

3. Dezember 2019

Hafenbetrieb will klimaneutral werden

Alternativen abgefertigt

Der Hamburger Hafenkonzern HHLA hat Klimaschutzziele verkündet. Kritiker bemängeln, dass er über High-Tech-Lösungen Naheliegenderes vernachlässigt.



Blechkolonne: Die Köhlbrandbrücke könnte Entlastung durch Binnenschiffe vertragen

HAMBURG *taz* | Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) will Ernst machen mit dem Klimaschutz. Die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath versprach am Montag, den heutigen CO₂-Ausstoß bis 2030 zu halbieren. Im Jahr 2040 soll der gesamte Konzern einschließlich seiner Beteiligungen im Ausland klimaneutral sein. Die HHLA will das vor allem durch Ökostrom, Effizienzsteigerungen und Kompensationen erreichen.

Die HHLA ist das größte Umschlagunternehmen im Hafen. Sie ist börsennotiert und gehört zu etwa zwei Dritteln der Stadt. Erst vergangene Woche hat Finanzsenator Andreas Dressel (SPD) eine Neufassung des Hamburger Corporate Government Codex vorgestellt. Überschrift: „Nachhaltigkeit wird Pflicht.“ Die HHLA hat daraus einen klingenden Titel gemacht. „Balanced Logistics“, der die drei Komponenten der Nachhaltigkeit – Ökonomie, Ökologie und Soziales –, ergänzt um den Klimaschutz ins Gleichgewicht bringen soll.

Die HHLA brüstet sich, schon heute mit dem Containerterminal Altenwerder die erste vom TÜV zertifizierte Umschlaganlage der Welt zu betreiben. Das geht durch Elektrifizierung mit Ökostrom, was dann noch an Emissionen übrig bleibt, wird durch Investitionen in klimafreundliche Projekte wie Windräder in Indien oder reibungsarme Antifouling-Farben für Schiffe ausgeglichen.

CO2-neutraler Transport

Außerdem haben sich Titzrath und seine Kollegen ein neues Produkt ausgedacht: die CO2-neutrale Transportkette von der Kaikante bis zur Fabrik im europäischen Hinterland. „Das ist keine Marketing-Geschichte, sondern ein Produkt“, versicherte Titzrath. „Kunden aus dem Automobilbereich“ etwa seien an klimaneutralem Transport interessiert.

Im Hafen selbst ist in den vergangenen zehn Jahren Verkehr auf die Schiene verlagert worden: Deren Anteil stieg von 35 auf 45 Prozent. Und auch der Anteil der Container, die innerhalb des Hafens statt mit dem LKW per Schiff hin- und hergefahren werden, hat sich laut Auskunft des Senats von 56.000 Standardcontainereinheiten (TEU) im Jahr 2013 auf 108.000 im Jahr 2018 fast verdoppelt.

Diese Verlagerung aufs Wasser war Gegenstand des Koalitionsvertrages von 2015 und wiederholter Anfragen der Bürgerschaft. Der Unternehmer Ulrich Malchow findet, dass deutlich mehr Container innerhalb des Hafens per Schiff transportiert werden könnten. Das Potenzial dafür variiert mit dem Gesamtumschlag. Die HHLA sieht es bei 150.000 bis 200.000 TEU, Malchow unter Berufung auf die Hafenbehörde HPA derzeit bei 350.000 TEU.

Drohne und Hyperloop

Malchow hat eine Idee, wie sich solche Zahlen erreichen ließen, die er seit Jahren propagiert: die Port-Feeder-Barge, eine Schute mit eigenem Kran, der sie von den teuren Containerbrücken unabhängig machen würde. Bisher ist er aber noch nirgends zum Zuge gekommen.

„Wir verhindern das nicht“, sagt HHLA-Sprecherin Annette Krüger. „Deshalb haben wir Herrn Malchow ein Angebot für eine Abfertigungsvereinbarung gemacht.“ Die HHLA könne Malchow aber keine Sonderkonditionen bieten, die ihn gegenüber Wettbewerbern begünstigten. Malchow findet, so lange die HHLA bereit sei, in „physikalischen und logistischen Unsinn“ wie die Containerdrohne oder Elon Musks Hyperloop zu investieren, könnte sie ihm auch bei der Feeder-Barge entgegenkommen.