

Ökologie

Klimafreundliche Logistikketten

Die Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ist im weltweiten Kontext eine große Herausforderung, denn die Prognosen zur Verkehrsleistungsentwicklung sehen weiteres Wachstum voraus. Dadurch steigen häufig die CO₂-Emissionen, denn fossile Energieträger als Antriebsquelle dominieren noch sehr deutlich im globalen Warenverkehr. Dabei entfallen auf den Seeverkehr, der über 90 % des weltweiten Warenaustausches befördert, vergleichsweise niedrige 2,7 % der Emissionen. Das Seeschiff weist aufgrund seiner enormen Transportkapazität von bis zu 23.000 Standardcontainern die beste CO₂-Bilanz pro beförderter Tonne aus. Der Bahnverkehr gilt als ökologisch vorteilhaftester Verkehrsträger auf dem Land. Mit ihrem **Geschäftsmodell der Verknüpfung der ökologisch vorteilhaftesten Verkehrsträger Seeschiff und Eisenbahn zu klimafreundlichen Logistikketten** leistet die HHLA ihren wichtigsten Beitrag für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz. Dabei werden nordeuropäische und Adria-Häfen durch ein hocheffizientes Intermodalnetzwerk mit Mittel- und Osteuropa verknüpft. Die Verbindung von Überseeschiff mit Feeder-schiff, Binnenschiff, Barge und Bahn bedeutet nichts anderes als die Organisation vorbildlicher multimodaler Transportketten. Diese Transportketten sparen Energie und Infrastruktur und verursachen zudem vergleichsweise wenig Lärm und Unfälle. Hinzu kommen die Lagevorteile Hamburgs tief im Binnenland, die dem ökologischen Transportweg Elbe zu verdanken sind.

Die HHLA bindet weitere Akteure bei der Gestaltung klimafreundlicher Logistikketten ein. Das **HVCC Hamburg Vessel Coordination Center** als zentrale, neutrale, überbetriebliche Koordinationsstelle für Großschiffs-, Feeder- und Binnenschiffs-verkehre im Hamburger Hafen bietet den Terminals und Reedern betriebliche Koordinierungsleistungen für einen emissionsoptimierten Zu- und Ablauf der Schiffe an.

Mit dem Produkt **HHLA Pure** bietet die HHLA ihren Kunden einen zertifiziert klimaneutralen Containertransport und Containerumschlag für alle Hamburger Containerterminals und die meisten Transportrelationen im METRANS-Netzwerk an.

Flächenschonung

Die Inanspruchnahme von Flächen für Verkehr und Siedlungen zählt zu den großen Umweltbelastungen, denn Flächen sind eine wertvolle, nur begrenzt zur Verfügung stehende Ressource. Die effiziente Nutzung von Hafen- und Logistikflächen durch eine hohe **Flächenproduktivität** und eine erhöhte Lagerkapazität auf bestehenden Flächen sind daher Maßnahmen der HHLA zur Senkung des Flächenverbrauchs für Verkehr und Siedlungen. Bei den Investitionen zum nachfrageorientierten Ausbauprogramm der Hafenterminals handelt die HHLA nach der Leitlinie, die knappen Hafen- und Logistikflächen so effizient wie möglich zu nutzen. Bei der effizienten Flächennut-

zung der Hafenflächen konzentriert sich die HHLA neben der Erhöhung der Lagerkapazitäten auf die Steigerung der wasserseitigen Umschlagkapazität.

Die **Erhöhung der Lagerkapazitäten** erfolgt z. B. am Container Terminal Burchardkai (CTB) durch den flächenschonenden Ausbau des Lagerkransystems. Durch eine Verdichtung der Containerstellplätze wird so auf bestehender Fläche die Lagerkapazität nachfrageorientiert deutlich erhöht.

Neben einer Erhöhung der Lagerkapazität durch eine verdichtete und damit flächenschonende Lagerung der Container ist die **Erhöhung der wasserseitigen Umschlagkapazität** ein wichtiger Baustein für eine effiziente Flächennutzung auf den Terminals. Die HHLA hat durch ihr umfangreiches Ausbauprogramm, u. a. durch hochmoderne Tandem-Containerbrücken, die gleichzeitig bis zu vier 20-Fuß-Container bewegen können, die wasserseitige Leistungsfähigkeit deutlich erhöht. Durch diese Steigerung der Kaimauerproduktivität auf bestehenden Flächen können mehr Container abgefertigt werden.

Neben flächeneffizienten Lagerkransystemen und effizienten Umschlaggeräten leisten wirkungsvolle **Prozesse** einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Leistungsfähigkeit auf bestehenden Flächen. Dieses Zusammenspiel von Lagerkapazitätserhöhung sowie effizienten Geräten und Prozessen ermöglicht die Abwicklung von Spitzenlasten auf bestehenden Flächen.

Die HHLA-Tochter METRANS nutzt in ihrem Netzwerk zwischen den Seehäfen sowie ost- und südosteuropäischen Inlandterminals Waggonen, die für die maritime Logistik entwickelt wurden. Diese 80-Fuß-Waggonen bieten ein optimales Verhältnis zwischen Waggon- bzw. Zuglänge und **Stellplatzkapazität**. Dadurch können mit einem Ganzzug im Shuttleverkehr bis zu 100 Standardcontainer transportiert werden – mehr als mit vergleichbaren Waggonen. Durch diese hohe Stellplatzkapazität auf einem Zug wird die vorhandene Infrastruktur auf den Seehäfen und Inlandterminals sowie den Gleisanlagen optimal ausgenutzt.

Klimaschutz und Energieeffizienz

Bereits seit 2008 berichtet die HHLA regelmäßig im Rahmen des internationalen Carbon Disclosure Projects (CDP) über die CO₂-Bilanz. Das CDP ist eine gemeinnützige Initiative, die im Namen institutioneller Investoren eine der weltweit größten Datenbanken für unternehmensbezogene Treibhausgasemissionen führt und diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

Bei der **Berechnung der CO₂-Emissionen** orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard (Revised Edition), einem weltweiten Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen. Die maßgeblichen Emissionen

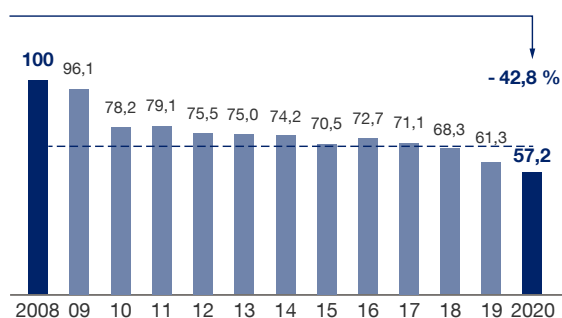
konzentrieren sich im HHLA-Konzern auf den Ausstoß von CO₂. Dieser wird vor allem von den Umschlag- und Transportmengen, der mit eigenen Lokomotiven durchgeführten Traktionsleistung sowie dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien beeinflusst. Der separate Einkauf von Strom aus erneuerbaren Energien wurde nach Maßgabe des Greenhouse Gas Protocols bei der Berechnung der spezifischen Emissionen als emissionsfrei klassifiziert. Bei der Berechnung der absoluten Emissionen wird die CO₂-Emissionsmenge, die durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien weniger emittiert wird, separat ausgewiesen. Der Energiebedarf eines Terminals hängt maßgeblich von den wasserseitig umgeschlagenen und mit den Verkehrsträgern Bahn und Lkw landseitig transportierten Containern ab. Als Bezugsgröße zur Bestimmung der spezifischen CO₂-Emissionen verwendet die HHLA im Einklang mit den Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe (European Economics Environment Group) die aussagekräftige wasser- und landseitige Umschlagleistung in Containern. Die Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe werden ebenfalls im Global Logistics Emission Council (GLEC) Framework 2.0 berücksichtigt. Die HHLA hatte sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die spezifischen CO₂-Emissionen – also die CO₂-Emissionen je umgeschlagenen Container – um mindestens 30 % zu verringern. Als Basisjahr wurde 2008 festgelegt. Dieses Ziel wurde 2020 mit einem Wert von 42,8 % (im Vorjahr: 38,7 %) deutlich überschritten. Die spezifischen CO₂-Emissionen sanken 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 %.

Im Jahr 2019 hat sich die HHLA ein neues **Klimaschutzziel** gesetzt: Bis 2030 sollen die absoluten CO₂-Emissionen um mindestens 50 % gesenkt werden, **bis 2040 möchte die HHLA klimaneutral wirtschaften**. Als Basisjahr wurde 2018 festgelegt. Im Vergleich zwischen Basisjahr und Berichtsjahr verringerten sich die absoluten CO₂-Emissionen um 9,0% auf 154.954 t (2018: 170.346 t).

Als Bestandteil der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben geht der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen spezifischen CO₂-Emissionsentwicklung in die Vorstandsvergütung ein.

Spezifische CO₂-Emissionen seit 2008

Klimaschutzziel 2020: Senkung um mindestens 30 %



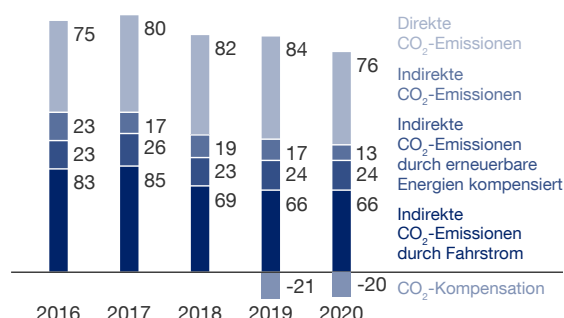
Dabei wurde ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. **Corporate Governance, Vergütungsbericht**

Unter Berücksichtigung des Einsatzes von Strom aus erneuerbaren Energien, der zu einer Verminderung der CO₂-Emissionen um 23.787 t führte, sanken die **absoluten CO₂-Emissionen** um 7,3 % auf 154.954 t (im Vorjahr: 167.186 t). Die Entwicklung der CO₂-Emissionen verlief in den verschiedenen Segmenten der HHLA unterschiedlich. Während im Segment Container im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Rückgang der Umschlagsmenge mit einem entsprechend geringeren Energieverbrauch und weniger Treibhausgasen verzeichnet wurde, blieben die Transportmengen im Segment Intermodal nahezu konstant. Die weiter gestiegene Eigentraktionsleistung der elektrisch betriebenen umweltfreundlichen METRANS-Mehrsystemlokomotiven zeigt sich in einer Zunahme des Traktionsstromverbrauchs um 6,9 GWh. Die traktionsbedingten CO₂-Emissionen blieben im Vorjahresvergleich mit 66.055 t (im Vorjahr: 66.312 t) nahezu konstant. Für den Traktionsstrom in Österreich wird Strom aus erneuerbaren Energien eingesetzt. Bei den vier von der HHLA betriebenen reinen Containerterminals sanken die CO₂-Emissionen zum einen durch den deutlichen Rückgang der Umschlagmenge als auch durch die Fortführung von emissionsmindernden Projekten. Im Berichtsjahr wurden mit 54.548 t 10,8 % weniger CO₂ als im Vorjahr emittiert (im Vorjahr: 63.936 t). Dabei wurde der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien bereits berücksichtigt. Durch Dritte verursachte und durchgeführte Tätigkeiten auf unseren Anlagen, die CO₂ emittieren, werden nicht erfasst.

Der Container Terminal Altenwerder (CTA), der 2019 als weltweit erster Containerterminal als klimaneutral zertifiziert wurde, erhielt im Berichtsjahr durch den TÜV Nord die Rezertifizierung. Für die Klimaneutralität werden alle nicht vermeidbaren CO₂-Emissionen in Höhe von 19.619 t, die durch den Containerumschlag entstehen einschließlich der Scope-3-Emissionen durch Kompensationsprojekte nach Gold Standard ausgeglichen.

Direkte und indirekte CO₂-Emissionen

in Tsd. t



Im Berichtsjahr wurde das 2019 durch den TÜV Nord als klimaneutral zertifizierte Produkt HHLA Pure für den klimaneutralen Umschlag und Transport von Containern verstärkt von Kunden nachgefragt. Für dieses Produkt werden die durch Umschlag und Transport im HHLA-Netzwerk entstandenen CO₂-Emissionen durch Kompensationsprojekte ausgeglichen.

Verschiedenste Projekte zur Energieeffizienzsteigerung und damit zur Senkung der CO₂-Emissionen wurden im Berichtsjahr innerhalb einzelner HHLA-Gesellschaften durchgeführt. Dazu zählen die weitere Umrüstung auf energieeffizientere Technologien wie z. B. LED Beleuchtungsmittel, der Einbau von bedarfsgerecht steuerbaren energieverbrauchenden Komponenten, die Drosselung der Maximalgeschwindigkeit von Umschlaggeräten und die Schulung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Energieverbrauch und -einspeisung

	2016	2017	2018	2019	2020
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. Liter	26,6	27,4	28,4	28,0	24,1
Erdgas in Mio. m ³	2,4	3,6	4,4	8,0	9,1
Strom ¹ in Mio. kWh	139,6	135,6	135,9	123,2	117,0
davon Strom aus erneuerbarer Energie	73,2	82,8	78,9	78,7	86,2
Fahrstrom in Mio. kWh	150,0	157,5	181,4	185,0	191,9
Fernwärme in Mio. kWh	3,6	3,6	3,7	3,6	3,1
Fernwärmeeinspeisung ² in kWh	–	–	10,9	33,3	32,8

Energieverbrauch 2020 für Heizöl, Erdgas und Fahrstrom geschätzt (vorläufig)

1 Strom ohne Fahrstrom

2 Durch hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplungs-(KWK-)Anlage erzeugt (vorläufig)

Ein langfristig höherer Stromanteil am Energieträgermix des Konzerns ermöglicht den verstärkten Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien und damit substanzielle CO₂-Reduzierungen. Hierfür setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals. Damit werden die Anlagen nicht nur emissions- und lärmärmer, sondern benötigen auch weniger Wartungsaufwand. Der Strombedarf für alle selbst genutzten Bürogebäude und Werkstätten in Hamburg sowie für den CTA, für das rein elektrisch betriebene Lagerkransystem am Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie für die Bahnkräne an den Containerterminals Burchardkai und Tollerort wird aus erneuerbaren Energien gedeckt. Im Berichtsjahr wurden zusätzliche Mengen an Strom aus erneuerbaren Energien beschafft, maßgeblich um CO₂-Emissionen aus dem Betrieb eines Blockheizkraftwerks zu kompensieren. Durch diese Maßnahmen wurden die CO₂-Emissionen im Berichtsjahr um 23.787 t verringert (im Vorjahr: 23.834 t). Am Container Terminal Tollerort (CTT) produzierte eine durch den Energieversorger Hamburg Energie Solar errichtete und betriebene Photovoltaikanlage im Berichtsjahr 94.690 kWh CO₂-freien Strom.

Energieeffiziente Geräte, Anlagen, Maschinen und Prozesse senken nicht nur die lokalen Emissionen, sondern führen auch zu ökonomischen Vorteilen. Die HHLA setzt daher bei Neu- und Ersatzinvestitionen besonders auf den Einsatz von energieeffizienten und schadstoffarmen Maschinen und Geräten. Im Jahr 2020 wurde die Flotte von rein elektrisch betriebenen Pkws auf 93 Fahrzeuge (im Vorjahr: 89) ausgebaut. Die E-Fahrzeuge der HHLA werden mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben und fahren lokal emissionsfrei, leise und wartungsarm. Jährlich werden mehr als 600.000 km mit den Elektrofahrzeugen zurückgelegt und so etwa 190 t weniger CO₂ emittiert.

Im Rahmen des Umstiegs auf emissionsarme oder lokal emissionsfreie Maschinen und Geräte wurden im Berichtsjahr insgesamt 18 Van-Carrier (Portalhubwagen) und Automated Guided Vehicles (AGVs) neu in Betrieb genommen. Von den 18 Fahrzeugen entfallen 16 auf rein elektrisch betriebene AGVs und zwei auf schadstoffreduzierte Van-Carrier (Portalhubwagen). Diese zwei Hybrid-Van-Carrier verfügen über einen deutlich kleineren und verbrauchsärmeren Verbrennungsmotor in Kombination mit einem großen Akku. Im Zusammenspiel mit den elektrisch betriebenen Radnabenmotoren ergeben sich Kraftstoffeinsparungen in einer Größenordnung von mehr als 20 %. Die rein elektrisch angetriebenen AGVs sind mit schnellladefähigen Lithium-Ionen-Akkus ausgestattet. Sie ersetzen dieselbetriebene AGVs. Die schnellladefähigen AGVs werden durch hochautomatisierte Ladesäulen mit Strom betankt. Im Berichtsjahr wurden sechs dieser innovativen Ladeeinheiten am Container Terminal Altenwerder (CTA) installiert. Neben dem Umstieg auf emissionsarme oder lokal emissionsfreie Maschinen und Geräte auf den Hafenterminals setzte die METRANS ihre Flottenexpansion mit der Einflottung von zehn Mehrsystemlokomotiven fort, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr in Mittel- und Osteuropa zum Einsatz kommen. Eine weitere emissionsarme Hybridlokomotive für den schweren Rangierverkehr im Hamburger Hafen wurde ebenfalls eingeflottet.

Die IT-gestützte optimierte Stellplatzzuweisung für Container minimiert darüber hinaus Fahrstrecken für Geräte, senkt damit den Energieverbrauch und vermindert Lärmemissionen. Die Verwendung runderneuerter Reifen für verschiedene Umschlaggeräte oder die Vor-Ort-Reinigung von verwendeten Ölen und deren Wiedereinsatz verbessern ebenfalls die Ressourcennutzung.

Das bestehende nach DIN ISO 50001:2011 zertifizierte Energiemanagementsystem, welches alle HHLA-Gesellschaften mit nennenswertem Energieverbrauch in Deutschland umfasst, wurde im Berichtsjahr auf die DIN ISO 50001:2018 umgestellt, auditiert und zertifiziert.

Umwelt- und Ressourcenschutz

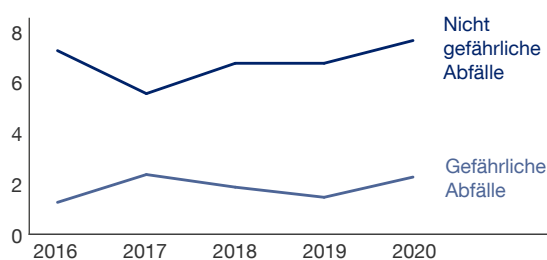
Abfälle

Ressourcenschonendes Handeln der HHLA zeigt sich beim Abfallmanagement und beim Einsatz von recyceltem Baumaterial für die Instandhaltung der Terminalflächen. Beim Abfallmanagement setzt die HHLA so weit wie möglich auf Abfallvermeidung und Abfalltrennung, um wiederverwendbare Abfälle in den Ressourcenkreislauf zurückzugeben. Die Menge einzelner Abfallarten kann dabei aufgrund unterschiedlicher Umschlagmengen an den verschiedenen Terminals der HHLA von Jahr zu Jahr stark variieren.

Die **gesamte Abfallmenge**, einschließlich Abfällen aus einem Bauvorhaben, stieg im Berichtsjahr an den Standorten in Deutschland um 18,8 % auf 9.940 t (im Vorjahr: 8.366 t). Dieser Anstieg ist überwiegend auf zwei Effekte zurückzuführen, nämlich dem Anstieg der Fruchtabfälle und Abfälle aus einer notwendigen Bodensanierung.

Entwicklung der Abfallmenge

in Tsd. t



Nicht-gefährliche Abfälle

Die Abfallart **Fruchtabfälle**, die mit rund 40 % den größten Anteil an den Abfällen stellt, stieg im Geschäftsjahr 2020 um rund 56 % auf 3.975 t an (im Vorjahr: 2.547 t). Bei dieser Abfallart handelt es sich um nicht mehr zum Verzehr oder zur Weiterverarbeitung geeignete Fruchtabfälle wie Bananen oder Ananas. Auf diese Mengenentwicklung hat die HHLA keinen Einfluss, da die Früchte bereits für den Vertrieb ungeeignet in Hamburg ankommen und entsorgt werden müssen. Der größte Anteil davon in Höhe von 2.441 t (im Vorjahr: 1.552 t) wurde in einer externen Biogasanlage für die Stromproduktion genutzt. Auf diese Weise wurden im Berichtszeitraum 486.451 kWh Strom CO₂-frei produziert.

Die Abfallart **gemischte Metalle** stellte im Berichtsjahr mit einem Rückgang um 9,4 % auf 946 t mengenmäßig die zweitgrößte Abfallart dar (im Vorjahr: 1.044 t). Bei dieser Abfallart handelt es sich z. B. um nicht mehr einsatzfähige Stahlseile von Containerbrücken oder Lagerkränen. Diese Abfallart wird vollständig in den Recyclingkreislauf zurückgeführt.

Verpackungen aus Papier, Pappe, Karton und Mischpapier stellten mit einem Rückgang um 5,6 % auf 655 t im Vergleich zu 2019 die drittgrößte Abfallmenge (im Vorjahr: 695 t). Die Menge des Gewerbeabfalls zur Vorbehandlung und gemischte Verpackungen sank um 48,8 % auf 570 t (im Vorjahr: 1.112 t). Diese deutliche Abnahme ist auf eine neue Klassifizierung nach Gewerbeabfall zur thermischen Verwertung (schwer oder nicht sortierbar) zurückzuführen. Diese neue Abfallart in Höhe von 264 t erklärt zusammen mit der ebenfalls neuen Abfallart Restmüll in Höhe von 245 t den starken Rückgang des Gewerbeabfalls um 543 t. **Alt- und Bauholz** stellte mit 313 t und einer Abnahme um 12,9 % im Jahresvergleich die fünftgrößte Abfallart der nicht gefährlichen Abfälle dar (im Vorjahr: 359 t).

Gefährliche Abfälle

Der zweite wesentliche Effekt der im Berichtsjahr die Entwicklung der gesamten Abfallmenge beeinflusst hat, ist eine **Bodensanierung** bei der 610 t Boden zur Entsorgung anfiel, der als gefährlich klassifiziert wurde.

Zweitgrößte Abfallart bei den als gefährlich klassifizierten Abfällen war die Menge an **Schlamm aus Öl-/Wasserabscheidern**. Die Menge belief sich auf 510 t (im Vorjahr: 524 t). Diese Abfallart entsteht primär bei der Reinigung von Portalhubwagen (Van-Carriern) und anderen Großgeräten mit Hochdruckreinigern und stellt die fünftgrößte Abfallart dar.

Recycling

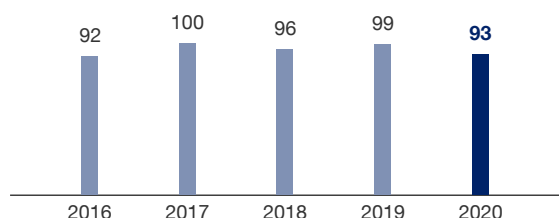
Der größte direkte Materialeinsatz der HHLA ist nach dem Energieeinsatz der **Einsatz von Baustoffen**. Hier werden zur Instandhaltung bestehender Terminalflächen und zur Flächenertüchtigung bestehender Flächen, die einer anderen Verwendung zugeführt werden, recycelte Baustoffe eingesetzt. Im Vorjahresvergleich erhöhte sich der Einsatz recycelter Baustoffe um 16,2 % auf 36.695 t (im Vorjahr: 31.566 t). Dabei entfiel der größte Anteil mit 43,1 % auf die Verwendung von Asphaltrecycling. Davon wurden 6.027 t für eine Erweiterung am Container Terminal Tollerort (CTT) und 4.380 t für die nachhaltige Flächenanierung am Container Terminal Altenwerder (CTA) eingesetzt. Den zweitgrößten Anteil mit 15,9 % hatte Elektroofenschlacke, gefolgt von Müllverbrennungsanlagen-Schlacke, die beim Ausbau der Fläche für das Lagerkransystem am Container Terminal Burcharkai (CTB) sowie für die nachhaltige Flächenanierung am CTA eingebracht wurde. Dabei wurden 14,1 % der Recyclingbaustoffe eingesetzt. 12,1 % der eingesetzten Recyclingbaustoffe entfielen auf Müllverbrennungsanlagen Schlacke, die mit Zement gebunden zum Bau der Lagerblöcke am CTB genutzt wurde. 9,5 % der eingesetzten Recyclingbaustoffe wurden als Asphaltfräsgut (mit Zement gebunden) zur Blocklagernanierung am CTA. Die verbliebenen 5,4 % entfielen auf ein Betonmineralgemisch für das Blocklager am CTB.

Wasserverbrauch

Wasser wird im HHLA-Konzern hauptsächlich für die Reinigung von Großgeräten und Containern sowie für die Hygiene der Beschäftigten verbraucht. Der Wasserverbrauch des operativen Betriebs sank 2020 in Deutschland, Estland, Polen, der Slowakei, Tschechien und der Ukraine im Vergleich zum Vorjahr um 6,2 % auf 92.727 m³ (im Vorjahr: 98.895 m³). Dieser Rückgang ist an den meisten Standorten auf die geringere Präsenz von Mitarbeitern vor Ort zurückzuführen. Bereits ab März 2020 wurden für viele Mitarbeiter Homeoffice Möglichkeiten angeboten. Wasser wird an den HHLA-Standorten aus dem öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

Wasserverbrauch

in dam³



HHLA-Standorte: Deutschland, Estland, Polen, Tschechien, Slowakei und Ukraine

Soziales

Arbeitswelt

Strategisches Personalmanagement

Organisation und Steuerung

Das Personalmanagement ist auf Vorstandsebene verankert und wird dort als zentrale Ressortfunktion wahrgenommen. Diese Organisationsstruktur stellt sicher, dass konzernweit strategische Vorgaben auch personalwirtschaftlich abgedeckt werden können. Die Förderung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Fach- und Führungskräfte erfolgt dabei systematisch und wird kontinuierlich durch das Personalmanagement begleitet. Gleiches gilt für alle Organisationsentwicklungsmaßnahmen.

Personalstrategie

Im Berichtsjahr wurde die strategische Planung mit fünf identifizierten Handlungsfeldern im Bereich Personal erarbeitet und vom Vorstand verabschiedet. Die strategischen Zielsetzungen beinhalten beispielsweise im Bereich Personalbeschaffung die Entwicklung neuer Recruiting-Strategien und die Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke HHLA. Darüber hinaus sollen mit Hilfe innovativer Technologien, Methoden und Konzepte bestehende Ressourcen im Bereich Personal zukünftig noch besser ausgerichtet und das Leistungsangebot kontinuierlich erweitert werden. Mit den Mitbestimmungspartnern, Führungskräften und Beschäftigten werden zudem die beteiligungsorientierten Mitbestimmungsprozesse weiterentwickelt, um zukunftsfähige Rahmenbedingungen für den unternehmeri-

schen Erfolg der HHLA zu gestalten. Der Personalentwicklung kommt neben der Weiterentwicklung vorhandener Potenziale und der Schaffung einer wirksamen Lernkultur im Unternehmen auch die Rolle zu, einen entscheidenden Beitrag zur Weiterentwicklung der Unternehmensorganisation und -kultur zu leisten. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der strategischen Planung ist daher die gezielte Förderung der digitalen Vernetzung und der Zusammenarbeit unter allen Mitwirkenden im Konzern. So wird Wissensaustausch gefördert und die Kulturentwicklung nachhaltig vorangetrieben.

Diversity-Management

Das Diversity-Management ist seit mehreren Jahren im strategischen Personalmanagement verankert. Die HHLA ist überzeugt, dass ein ausgewogenes Verhältnis der verschiedenen Kulturen, Geschlechter und Altersgruppen die Voraussetzung für ein erfolgreiches unternehmerisches Handeln bildet. Ziel ist es, diese Vielfalt in allen Gesellschaften abzubilden. Dies gilt insbesondere auch bei der Bildung von temporären gesellschaftsübergreifenden Arbeits- bzw. Projektgruppen.

Personalbestand

Zum Jahresende 2020 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.312 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 16 Personen bzw. um 0,3 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 549 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft ein (im Vorjahr: 753).

Als Bestandteil der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben geht der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen Beschäftigungsentwicklung in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. [Corporate Governance](#), [Vergütungsbericht](#)

Weitere Angaben zur Entwicklung des Personalbestands werden ausführlich im Lagebericht erläutert. [Personal](#), [Personalbestand](#)

Personalentwicklung

Im Jahr 2020 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 5,3 Mio. € (im Vorjahr: 4,6 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Zum 31. Dezember 2020 wurden in Deutschland 55 Auszubildende in sechs unterschiedlichen Berufen und 21 Studierende in sechs dualen Studiengängen ausgebildet. 25 % aller 76 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2020 bei 33 % (im Vorjahr: 50 %).

Weitere Angaben zur Personalstruktur werden ausführlich im Lagebericht erläutert. [Personal/Personalstruktur](#)