

HHLA will bis 2040 klimaneutral werden

Hafenkonzern elektrifiziert seine Anlagen und bietet Kunden ein neues Produkt: CO₂-freie Transporte bis ins europäische Ausland

MARTIN KOPP

HAMBURG :: Vor bald 150 Jahren wurde der weltweit erste Hafenkran elektrifiziert, am für den Kolonialhandel mit Afrika wichtigen Peterskai in der heutigen HafenCity. Hafenkranne werden heute nur noch elektrisch betrieben. Jetzt sollen auch alle anderen Motoren im Hafen folgen. Am Montag stellte Deutschlands größter Hafenkonzern, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), neue Maßnahmen vor, um Emissionen zu reduzieren und das Klima zu schonen. Demnach will das Unternehmen seinen absoluten Kohlendioxid-Ausstoß bis 2030 gegenüber dem Jahr 2018 halbieren. Von 2040 an soll der gesamte HHLA-Konzern klimaneutral arbeiten.

Dazu werden die Abläufe im Hafenumschlag energieeffizienter gestaltet und bisher dieselbetriebene Geräte nach und nach elektrifiziert. „Jede Prozessoptimierung und jede technische Neuentwicklung hinterfragen wir nicht nur hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und ihres Nutzens für unsere Kunden, sondern auch hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeit“, sagte die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath bei der Vorstellung der neuen Ziele. „Nachhaltiges Wirtschaften gehört seit Langem zur DNA der HHLA.“

„*Verbote halte ich für das falsche Mittel*“

Angela Titzrath,
Vorstandsvorsitzende HHLA

Um ihr ehrgeiziges Ziel zu erreichen, wertet die HHLA ihre bisherige Nachhaltigkeitsstrategie unter der Marke „Balanced Logistics“ auf. „Balanced Logistics bedeutet für uns, eine Art Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichem Erfolg, guten Arbeitsbedingungen, gesellschaftlicher Verantwortung und dem Umwelt- und Klimaschutz zu finden“, erklärte die HHLA-Chefin. „Denn nur als erfolgreiches und wettbewerbsfähiges Unternehmen haben wir die Mittel und Möglichkeiten, nachhaltig in unsere Mitarbeiter zu investieren und unserer Verpflichtung für Gesellschaft und Umwelt nachzukommen.“

Der Hafenkonzern ist damit der erste Betrieb aus dem Bündnis des Senats mit der Hamburger Industrie für den Klimaschutz, der konkrete CO₂-Einsparziele bekannt gibt. Titzrath lobte das Bündnis, das den Unternehmen allerdings keine Vorgaben zur CO₂-Reduktion macht. „Verbote halte ich für das falsche Mittel“, sagte Titzrath.

Am Containerterminal Altenwerder (CTA) kommt die HHLA ihrem Ziel bereits sehr nahe. Der CTA ist in diesem Jahr als weltweit erste Umschlaganlage für Container vom TÜV Nord als klima-



HHLA-Chefin Angela Titzrath auf ihrem fortschrittlichsten Containerterminal Altenwerder (CTA).

FOTO: DPA

neutral zertifiziert worden. Das Be- und Entladen der Schiffe wird in Altenwerder durch elektrisch betriebene Containerbrücken erledigt. Der Weitertransport der Container ins automatisch arbeitende, vollelektrifizierte Blocklager geschieht mittels selbstfahrender Fahrzeuge (Automatic Guided Vehicles), von denen bereits die Hälfte und bis 2022 alle mit Lithium-Ionen-Batterien angetrie-

ben sind beziehungsweise sein sollen. Nur der kurze Transport vom Blocklager zu den Gleisen der Hafenbahn erfolgt mit dieselbetriebenen Zugmaschinen – aber auch hier werden erste E-Fahrzeuge getestet.

Die von den nur noch wenigen Verbrennungsmotoren anfallenden CO₂-Emissionen kompensiert die HHLA durch Investitionen in Windkraftanlagen

in Indien, durch die Aufforstung eines Regenwaldes in Panama und durch die Förderung besonders reibungsarmer Farben für Schiffsanstriche. Seit 2008 senkte die HHLA die CO₂-Emissionen insgesamt um mehr als 30 Prozent, bezogen auf den Umschlag eines Containers.

Doch nicht nur im Hafen, sondern auch beim Weitertransport der Seegüter nach Mittel- und Osteuropa will die

HHLA die klimaschädlichen Emissionen deutlich reduzieren. Dazu hat das Unternehmen ein neues Angebot namens „HHLA Pure“ für seine Logistikkunden entwickelt. Es verspricht klimaneutrale Transportketten vom Hafen bis ins europäische Hinterland. Möglich wird dieses durch Hamburgs Stärke als größter europäischer Eisenbahnhafen sowie das HHLA-eigene Bahnunternehmen Metrans, das E-Lokomotiven einsetzt. Als Pilotkunden für dieses neue Produkt präsentiert Titzrath die Spedition Jakob Weerts und den Transportlogistiker cargo-partner. Erzeugt der Transport eines 20-Fuß-Standardcontainers vom Hafen bis nach Prag derzeit noch 80 Kilogramm CO₂, soll dieses mit HHLA Pure kompensiert werden. Nach einer Testphase wird das neue Angebot 2020 im Markt eingeführt.

Container-Umfahren im Hafen bleiben problematisch

Erreichen will die HHLA ihre ehrgeizigen Klimaziele ohne zusätzliche finanzielle Mittel, die über die bisher eingeplanten Investitionen hinausgehen. Eine Milliarde Euro stellt die HHLA für fünf Jahre bereit, wie sie bereits im vergangenen Jahr angekündigt hat. Davon will das Unternehmen bis zum Jahr 2022 ihrer Bahntochter Metrans 350 Millionen Euro an Investitionsmitteln für moderne Terminalanlagen, Lokomotiven und den Waggonpark zur Verfügung stellen. Damit soll einerseits der klimafreundliche Bahnverkehr gestärkt werden, andererseits tragen die steigenden Transportmengen der Bahntochter auch deutlich zum Konzerngewinn bei.

Problematisch bleiben die Emissionen, die durch die Container-Umfahren im Hafen selbst freigesetzt werden. Ein Großteil der geladenen Ladung wird nämlich vor dem Weitertransport zunächst zu anderen Terminals oder in Lager verfrachtet. Hier sind die HHLA-Pläne noch als schwammig zu bezeichnen. Konkrete Zahlen zur Steigerung von Wassertaxis und Binnenschiffen zur Reduktion der Lkw-Fahrten blieb Titzrath schuldig. Sie sprach von Tests mit wasserstoffbetriebenen Lkw, erteilte andererseits dem Einsatz einer Port Feeder Barge eine Absage. Dabei handelt es sich um einen motorisierten Ponton, der sich die Ladung mit einem eigenen Kran von der Kaikante heben und sie zu anderen Terminals transportieren kann. „Am CTA fehlen dazu die baulichen Voraussetzungen“, sagte Titzrath. Zudem sagte sie, dass die Zahl der auf der Straße durchgeführten Container-Umfahren zu wassernahen Terminals nur noch gering sei. Titzrath nannte 100.000 bis 150.000 solcher Umfahrungen im Jahr. Angesichts von neun Millionen umgeschlagenen Boxen wäre der Anteil also im einstelligen Prozentbereich. Bei der Hafenbehörde Hamburg Port Authority kann man diese Zahl aber nicht bestätigen. „Wir gehen eher von Container-Umfahren im Millionenbereich aus“, sagte ein Sprecher.