



Vermeidbare Bleichkolonne: Die Köhlbrandbrücke könnte eine Entlastung durch Binnenschiffe vertragen Foto: Christian Charisius/dpa

Alternativen abgefertigt

Der Hafenkonzern HHLA hat seine Klimaschutzziele verkündet. Kritiker bemängeln, dass er dabei Hightech-Lösungen in Aussicht stellt, angeblich Nahliegendes aber blockiert

Von **Gernot Knödler**

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.

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.

Kommentar von **Gernot Knödler** über den Klimaschutz bei der HHLA

Ein Rädchen muss ins andere greifen

Das sich der Hafentreiber HHLA verstärkt um den Klimaschutz bemühen will, ist ein gutes Zeichen, zeigt aber auch, wie vernetzt dieses Politikfeld ist. Fortschritte wird es nur geben, wenn an vielen Ecken und Enden zugleich gearbeitet wird. Klar: Die HHLA gehört zu zwei Dritteln einer Stadt, in der der Klimaschutz eines der großen Wahlkampfthemen ist und die sich schon vor Jahren CO₂-Reduktionsziele gesetzt hat. Es wäre ja noch schöner, wenn solch ein Unternehmen nichts in diesem Sinne unternähme.

Die HHLA bleibt mit ihrem Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden, zwar hinter dem jüngst formulierten Ziel der Grünen für die Stadt zurück, aber der SPD ist sie voraus. Allerdings ist die HHLA als Organisation wesentlich überschaubarer als die Stadt. Sie hat

weniger Stellschrauben und weniger Wechselwirkungen zu bedenken. Deshalb könnte sie sich strengere Ziele setzen als die Stadt.

Was die HHLA vorhat, schwankt zwischen Science-Fiction und etwas, was man fast schon Tagesgeschäft nennen kann. Mit dem Containertransport durch Drohnen oder im Hyperloop verfolgt sie zum einen Visionen, während sie sich mit einer einfachen Idee wie der Port-Feeder-Barge schwer tut. Zum anderen elektrifiziert sie pragmatisch ihren Fuhrpark und strafft ihre Arbeitsab-

Fortschritte wird es nur geben, wenn an vielen Ecken und Enden zugleich gearbeitet wird

läufe. Dazwischen drängt sich noch ein geplanter Versuch mit wasserstoffbetriebenen Lastwagen. Was danach kommt, kauft sie ein: Ökostrom und Zertifikate, die ihren restlichen CO₂-Ausstoß ausgleichen.

Das kann nur funktionieren, wenn es ein ausreichendes Angebot an Ökostrom gibt und sich die HHLA nicht etwa mit der Bahn um den grünen Saft prügeln muss. Das setzt wiederum voraus, dass Politik und Bürger in Bund und Ländern nicht den Zuwachs an erneuerbaren Energien blockieren.

Es droht eine paradoxe Situation: Die Unternehmen sind bereit, etwas für den Klimaschutz zu tun. Es finden sich Abnehmer für Produkte wie klimaneutralen Transport und dann bleibt die Gesellschaft anderswo – sprich: etwa beim Ausbau der Windenergie – auf halbem Wege stehen.