

Ökologie

Klimafreundliche Logistikketten

Mit einem Anteil von rund einem Fünftel an den gesamten CO₂-Emissionen innerhalb der Europäischen Union (EU) zählt der Verkehrssektor zu den wesentlichen CO₂-Emittenten. Denn die Verkehrsleistung ist in den vergangenen Dekaden deutlich gestiegen und die Prognosen zur Verkehrsleistungsentwicklung sehen weiteres Wachstum voraus. Dadurch steigen häufig die CO₂-Emissionen, da fossile Energieträger als Antriebsquelle derzeit noch deutlich den Lkw-Landtransport und den Schiffsverkehr dominieren. Dabei entfallen auf den Seeverkehr, der über 90 % des weltweiten Warenaustausches befördert, vergleichsweise niedrige 2,9 % der Emissionen. Großcontainerschiffe weisen aufgrund der enormen Transportkapazität von bis zu 24.000 Standardcontainern die beste CO₂-Bilanz pro beförderter Tonne aus. Der Bahnverkehr gilt als ökologisch vorteilhaftester Verkehrsträger auf dem Land, da er sehr energieeffizient und CO₂-neutral betrieben werden kann.

Mit ihrem **Geschäftsmodell der Verknüpfung der ökologisch vorteilhaften Verkehrsträger Seeschiff und Eisenbahn zu klimafreundlichen Logistikketten** leistet die HHLA ihren wichtigsten Beitrag für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz. Dieses zeigt sich auch in der seit 2021 geltenden EU-Taxonomie-Verordnung, in der die Hauptaktivitäten der HHLA als Taxonomie-fähig klassifiziert werden. Durch die HHLA und die METTRANS werden nordeuropäische und Adria Häfen durch ein hocheffizientes Intermodalnetzwerk mit Mittel- und Osteuropa verknüpft. Die Verbindung von Überseeschiff mit Feederschiff, 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 Binnenschiffsverkehre 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 METTRANS-Netzwerk an.

Flächenschonung

Die Inanspruchnahme von Flächen für Verkehr, Gewerbe 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, Gewerbe 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 Flächennutzung 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 METTRANS nutzt in ihrem Netzwerk zwischen den Seehäfen sowie ost- und südosteuropäischen Inlandterminals Waggons, die für die maritime Logistik entwickelt wurden. Diese 80-Fuß-Waggons 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 Waggons. Durch diese hohe Stellplatzkapazität auf einem Zug wird die vorhandene Infrastruktur auf den Seehafen und Inlandterminals sowie den Gleisanlagen optimal ausgenutzt.

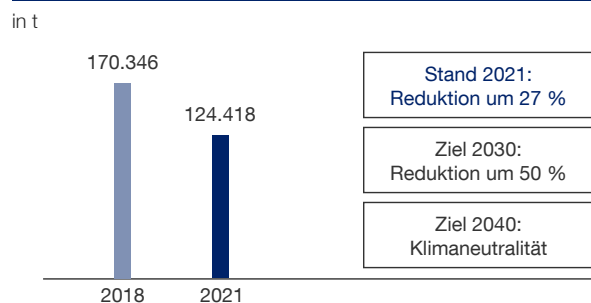
Klimaschutz und Energieeffizienz

Zum wirkungsvollen Schutz des Klimas fokussiert sich die HHLA auf die Senkung der absoluten CO₂-Emissionen. Die Energieeffizienz und der Anteil erneuerbarer Energien am Energieträgermix der HHLA sollen kontinuierlich erhöht werden, damit eine Entkopplung von Umschlag- und Transportvolumen einerseits und CO₂-Emissionen andererseits erreicht wird. Bereits seit 2008 berichtet die HHLA regelmäßig im Rahmen des CDP (früher: Carbon Disclosure Project) 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. Das CDP stufte die HHLA im Berichtsjahr in die Kategorie B ein. Von den weltweit 13.126 teilnehmenden Unternehmen wurden nur 5,5 % mit einem besseren Score (A oder A-) bewertet.

Bei der **Berechnung der CO₂-Emissionen** orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard (Revised Edition), einem internationalen Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen. Die maßgeblichen Treibhausgase konzentrieren sich im HHLA-Konzern auf den Ausstoß von CO₂. Dieser wird vor allem von den Umschlagmengen auf den Hafen- und Inlandterminals, den Bahntransportvolumina sowie dem Anteil des Strombezugs aus erneuerbaren Energien beeinflusst. Der separate Bezug 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 Hafenterminals 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 herausragende Bedeutung verringerter absoluter CO₂-Emissionen findet im **Klimaschutzziel** der HHLA ihren Ausdruck: 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 27,0 % auf 124.418 t (2018: 170.346 t).

Absolute CO₂-Emissionen



Unter Berücksichtigung des Einsatzes von Strom aus erneuerbaren Energien, der zu einer Verminderung der CO₂-Emissionen um 71.522 t führte, sanken die **absoluten CO₂-Emissionen** um 19,7 % auf 124.418 t (im Vorjahr: 154.954 t). Die Entwicklung der CO₂-Emissionen wurde im Berichtsjahr maßgeblich durch den deutlichen Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien beeinflusst. Während im Jahr 2020 Strom aus erneuerbaren Energien im Volumen von 86,2 Gigawattstunden (GWh) beschafft wurde, stieg dieser Wert auf 205,4 GWh im Berichtsjahr. Maßgeblichen Anteil an dieser Steigerung hatte die Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien für die elektrisch betriebenen Züge in Deutschland. Entsprechend erhöhte sich der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten Stromverbrauch der HHLA im Berichtsjahr auf 60,0 % (im Vorjahr 27,9 %). Die durch den Einsatz von Elektrolokomotiven traktionsbedingten CO₂-Emissionen sanken im Berichtsjahr um 41,6 % auf 38.581 t.

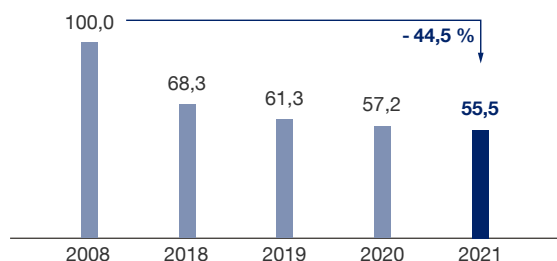
Im Berichtsjahr wurde **Strom aus erneuerbaren Energien** zusätzlich für folgende Bereiche eingesetzt:

- **Für alle selbst genutzten Bürogebäude und Werkstätten in Hamburg** sowie für den Container Terminal Altenwerder (CTA), für das rein elektrisch betriebene Lagerkransystem am Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie für die Bahnkräne an den Containerterminals Burchardkai und Tollerort. Im Berichtsjahr wurden zusätzliche Mengen an Strom aus erneuerbaren Energien beschafft, maßgeblich um CO₂-Emissionen aus dem Betrieb eines hocheffizienten Blockheizkraftwerks zu kompensieren.
- Bei den **internationalen Beteiligungen** bezieht der HHLA-Terminal TK Estonia in Tallinn seit Mitte des Berichtsjahres Strom aus erneuerbaren Energien.

Trotz einer Erhöhung der Umschlagleistung auf den vier von der HHLA betriebenen reinen Containerterminals sanken die CO₂-Emissionen weiter. Im Berichtsjahr wurden mit 53.583 t insgesamt 4,7 % weniger CO₂ als im Vorjahr emittiert (im Vorjahr: 54.548 t). Durch Dritte veranlasste und durchgeführte Tätigkeiten, die auf den Anlagen der HHLA CO₂-emittieren, werden nicht erfasst.

Entwicklung spezifischer CO₂-Emissionen

Spezifische CO₂-Emissionen gegenüber 2008 in %



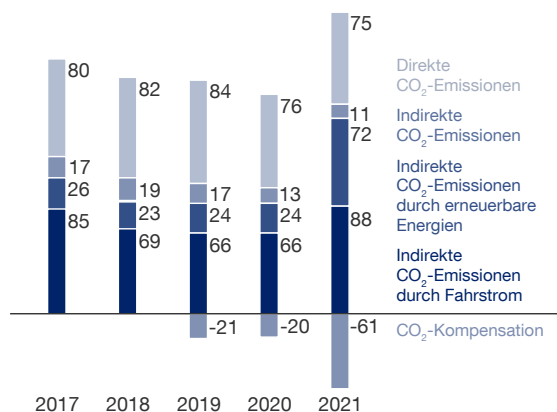
Als Bestandteil der mit dem Vorstand vereinbarten Zielvorgaben geht der Drei-Jahres-Durchschnitt der jährlichen spezifischen CO₂-Emissionsentwicklung in die Vorstandsvergütung ein. Dabei wurde ein Zielkorridor festgelegt, dessen Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. [Erklärung zur Unternehmensführung/Vergütungsbericht](#)

Zertifizierte Klimaneutralität

Der HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) in Hamburg ist die weltweit erste zertifizierte klimaneutrale Umschlaganlage für Container. Der Betrieb erfolgt überwiegend elektrifiziert mit Strom aus erneuerbaren Energien. Für Terminalprozesse, die heute noch CO₂-Emissionen verursachen, wird die Umstellung auf elektrifizierten Betrieb aktuell erprobt beziehungsweise bereits sukzessive umgesetzt. Im Berichtsjahr wurden die CO₂-Emissionen des CTA durch den TÜV Nord gemäß DIN ISO 14064-3:2000 ermittelt und die Klimaneutralität durch den TN-CC-020 Standard zertifiziert. Dabei wurden alle nicht vermeidbaren CO₂-Emissionen in Höhe von 16.073 t (im Vorjahr: 19.619 t), die durch den Containerumschlag (einschl. Scope 3) entstehen, durch Kompensationsprojekte nach Gold Standard ausgeglichen.

Direkte und indirekte CO₂-Emissionen

in Tsd. t



Die durch den TÜV Nord als unabhängige Zertifizierungsstelle verifizierten CO₂-Emissionen für den Transport eines Standardcontainers von / nach: Hamburg, Bremerhaven und Koper innerhalb des METRANS-Netzes bilden die Basis für das klimaneutrale Produkt HHLA Pure. HHLA Pure steht für klimaneutralen Containertransport und -umschlag. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 911.975 Standardcontainer (TEU) damit transportiert. Die dabei entstandenen und verifizierten CO₂-Emissionen in Höhe von 45.118 t wurden durch Klimaschutz Kompensationsprojekte nach Gold Standard ausgeglichen.

Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen

Ein umfassendes **Programm zur Energieeffizienzsteigerung** und damit zur Senkung der CO₂-Emissionen innerhalb einzelner HHLA-Gesellschaften wurde im Berichtsjahr durch verschiedene Maßnahmen weitergeführt. Hierzu gehören unter anderem die Umrüstung auf energieeffizientere Technologien wie z. B. die weitere Umstellung der Flächenbeleuchtung auf LED, die Verkürzung der Fahrtwege durch verbesserte Yardplanung, die Erhöhung der Quote der im Tandembetrieb umgeschlagenen Container und die Erhöhung der Anteile der Fahrten, bei denen zwei Container gleichzeitig transportiert werden.

Energieverbrauch und -einspeisung

	2017	2018	2019	2020	2021
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. Liter	27,4	28,4	28,0	24,1	24,1
Erdgas in Mio. m ³	3,6	4,4	8,0	9,1	7,5
Strom ¹ in Mio. kWh	135,6	135,9	123,2	117,0	133,7
davon Strom aus erneuerbarer Energie in Mio. kWh	82,8	78,9	78,7	86,2	97,4
Fahrstrom in Mio. kWh	157,5	181,4	185,0	191,9	208,7
davon Strom aus erneuerbarer Energie in Mio. kWh				6,6	115,7
Fernwärme in Mio. kWh	3,6	3,7	3,6	3,1	4,0
Fernwärmeeinspeisung ² in kWh	–	10,9	33,3	32,8	25,5

Energieverbrauch 2021 für Heizöl, Erdgas und Fahrstrom geschätzt (vorläufig)

1 Strom ohne Fahrstrom

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

Das Klimaschutzziel der HHLA ist durch die **Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energiemix** des Konzerns zu erreichen. Für substanzielle CO₂-Reduzierungen setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals und damit auf die Substitution von fossilen Energieträgern durch erneuerbare Energien. Damit werden die Anlagen nicht nur emissions- und lärmärmer, sondern benötigen auch weniger Wartungsaufwand.

Durch unser Klimaschutzziel strategisch vorgegeben, setzt die HHLA auf **energieeffiziente Geräte, Anlagen, Maschinen und Prozesse**. Diese fortschrittlichen Technologien senken nicht nur die lokalen Emissionen, sondern führen auch zu ökonomischen Vorteilen, die vor dem Hintergrund steigender Energiekosten an Bedeutung gewinnen. Hier wurden im Berichtszeitraum einige Projekte erfolgreich umgesetzt:

- Im Berichtsjahr wurde die Anzahl von rein elektrisch angetriebenen **Pkws** im operativen Bereich auf 96 Fahrzeuge (im Vorjahr: 93) ausgebaut.
- Im Rahmen des weiteren Flottenausbaus von besonders energieeffizienten und schadstoffarmen **Großgeräten** wurden im Jahr 2021 18 neue Hybrid Straddle-Carrier (Portalhubwagen) und zehn lokal emissionsfreie Automated Guided Vehicles (AGVs) in Betrieb genommen. Diese Hybrid-Straddle-Carrier verfügen über einen deutlich kleineren und verbrauchsärmeren Verbrennungsmotor in Kombination mit einem großen Akku. Im realen Terminalbetrieb ergeben sich durch die neuen Hybrid-Straddle-Carrier Dieseleinsparungen in einer Größenordnung von 30 %.
- Am CTA wurde eine erste rein elektrisch angetriebene **Zugmaschine** eingeflottet. Mit ihr werden Container lokal emissionsfrei vom Containerbahnhof zum Lagerkransystem transportiert. Damit ist es erstmals möglich, einen Container mit komplett elektrifizierten Geräten von der Wasserseite bis zum Containerbahnhof zu transportieren.
- Am CTB wurden im Berichtsjahr zwei elektrifizierte **Lagerblöcke** mit je drei Stapelkränen in Betrieb genommen. Dadurch können Container effizient, emissionsarm und flächenschonend ein- und ausgelagert werden.
- Die METRANS setzte mit der Indienststellung von sieben weiteren **Mehrsystemlokomotiven** ihre Flottenerweiterung fort. Diese Mehrsystemlokomotiven können im grenzüberschreitenden Güterverkehr verschiedener europäischer Länder eingesetzt werden.
- 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 50001:2018 **zertifizierte Energiemanagementsystem**, welches alle HHLA-Gesellschaften mit nennenswertem Energieverbrauch in Deutschland umfasst, wurde im Berichtsjahr erfolgreich rezertifiziert.

Wasserstoff als Energieträger

Darüber hinaus ist die HHLA stets auf der Suche nach weiteren Optionen, die das Unternehmen bei dem Ziel unterstützen, bis 2040 klimaneutral zu werden. Wasserstoff als Energieträger kann eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung eines Unternehmens spielen. Deshalb engagiert sich die HHLA aktiv in der neu gegründeten **H2Global Foundation** und beteiligt sich mit insgesamt 240 Partnern aus Wissenschaft und Industrie am Projekt TransHyDE.

Anders als grauer Wasserstoff wird grüner Wasserstoff selten dort genutzt, wo er produziert wird. **TransHyDE** geht diese Herausforderung an, indem es einen übergreifenden Ansatz für den Import, die Verteilung und die Nutzung von Wasserstoff entwickelt. Gemeinsam mit anderen Partnern untersucht die HHLA die verschiedenen Transport- und Speichermöglichkeiten von Wasserstoff in Hochdruckbehältern und über das Trägermedium LOHC, also flüssige organische Wasserstoffträger.

Umwelt- und Ressourcenschutz

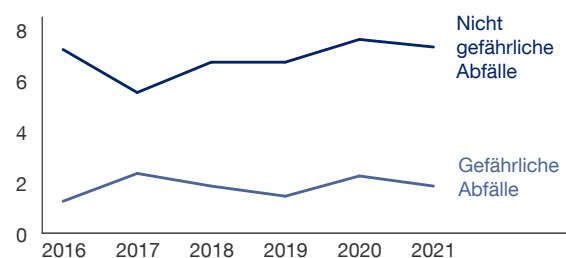
Abfälle

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** sank im Berichtsjahr an den Standorten in Deutschland deutlich um 26,1 % auf 7.350 t (im Vorjahr: 9.940 t). Dieser Rückgang ist fast ausschließlich auf eine deutlich verringerte Menge von Fruchtabfällen zurückzuführen.

Entwicklung der Abfallmenge

in Tsd. t



Nicht gefährliche Abfälle

Die **Fruchtabfälle**, die mit rund 26 % den größten Anteil an den Abfällen stellen, verringerten sich im Geschäftsjahr 2021 um 51 % auf 1.929 t (im Vorjahr: 3.975 t) und lagen damit sogar unter dem Niveau von 2019. 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 1.451 t (im Vorjahr: 2.441 t) wurde in einer externen Biogasanlage für die Stromproduktion genutzt. Auf diese Weise wurden im Berichtszeitraum 278.377 kWh Strom CO₂-frei produziert.

Die Abfallart **gemischte Metalle** stellte im Berichtsjahr mit einem leichten Anstieg um 0,8 % auf 954 t mengenmäßig die zweitgrößte Abfallart dar (im Vorjahr: 946 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.

Für die Menge des **Gewerbeabfalls** zur Vorbehandlung und gemischte Verpackungen ist im Jahr 2021 ein leichter Anstieg um 6 % auf 601 t zu verzeichnen. Diese Menge stellte die drittgrößte Abfallart dar. **Verpackungen** aus Papier, Pappe, Karton und Mischpapier stellten mit einem Rückgang um 21,3 % auf 516 t im Vergleich zu 2020 die fünftgrößte Abfallmenge der nicht gefährlichen Abfälle (im Vorjahr: 655 t). Restmüll, der über die öffentliche Müllabfuhr eingesammelt wird, stellte mit 252 t und einem leichten Anstieg um 2,8 % den insgesamt siebtgrößten Anteil der nicht gefährlichen Abfälle.

Gefährliche Abfälle

Die mengenmäßig größte Abfallart die als gefährlich klassifiziert ist, waren **Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern**. Die Menge stieg um 9,5 % auf 559 t (im Vorjahr: 510 t). Diese Abfallart entsteht primär bei der Reinigung von Portalhubwagen (Van-Carriern) und anderen Großgeräten mit Hochdruckreinigern und stellt insgesamt die viertgrößte Abfallart dar. Die Abfallart andere Emulsionen, die z.B. bei der Beseitigung von Öls Spuren entsteht, verzeichnete einen Anstieg um 24,3 % auf 515 t. (im Vorjahr 414 t).

Recycling

Der größte direkte Materialeinsatz ohne Investitionen in Geräte und Maschinen 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 auch recycelte Baustoffe eingesetzt. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Menge der eingesetzten recycelten Baustoffe auf den Hamburger Containerterminals um 41 % auf 21.646 t (im Vorjahr: 36.695 t). Dieser Rückgang ist auf die verringerte

Notwendigkeit von Flächensanierungen im Berichtsjahr zurückzuführen. Den größten Anteil am Einsatz recycelter Baustoffe verzeichnete mit 54,2 % bzw. 11.740 t (im Vorjahr: 4.440 t) die mit Zement gebundene Müllverbrennungsschlacke, die für den Ausbau des Lagerkransystems am Container Terminal Burchardkai (CTB) eingesetzt wurde.

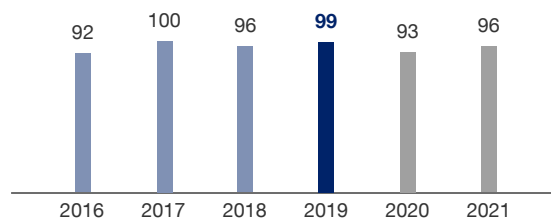
Den zweitgrößten Anteil mit 31,0 % (6.720 t) stellte die Verwendung von Asphaltrecycling dar. Davon wurden u.a. 1.820 t für die nachhaltige Flächensanierung am Container Terminal Altenwerder (CTA) und 1.236 t für die Flächenbefestigung der neuen Lagerkranblöcke am CTB eingesetzt. Mit einem Anteil von 11,6 % und einem Materialeinsatz von 2.510 t wurde ebenfalls Müllverbrennungsanlagen-Schlacke beim Bau der Lagerkranblöcke am CTB eingesetzt. Für die Blocklagersanierung am CTA wurden insgesamt 676 t Elektroofenschlacke eingebracht. Der Einsatz von recycelten Baustoffen minimiert den Ressourcenverbrauch und senkt die Treibhausgasemissionen.

Wasserverbrauch

Der Einsatz von Frischwasser beschränkt sich im HHLA-Konzern hauptsächlich auf die Nutzung zur Reinigung von Großgeräten und Containern sowie für die Hygiene der Beschäftigten und die Kantinenbewirtschaftung. Der Wasserverbrauch des operativen Betriebs lag 2021 in Deutschland, Estland, Italien, Österreich, Polen, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik, der Ukraine und Ungarn bei 95.791 m³ (im Vorjahr: 92.727 m³, ohne Italien, Slowenien und Ungarn). Dieser im Vergleich zur Vor-Pandemie-Zeiten niedrige Verbrauch ist an den meisten Standorten auf die geringere Präsenz von Beschäftigten vor Ort zurückzuführen, da auch 2021 viele Mitarbeiter im Homeoffice gearbeitet haben. Wasser wird an den HHLA-Standorten aus dem öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

Wasserverbrauch

in dam³



HHLA-Standorte: Deutschland, Estland, Italien, Österreich, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ukraine und Ungarn