrie verwendet werden.

INVESTITIONEN AM STANDORT HAMBURG

Auch auf dem Grasbrook investiert Shell, um den Standort an die Herausforderungen der Energiewende anzupassen und fit für die Zukunft zu machen. Das alte Hochregallager mit der rot-gelben Shell Muschel, gegenüber der Elbphilharmonie gelegen, wurde vor einiger Zeit abgerissen. Hier entstand ein neues, hochmodernes Abfüllzentrum für Motor- und Getriebeöle. Teil der neuen Anlage ist eine neue Produktlinie für batterieelektrische Fahrzeuge, die vollkommen andere Kühl- und Schmiermittel benötigen als Pkw mit Verbrennungsmotoren.

VERSORGUNG DER REGION

Neben den Kunden aus der Industrie versorgt Shell auch Autofahrer und Hausbesitzer vom Standort Hamburg-Harburg aus. Die Hansestadt ist für Shell die Drehscheibe für die Versorgung des norddeutschen Raumes mit Kraftstoff und Heizöl. Vom Tanklager in Harburg rollen täglich zwischen 150 und 200 Tankwagen hinaus in die Region, um Haushalte, Tankstellen und Flughäfen mit Heizöl, Kraftstoff und Flugtreibstoff zu beliefern. ■

TANKLAGER MIT BLICK AUF DIE HAMBURGER ELBPHILHARMONIE.

© Shell

Wie gut sind Logistikunternehmen mit den neuen Regeln im Störfallrecht vertraut?

Das neue Störfallrecht gilt seit Anfang 2017. Seitdem hat sich ein tief in die betriebliche Planung eingreifendes Verwaltungshandeln in den einzelnen Bundesländern entwickelt. Für Peter Duschek, Geschäftsführender Gesellschafter der UMCO GmbH, ist es auffällig, dass im Logistikbereich betroffenen Betrieben und zum Teil auch den zuständigen Behörden die Tragweite des Störfallrechts nicht immer bewusst ist.

Die Anwendung des Störfallrechts hängt bei der Einstufung einer Anlage von dem Vorhandensein störfallrelevanter Stoffe ab. Entscheidend ist die Kapazität einer Anlage und welche Mengen an störfallrelevanten Stoffen aufgenommen werden können. Die Liste der zu beachtenden Stoffe ist in einer Stoffliste in der sogenannten Störfallverordnung zusammengestellt. Wichtig für den Logistikbereich ist unter anderem die Stoffgruppe der gewässergefährdenden Stoffe.

Die gewässergefährdenden Stoffe sind leider nicht gleichzusetzen mit der Wassergefährdungsklasse WGK nach deutschen Gewässerschutzrecht. Für die Berücksichtigung der Störfallkategorie „Gewässergefährdend" sind bestimmte Einstufungen eines Stoffes beziehungsweise Gemisches wichtig. Diese können sich in allen Gefahrgutklassen befinden, unter anderem bei den Säuren und Laugen (Lagerklasse 8) oder bei giftigen Stoffen. Das hat zur Folge, dass bei einer Bewertung der Anwendbarkeit der Störfallverordnung ein Betreiber immer

ELBREKLAME
Marketing & Kommunikation

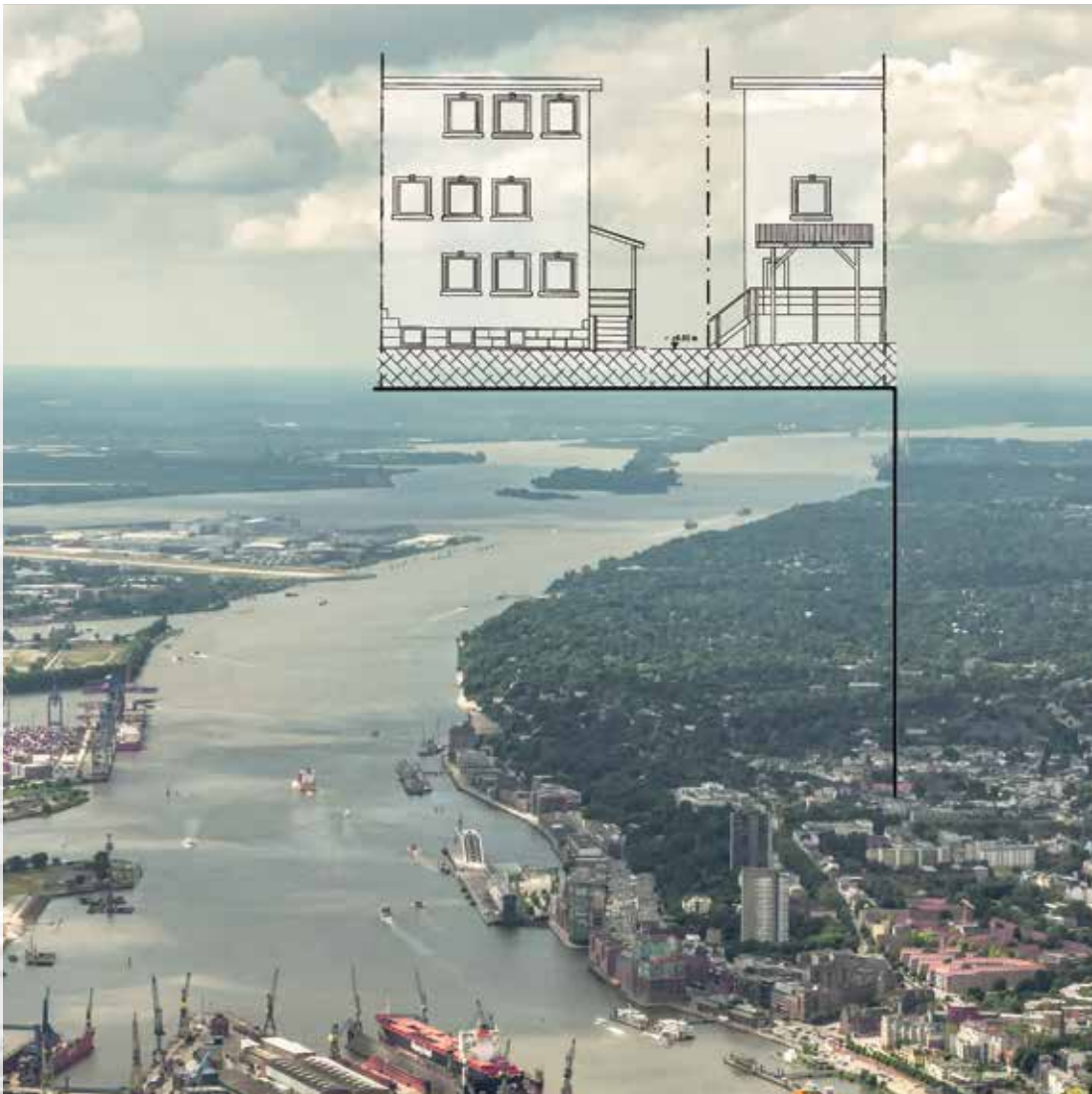
NEUER HEIMATHAFEN FÜR ELBREKLAME

ELBREKLAME hat ihren Firmensitz an die Elbe verlegt:

Holländische Reihe Nr. 8 in Hamburg-Ottensen

UNSERE LEISTUNGEN
· Corporate Publishing
· Corporate Design
· Web Design
· klassische Werbung
· Konzeption

elbreklame.de



alle H-Sätze der zur Einlagerung geplanten Stoffe untersuchen und bewerten muss.

ZUORDNUNG IST OFT SEHR SCHWIERIG

Das Zuordnen und die notwendige Auswertung nach gewässergefährdenden Stoffen ist eine der Aufgaben, die ein Logistikunternehmer durchführen muss. Leider liegen oftmals genau diese Stoffdaten aber nicht vor. Es wird auf Basis des Transportrechtes gearbeitet und somit liegen grundsätzlich nur die gefahrgutrechtlichen Angaben vor. Das Störfallrecht bezieht sich jedoch auf das Gefahrstoffrecht.
Der Gesetzgeber kümmert sich (noch) nicht ausreichend um die Überführung von transportrechtlichen Einstufungen in die gefahrstoffrechtlichen Bewertungen. So ist jeder Betreiber selbst gefragt und verantwortlich. Das stellt nicht nur einen erheblichen Aufwand dar, sondern bringt in vielen Fällen nur ein unvollständiges Ergebnis. Dadurch sind Sammelbezeichnungen im Transportrecht nur schwer exakt einem Gefahrstoff zu zuordnen.

INFORMATIONEN NICHT VORHANDEN

Hinzu kommt die Problematik, dass Unternehmen wie Lagerhalter, Speditionen, KLV-Terminals, Containerterminals und sonstige nicht Empfänger der Ware sind. Soweit sie nur Beteiligte am Transportvorgang sind, erhalten sie nicht automatisch die Sicherheitsdatenblätter der Hersteller oder Versender und wenn doch, nicht unbedingt auf Deutsch. Nicht jeder transportierte und gelagerte Stoff wird jedoch in Deutschland in Verkehr gebracht, sondern nur durch Deutschland transportiert. Damit muss den beteiligten Logistikbetrieben kein Sicherheitsdatenblatt übermittelt werden und die Stoffinformationen sind nicht ausreichend vorhanden.

FAZIT

Das Genehmigungs- und Störfallrecht erfordert von Anlagenbetreibern im Logistikbereich eine hohe Stoffkenntnis, da die transportrechtlichen Informationen nicht genügen. Es müssen Lösungen gefunden werden, eine Überführung von Transportdaten in Gefahrstoffdaten zu ermöglichen. Geschieht dies nicht, laufen Betriebe Gefahr, dass für ihre Anlage nicht die notwendigen Genehmigungen vorliegen, beziehungsweise nicht die erforderlichen Genehmigungen beantragt werden.
Weitere Informationen zum Themenfeld „Neue Regeln im Störfallrecht – Umsetzung für Betriebe aus dem Logistik-, Umschlag- und Transportbereich" gibt das auf diesen Bereich spezialisierte Unternehmen UMCO GmbH in Hamburg. ■

Kontakt: umco.de, akademie.umco.de

© UMCO

PETER DUSCHEK, Geschäftsführender Gesellschafter UMCO

Zur Person

Als Geschäftsführer und Experte auf dem Gebiet des betrieblichen Umweltschutzes blickt Peter Duschek auf jahrzehntelange Praxiserfahrung. Seine Bandbreite reicht dabei von Genehmigungsverfahren über Anlagensicherheit bis hin zu komplexen Managementsystemen. Als Berater und Trainer ist er täglich bei seinen Kunden in ganz Deutschland unterwegs.

GENAU WISSEN, WAS DRIN IST: DAS IST DIE WICHTIGSTE VORAUSSETZUNG, UM LOGISTIK UND LAGERUNG VON CHEMISCHEN STOFFEN RECHTSSICHER DURCHFÜHREN ZU KÖNNEN

© gefährliche ladung/ecomed-Storck GmbH

Innovative Lösungen bei BASF

Sicherheit hat in der Chemielogistik höchste Priorität. Der Kombinierte Verkehr (KV) bietet beim Transport von chemischen Gütern einen erheblichen Vorteil. Vertreter des COMBINE Projekts erhielten bei BASF in Ludwigshafen einen Einblick in innovative Lösungen.

Hafen Hamburg Marketing leitet bis Juni 2021 das Interreg Ostseeprojekt COMBINE mit Fokus auf den Kombinierter Verkehr, an dem 14 ausgewählte assoziierte Partner aus Belarus, Deutschland, Dänemark, Finnland, Lettland, Polen und Schweden beteiligt sind. Das Projekt fokussiert die Stärkung des kombinierten Verkehrs durch effizienzsteigernde Maßnahmen bei Umschlagstellen sowie Vor- und Nachlaufverkehren im Ostseeraum. Der Einsatz neuer Technologien im Vor- und Nachlauf sowie beim Umschlag, der Aufbau geeigneter Geschäftsmodelle und die Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen stehen im Vordergrund.

Im kombinierten Verkehr werden die Güter per Bahn, Schiff oder Binnenschiff transportiert, wobei die erste und letzte Meile auf der Straße so kurz wie möglich zurückgelegt wird. Der Anteil dieses effizienten und umweltfreundlicheren Verkehrssystems ist jedoch im Ostseeraum aufgrund des räumlich verstreuten Verkehrs und der Tradition des Straßenverkehrs gering. COMBINE will diesen Anteil erhöhen, indem es den Betrieb an den Terminals verbessert und die Kosten der letzten Meile durch die Einführung neuer Lösungen wie Platooning, längere/schwere Lkw, E-Lkw und LNG-Lkw reduziert.

BEI BASF INFORMIERTE SICH DIE PROJEKTGRUPPE COMBINE ÜBER INNOVATIVE LÖSUNGEN FÜR DIE CHEMIELOGISTIK

© HHM

VORBILD FÜR ANDERE STANDORTE

Der BASF Standort Ludwigshafen mit einer Fläche von rund zehn Quadratkilometern ist das größte zusammenhängende Chemieareal der Welt, das sich im Besitz nur eines Unternehmens befindet. Das Stammwerk der BASF ist auch die Wiege des Verbundkonzepts: Produktionsanlagen, Energieflüsse und Logistik werden intelligent miteinander vernetzt, um Ressourcen so effizient wie möglich zu nutzen. Ludwigshafen wurde somit zum Vorbild für die fünf anderen Verbundstandorte der BASF in Europa, den USA und Asien.

DROHNEN FÜR CONTAINERTRANSPORT

Bei diesem Besuch wurden neue Lösungen für die Lieferkette von Chemieprodukten präsentiert, darunter der BASF Class Tank Container mit 45 Fuß als neuer Container-Typ in der BASF-Flotte. Weiter setzt der Konzern auf ein vollautomatisches Containerlager sowie auf fahrerlose Fahrzeuge, die die Container über das BASF Gelände in Interaktion mit anderen Verkehrsträgern transportieren.

Als eine zukünftige Innovation wurden Drohnen zur Lieferung von leeren Containern aus dem Lager in Mannheim über den Rhein präsentiert. Dabei kooperiert BASF eng mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), die diese Technologie für den Hamburger Hafen entwickelt. ■

Wenn aus Fußabdrücken Biotope werden

Einen Vortrag im Schlafanzug halten, der nebenbei erwähnt kompostierbar ist? Möbelbezugsstoffe klein schneiden und vor dem versammelten Publikum im Müsli essen? Professor Dr. Michael Braungart provoziert gerne. Statt auf Verzicht setzt er auf Produkte, die in einer Kreislaufwirtschaft gleichzeitig Rohstoff sind. Sein Prinzip heißt Cradle to Cradle® – vom Ursprung zum Ursprung.

Der Umweltaktivist, Chemiker, Begeisterer und Erfinder von Cradle to Cradle® hat einen anderen Weg definiert, um eine gute Ökobilanz zu erreichen. „Es geht nicht darum, möglichst wenig Schaden mit Produkten anzurichten, sondern aus ihnen in der weiteren Verwertung den größtmöglichen Nutzen zu ziehen“, ist seine Philosophie.

ABFALL ALS NÄHRSTOFF

Dr. Braungart hat kein Problem mit Überfluss – wenn die Materialien in einem Kreislauf gehalten werden. Abfall ist Nährstoff. Der ökologische Fußabdruck kann dann so groß sein wie er will. Aus ihm wird im übertragenen Sinne ein genauso großes Biotop. Von der Wiege zur Wiege – das Prinzip klingt nach Perpetuum Mobile und das ist in Braungarts Augen der Weg in die Zukunft. „Ein Produkt, das Abfall wird, hat ein Qualitätsproblem. Wir müssen Dinge neu erfinden“, so der Professor.

Seine Idee: Alle Verbrauchsartikel wie Toilettenpapier, Kleidung, Verpackungen, müssen so konzipiert sein, dass sie komplett in biologische Systeme zurückgehen, ohne sie mit Schadstoffen zu belasten. Alles, was genutzt wird, wie zum Beispiel Kühlschränke, Möbel oder Smartphones, muss als Rohstoff wieder zurück in die Wirtschaft. „Anstatt eine perfekte Abfallwirtschaft aufzubauen, geht es darum, die Materialien von vornherein so zu gestalten, dass sie entweder kompostierbar sind oder in der sogenannten Technosphäre bleiben“, so Dr. Braungart.

Einige Produkte wurden mit seiner Idee schon neu erfunden. In einem Regal im Konferenzraum seiner Beratungsfirma steht beeindruckende Vielfalt: Sneaker internationaler Trendfirmen, Putzmittel, Discounter-Textilien, Bier, Drogerieartikel, Kosmetika und vieles mehr. Die Reederei Maersk hat das Cradle to Cradle® Prinzip auf den Schiffbau übertragen. Die Mærsk Mc-Kinney Møller, ein 400 Meter langer, 59 Meter breiter und 60.000 Tonnen schwerer Containerriese, ist in innovativer Bauweise für den Transport von 18.270 Containern auf der Route zwischen China und Europa entstanden. Im Airbus A380 sind essbare Sitzbezüge zu finden.

NUTZUNG STATT KAUF

Statt technische Geräte zu kaufen und wegzuwerfen – häufig, bevor sie tatsächlich kaputt sind -, sollten Kunden Verträge für die Nutzung abschließen. Statt eines Autos erwirbt man eine Kilometerleistung, statt eines Fensters 25 Jahre Sicht und Dichtheit, statt eines Hauses eine definierte Zeit beheizten Wohnens in intakten Räumen. So entstehe ein Anreiz für die Anbieter, ihre Produkte langlebig und energiesparend zu gestalten.

PROFESSOR DR. MICHAEL BRAUNGART

Zur Person

Professor Dr. Michael Braungart studierte Chemie und Verfahrenstechnik. In den 1980er Jahren engagierte er sich bei der Umweltorganisation Greenpeace. 1985 promovierte er an der Universität Hannover am Fachbereich Chemie. Um Lösungen für komplexe Umweltprobleme zu entwickeln, gründete Greenpeace 1987 EPEA. Seitdem ist Braungart mit Forschung und Beratung für öko-effektive Produkte befasst. Er ist Mitbegründer und wissenschaftlicher Leiter von McDonough Braungart Design Chemistry (MBDC) in Charlottesville, Virginia (USA), Mitbegründer und wissenschaftlicher Leiter des Hamburger Umweltinstituts e.V. (HUI) sowie Leiter von Braungart Consulting in Hamburg. Er wirkte an mehreren Universitäten im In- und Ausland als Dozent und Professor. Für seine Arbeit und die seiner Kollegen erhielt Michael Braungart eine Reihe von Auszeichnungen. Zurzeit konzentriert sich Braungarts Arbeit auf seine Professur in Lüneburg.

Die Industrie ist durch alle Branchen hinweg aufgeschlossen für das Prinzip. Besonders offene Ohren findet Braungart in den benachbarten Niederlanden. Das liege nicht daran, dass er an der Rotterdamer Universität unterrichtet hat, sondern „weil die Holländer anders ticken als die Deutschen". Sie sähen das Geschäftsmodell dahinter und die Chance, Geld mit ökoeffektiven Produkten zu verdienen. Deutschen Unternehmen sei es häufig viel wichtiger, ein Zertifikat dafür zu bekommen. Allerdings gehen auch hier große und traditionsreiche Unternehmen wie Otto, Tchibo oder Trigema mit Cradle to Cradle® voran.

ATTRAKTIVE CHEMIELEHRERIN

Keines der Cradle to Cradle® Produkte in Braungarts Regal sieht nach Öko-Charme oder Jutebeutel aus. Die moderne Einrichtung auf Nutzungsbasis ebenfalls nicht. Grün und Chemie ist für den Professor kein Widerspruch. Seine Begeisterung für die Naturwissenschaft weckte „eine attraktive Chemielehrerin, als ich 14 war". Mit 19 Jahren gründete Michael Braungart 1978 mit der „Grünen Aktion Zukunft" einen Vorläufer der Grünen mit. Später kletterte er als Greenpeace Aktivist auf Schornsteine. Der Protest allein genügte ihm irgendwann nicht mehr und er wollte Lösungen finden.

Heutige Standards wie Zellstoff ohne Chlor bleichen oder Kühlschränke ohne FCKW herstellen – für manche Ideen erntete der Chemiker zunächst den Spott von namhaften Anbietern. Wie weit und wie schnell sich das Cradle to Cradle® Prinzip durchsetzen kann, wird die Zukunft zeigen. Inzwischen gibt es mehr als 11.000 Produkte, die danach entstanden sind. ■

Das Cradle to Cradle® Konzept

Cradle to Cradle® ist ein Designkonzept, das die Natur zum Vorbild hat. Alle Produkte werden nach dem Prinzip einer potenziell unendlichen Kreislaufwirtschaft konzipiert. Damit unterscheidet sich Cradle to Cradle® von herkömmlichem Recycling und dem Konzept der Ökoeffizienz. Das Cradle to Cradle® Designkonzept ist ökoeffektiv und geht über die konventionellen Instrumente und Ansätze hinaus, die in erster Linie negative Einflüsse der Menschen auf die Umwelt abbilden. Es berücksichtigt gleichermaßen ökonomische, ökologische und soziale Aspekte.

Logistik-Experten für alle Güter

Gefahrgut-, Transport-, Werk- und Warenlogistik — Alles aus einer Hand

- Gefahrguttankcontainer-Operating
- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palletenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 10.000 Stellplätzen

F. A. KRUSE jun.
UNTERNEHMENSGRUPPE - 25541 BRUNSBÜTTEL
SEIT 1902

Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49 · 25541 Brunsbüttel
info@kruse-unternehmensgruppe.de
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de

Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND

Neuer Heimathafen für Elbreklame

Elbreklame, die Full-Service-Werbeagentur mit Fokus auf Hafen- und Logistikwirtschaft, hat ihren Firmensitz an die Elbe verlegt. Im quirligen und kreativen Stadtteil Ottensen, genauer gesagt in der Holländischen Reihe Nr. 8, gleich parallel zur Elbchaussee, hat Elbreklame im November eine alte Remise aus dem Jahr 1880 bezogen.

Die Agentur rund um Holger und Markus Grabsch sowie Kreativdirektor Klaas Mahler ist spezialisiert auf kreative Kommunikation, effiziente Werbung und einen nachhaltigen Markenauftritt. Elbreklame betreut nicht nur für Hafen Hamburg Marketing die Gesamtproduktion des Port of Hamburg Magazins, sondern hat sich in den vergangenen Jahren einen großen Kundenkreis aus der Transportbranche aufgebaut. Die Agentur zählt Speditionen, Reedereien, IT- und Softwaredienstleister, Zollagenturen, Versicherungen für Speditions- und Transportrecht Hafen- und Terminalbetreiber zu ihren Kunden. Vom neuen Firmensitz aus arbeitet Elbreklame auch weiterhin in den Bereichen Corporate Publishing, Corporate Design, Webdesign sowie allen klassischen Werbeformaten und entwickelt Ideen und Werbekonzepte für Unternehmen.

© Elbreklame

Neue Anschrift:
ELBREKLAME EMK GmbH
Holländische Reihe 8
22765 Hamburg
elbreklame.de

Übrigens ...

... meinen Lieblings-Hafen findet Ihr auch auf Social Media – schaut mal vorbei:

- HAFENHAMBURG
- PPICKHUBEN
- PORTOFHAMBURG
- PORTOFHAMBURG
- PORT OF HAMBURG
- HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

Oder die Port of Hamburg App downloaden

© HHM / Dietmar Hasenpusch

AUS VOPAK WIRD EVOS

Das ehemalige Vopak Dupeg Terminal firmiert jetzt unter dem Namen Evos Hamburg, nachdem das Terminal an First State Investments („First State"), dem internationalen Arm von First Sentier Investors, verkauft worden ist. Das Tanklager, das bereits seit 1953 in Wilhelmsburg ansässig ist, bietet 149 Tanks mit einer Lagerkapazität von 670.000 Kubikmetern für verschiedene Flüssiggüter. Jos Steeman, Geschäftsführer des Terminals seit 2016, leitet als Geschäftsführer von Evos Hamburg den reibungslosen Übergang zum neuen Eigentümer. Er blickt optimistisch in die Zukunft: „Flüssiggüter, wie Ölprodukte und Chemikalien, werden auch zukünftig eine wichtige Rolle in unserer Energieversorgung spielen. Das Terminal von Evos Hamburg bietet ideale Voraussetzungen für die Lagerung derartige Produkte, wie auch für zukünftige klimaneutrale und synthetische Treibstoffe. Evos Hamburg stellt eine relevante Infrastruktur für die Energiewende in Deutschland zur Verfügung."

Hamburg setzt auf Landstrom

Hamburg übernimmt mit dem Ausbau der Landstromversorgung von Schiffen eine Vorreiterrolle auf dem Feld der alternativen Energieversorgung während der Liegezeit von Schiffen. Als erster Hafen in Europa wird Hamburg ab 2022 sowohl für Kreuzfahrt- als auch für große Containerschiffe eine Landstromversorgung anbieten. An insgesamt acht Anschlusspunkten soll Landstrom für Containerschiffe am Burchardkai, Europakai und Predöhlkai verfügbar sein. Darüber hinaus wird das Angebot auf alle bestehenden Kreuzfahrtterminals ausgeweitet. Am Kreuzfahrtterminal Altona besteht bereits seit 2016 die erste Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Europa. Alle Versorgungsstellen werden an das allgemeine Stromnetz angeschlossen und versorgen die Schiffe künftig mit regenerativem Strom. Die Fertigstellung ist für 2022 geplant, der Regelbetrieb ab 2023.

© HPA / Andreas Schmidt-Wiethoff

Synthetisches Erdgas als Treibstoff

Das Hamburger Unternehmen Nauticor unterstützt als Logistikpartner die Unternehmen MAN Energy Solutions und Wessels Marine GmbH beim weltweit ersten Einsatz von synthetischem Erdgas (SNG) als Treibstoff bei einem Seeschiff. Im Rahmen des Projektes soll ein Teil des LNG, das das 1.036-TEU-Containerfeederschiff „Wes Amelie“ für eine Rundreise verbraucht, durch SNG ersetzt werden. Das SNG wird aus Wasserstoff erzeugt, der zuvor unter Verwendung von Strom aus erneuerbaren Quellen („grüner Wasserstoff“) hergestellt wurde.
Die insgesamt 20 Tonnen SNG werden von der Power-to-Gas Anlage des Autobauers Audi in Werlte bei Cloppenburg bereitgestellt, die derzeit mit einer Verflüssigungsanlage ausgerüstet wird. Die Anlage nutzt zur SNG-Erzeugung Strom aus Windkraft und ist dadurch 100 Prozent klimaneutral. Das so hergestellte SNG ermöglicht eine Reduktion der CO_2-Emissionen an Bord der „Wes Amelie“ um 56 Tonnen.

© Wessels Reederei

Hafen Hamburg Marketing trauert um ehemaligen Vorstand

Hafen Hamburg Marketing (HHM) trauert um Prof. Dr. Hans Ludwig Beth, der am 9. Oktober 2019 im Alter von 82 Jahren gestorben ist.

Hans Ludwig Beth war von März 1992 bis Oktober 2001 alleiniger Vorstand von HHM (damals Hafen Hamburg Verkaufsförderung und Werbung – HHVW). Er prägte die Aktivitäten des Vereins in dieser Zeit insbesondere durch zahlreiche Veranstaltungen, Konferenzbeteiligungen und Messeauftritte in der Marktregion Mittel- und Osteuropa. Auch der Bau und die Inbetriebnahme des Containerterminals Altenwerder fielen in diese Zeit.

WELTWEITE KONTAKTE

Durch sein großes Engagement, seine weltweiten Kontakte zu Wirtschaft und Wissenschaft sowie seine starke Persönlichkeit hat Hans Ludwig Beth viel erreicht und bleibt in der Hafenwirtschaft unvergessen.

Beth war mit der maritimen Verkehrswirtschaft eng verbunden. Der studierte und später promovierte Volkswirt war von Ende der 1960er Jahre bis 1985 für das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen tätig, darunter 14 Jahre als Direktor. Von der Weser zog es ihn 1985 nach Hamburg, wo er als Leiter Zentralbereich Marketing bei der HHLA wirkte. Von der HHLA wechselte er 1992 zur Vorgängerorganisation von Hafen Hamburg Marketing. Bis zu seinem Ruhestand prägte er als Vorstand das Standortmarketing für den Hamburger Hafen. ■

Prof. Dr. Hans Ludwig Beth

Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V.

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Dezember 2019:** Bengt van Beuningen, Karin Lengenfelder, Etta Weiner, Hafen Hamburg Marketing e.V., ELBREKLAME GmbH
■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dezember 2019:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Dezember 2019:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH
■ **Druck, Ausgabe Dezember 2019:** Schipplick + Winkler Printmedien ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dezember 2019:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de
■ **Englische Adaption, Ausgabe Dezember 2019:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, 1.500 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de www.portofhamburg.com

Port of Hamburg MARKETING

Versicherungsexperten für Transport seit 1987

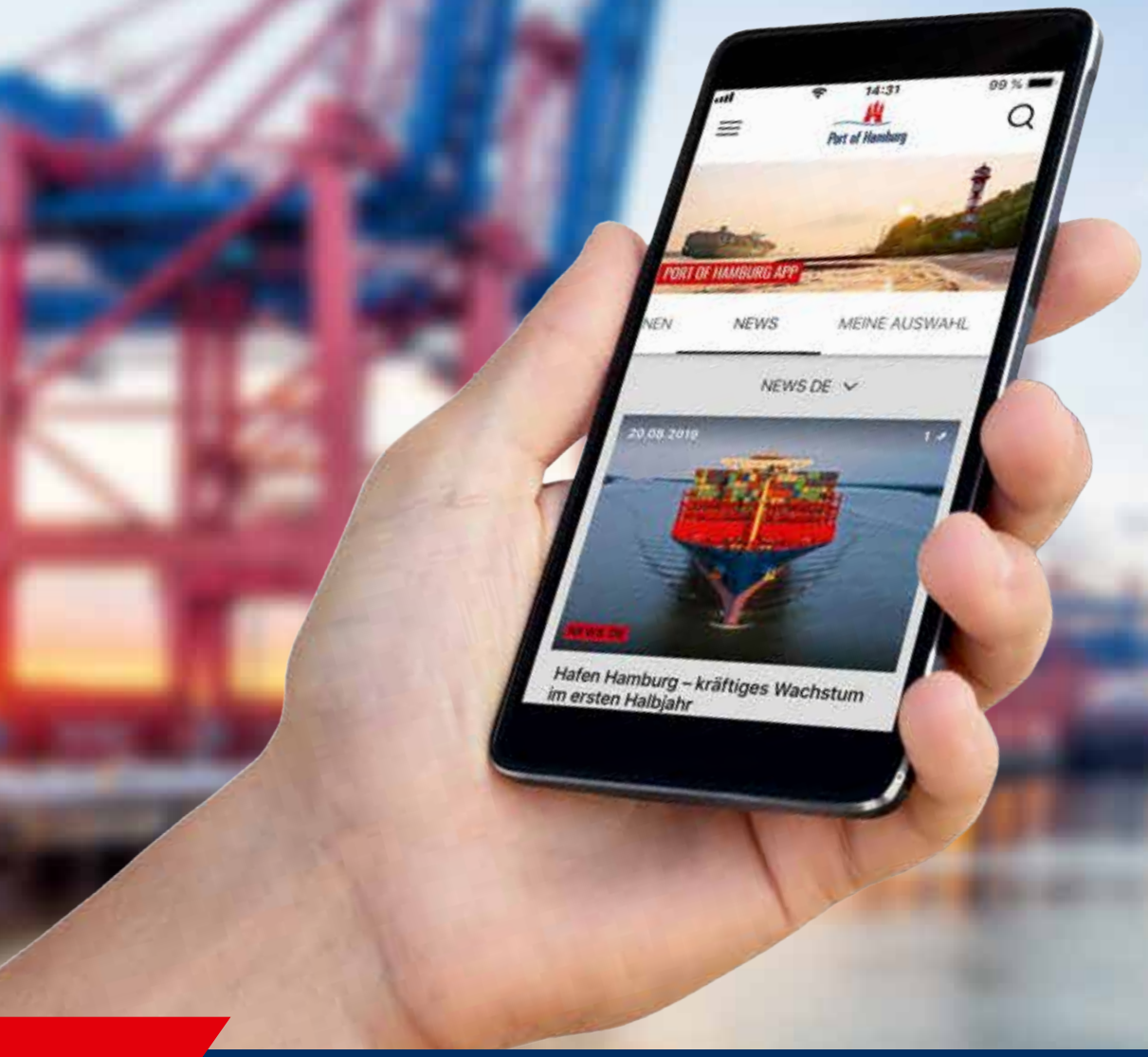
Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführer-haftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherung

SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH
Gewerbestraße 11 · 21279 Hollenstedt
Telefon: +49 (0) 41 65 / 8 10 31 · Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41
E-Mail: info@speditions-assekuranz.de
Internet: www.speditions-assekuranz.de

PORTNEWS TO GO

MIT DER NEUEN PORT OF HAMBURG APP!



Laden im App Store

ANDROID APP ON Google play

Port of Hamburg