

Häfen verfolgen ehrgeizige Klimaschutzziele

Fachtagung von GSK Stockmann in Hamburg - Deutschland braucht gigantische Wasserstoff-Mengen

„Nichts ist so beständig wie der Wandel.“ Das geflügelte Wort beschreibt punktgenau, wie die Häfen, ob See- oder Binnenhäfen, ob Mega-Hub oder Nischen-Umschlagplatz, rund um den Globus funktionieren.

Die Steuerberatungs- und Rechtsanwaltskanzlei GSK Stockmann, zu deren Mandanten auch zahlreiche Unternehmen aus der maritimen Wirtschaft sowie maritim orientierte Verwaltungen gehören, hat mit dem „GSK-Hafenforum“ ein Veranstaltungsformat begründet, das es sich auch zur Aufgabe gemacht hat, über wichtige Trends in der maritimen Wirtschaft zu informieren und dazu kompetente Referenten einzuladen.

Auf dem jetzt mit rund 70 handverlesenen Teilnehmern im Hafen-Klub Hamburg durchgeführten 7. GSK-Hafenforum beherrschten diesmal zwei Begriffe die verschiedenen Referate: „Klimaneutralität“ sowie der „Umbau“ (Transformation) der Häfen zu modernen, im Wesentlichen die erneuerbaren Energien nutzenden maritimen Wirkungszentren.

Auch der Hamburger Hafen, weiterhin die Nummer drei in Europa und Deutschlands Nummer eins, wird nach Überzeugung von Friedrich Stuhmann, CCO (Chief Commercial Officer) bei der HPA (Hamburg Port Authority), in 15 Jahren in weiten Teilen des Hafengebietes anders aussehen als heute. Ein wichtiger Grund: 2040 soll der Elbe-Hafen nach dem Willen des SPD-Grünen Senats „klimaneutral“ sein. Diese Zielsetzung ist dabei keinesfalls auf die HPA oder die städtischen Unternehmen, allen voran den Logistik- und Terminal-Dienstleister HHLA beschränkt, sondern ist allumfassend.

Stuhmann räumte in seinem Referat ein, dass das ein durchaus ambitioniertes Vorhaben ist, auch wenn das Zieljahr 2040 auf den ersten Blick noch viel Zeit suggeriert. Die Wegbeschreibung hin zu dieser „Klimaneutralität“ ist dabei Kernbestandteil des neuen Hafentwicklungsplans 2040 (HEP 2040), an dem ak-



Foto: T. Jann

Zukunftsstandort: Auf dem Areal des Kraftwerks Moorburg soll ein leistungsstarker Elektrolyseur entstehen

tuell mit Hochdruck gearbeitet wird, der auf der anderen Seite von der Hafenwirtschaft, also den auch in Hamburg stark mittelständisch geprägten Unternehmen, bereits sehnsüchtig erwartet wird. Der heutige HEP (Motto: „Hamburg hält Kurs“), auf den Weg gebracht 2012 und fokussiert auf das Jahr 2025, ist in weiten Teilen überholt.

Das schließt auch die angestrebten Umschlagmengen an. Zwei Zahlen seien aus diesem historischen Dokument genannt: Bis 2025 war für Hamburg ein Gesamtumschlag von bis zu 296 Millionen Tonnen für erreichbar gehalten worden. Der Container-Umschlag auf TEU-Basis sollte bei gut 25,3 Millionen Standardkisten liegen.

Die Gegenwart (2022) sieht indes so aus: Bei einem Gesamtumschlag von 119,9 Millionen Tonnen (minus 6,8 Prozent zu 2021) liegt der Containerumschlag bei 8,3 Millionen TEU (minus 5,1 Prozent). Zur Wirklichkeit gehört auch, dass Hamburg einen denkbar schlechten Start ins neue Jahr

hatte, gerade beim „Brot- und Buttergeschäft“, dem Containerumschlag.

Klar ist aber auch das: Vom klassischen „Tonnendenken“ wollen sich weder die Politik noch die HPA heute leiten oder gar treiben lassen. Die Wertschöpfung steht im Fokus, zukunftssichere Jobs und natürlich ein Hafenbetrieb, der mit einem kompakt zugeschnittenen Stadtstaat kompatibel ist. Der Umbau zu einem führenden europäischen Energie-Hub, zu dem ein leistungsstarker Wasserstoff-Cluster gehört, ist inzwischen angelaufen. Stuhmann verwies auf den richtungsweisenden Vertrag aus dem Frühjahr 2022 zwischen Air Products, einem der weltweit führenden Wasserstoffproduzenten, und dem Energieunternehmen Mabanaft, im Hafen einen leistungsstarken Importterminal für grünen Wasserstoff zu bauen. Im Raum steht eine Gesamtinvestition von gut 500 Millionen Euro.

Und es geht weiter: Auf dem Grundstück des Kohlekraftwerks Moorburg soll ein Wasserstoff-Elektrolyseur errichtet werden. Am Mittwoch teilte Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne) mit, dass die Stadt das inzwischen stillgelegte Heizkraftwerk vom Vattenfall-Konzern gekauft habe.

Jens Aurel Scharner, Mitglied der Geschäftsführung der Rostock Port GmbH, legte dar, wie „sein“ Hafen den Transfor-

mationsweg geplant hat. Eine zentrale Säule bildet dabei das Steinkohlekraftwerk aus dem Jahr 1994, damals die herausragende Großinvestition im Rostocker Überseehafen nach der Wiedervereinigung 1990.

Doch das Thema „Kohle“ und „Kraftwerk Rostock“ soll in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören. Inzwischen wurde das Zukunftsprojekt „HyTechHafen Rostock“ auf den Weg gebracht. Scharner: „Das Kraftwerk ist der Nukleus für den Energiehafen Rostock.“ Das Areal soll zur Mitte der laufenden Dekade eine 100-Megawatt-Elektrolyseanlage zur Produktion von grünem Wasserstoff beherbergen. Rostock wolle mit dem Bau einer solchen Anlage eine Vorreiterrolle übernehmen und dabei auch wichtige Teile der heute bereits vorhandenen Infrastruktur nutzen. Dem Konsortium „HyTechHafen Rostock“ gehören neben EnBW Neue Energien GmbH auch RheinEnergie AG, RWE Generation SE und die Rostock Port GmbH an.

Die Taktfolge, mit der auch beim Hafen Rostock wichtige Entscheidungen vorgenommen werden müsse, damit die Transformation rund läuft, sei denkbar kurz, betonte Hafenmanager Scharner. Denn der Zeitdruck sei groß. Für den Ostseehafen wird der Status

2040

In dem Jahr will Hamburg klimaneutral sein



Foto: Hafen Mannheim

Historisch gewachsen: Der Hafen Mannheim soll ein integraler Bestandteil der Stadt und der Region bleiben

► Fortsetzung von Seite 4

der Klimaneutralität sogar schon bis 2035 angestrebt.

Zu den wichtigen Umschlaggütern der Zukunft wird auch für Rostock, das seit Jahrzehnten bereits ein wichtiger Rohölimporthafen ist, Wasserstoff gehören. Scharner: „Wir sind davon überzeugt, dass Deutschland auch weiterhin ein Energie-Importland sein wird.“ Dabei werde man auf verschiedene Anlandungspunkte angewiesen, auch, um auf diese Weise Redundanz bei der Einfuhr sicherzustellen. Da der Wasserstoff im Wesentlichen über den Seeweg herangeführt werde, sei eine Infrastrukturmaßnahme, für die Hafen, die Wirtschaft und auch die Lokal- und Landespolitik viele Jahre gekämpft haben, so wichtig: die Fahrweganpassung des Seekanals. Den werden in Zukunft mehr Tanker befahren, was wiederum wichtige Anpassungen bei der Schifffahrtsleitung nach sich ziehe. Für die Entwicklung des Hafens als Industriestandort - Rostock schreibt hier seit den 2000er Jahren eine Erfolgsgeschichte mit Firmen wie Liebherr oder EEW - arbeitet Rostock mit Nachdruck daran, für rund 600 Hektar Hafenerweiterungsfläche Baurecht zu bekommen. Einmal mehr profitiere Rostock davon, dass „unser Hafen vor mehr als 60 Jahren gewissermaßen auf der grünen Wiese entstand“, so Scharner.

Das mit der „grünen Wiese“ liegt für den Rhein-Neckar-Hafen Mannheim schon wesentlich weiter zurück, nämlich etwa Mitte des 19.



Entschlossenheit: Uwe Köhn



Flexibilität: Frank Erschkat



Pioniergeist: Friedrich Stuhmann



Taktfolge: Jens A. Scharner

Fotos: Arndt

Jahrhunderts. Die Industrialisierung war damals ein großer Treiber, berichtete Uwe Köhn, Geschäftsführer bei der „Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim GmbH“. Auch wenn dieser Standort nicht ansatzweise mit den beiden Universalhäfen Hamburg und Rostock verglichen werden kann: Transformation findet auch in diesem Teil der Republik statt. Der Hafen gilt als wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region, die durch einen starken Industriekern geprägt ist. Zwei wichtige Zahlen seien genannt: Über die verschiedenen Umschlaganlagen in Mannheim gingen 2022 gut 7,5 Millionen Tonnen. Mehr als 7200 Schiffe,

darunter auch einige Hundert Passagierschiffe, wurden in dem Jahr abgefertigt.

Der Hafen, der inzwischen in direkter Nachbarschaft zu einer hochverdichteten Wohnbebauung liegt, steht im besonderen Fokus der Politik im Allgemeinen und des Umweltschutzes im Besonderen. Die Vorstellungen und Anforderungen aus dem Bereich im Einklang zu halten mit den Möglichkeiten der Industrie sowie der transportierenden und verladenden Wirtschaft, stelle immer wieder eine große Herausforderung dar, lässt Köhn durchblicken. Klimaneutralität etwa soll auch in Mannheim bis 2030 Fakt sein. Das Thema „Wasserstoff“ will der Hafen vor allem

mit den ARA-Häfen als seeseitige Partner umsetzen, denn der Rhein ist mehr als nur ein Fluss oder ein Verkehrsweg. Er ist auch eine wirtschaftspolitische Achse, gerade für Deutschlands Südwesten. Hafenmanager Köhn ist entschlossen: „Als Hafenstandort müssen wir sicherstellen, dass wir ein integraler Bestandteil der Stadt bleiben.“

Auf die historisch gewachsene enge Verzahnung einer DB Cargo AG mit den deutschen Häfen ging Frank Erschkat, Senior Vice President DB Cargo und darüber hinaus Geschäftsführer der Transfracht GmbH ein. Die deutschen Häfen seien schon heute sehr bahnaffin. Doch es sei noch mehr Potenzial im Markt. Auch deshalb, wenn die Häfen ihre Klimaschutzziele erreichen wollen. Bis 2030 soll der Anteil der Schiene am nationalen Güter-Modal-Split bei 25 Prozent liegen. Für alle ein hartes Stück Arbeit.

Die Flexibilität der Bahn als Massengut-Carrier stellte Erschkat am Beispiel Kohle heraus. Der Ukraine-Krieg führte dazu, dass der Wegfall des auch für Deutschland so wichtigen Energieträgers Erdgas durch die Kohle kompensiert werden musste und weiterhin muss. Für die Bahn hieß das auch: 1100 eigentlich stillgelegte Schüttgutwaggons mussten kurzfristig reaktiviert werden, um die Kohle etwa von den Seehäfen ins Hinterland zu den Kraftwerken zu transportieren. Auch Getreidetransporte aus der Ukraine nach Mitteleuropa mussten kurzerhand bewältigt werden. Und das alles auf einem Netz, das heute schon am Anschlag belastet ist. Aufgrund der hohen Priorität der Energiezüge gehörte es inzwischen auch zur Normalität, dass im Bedarfsfall schon mal der schnelle ICE-Reisezug aufs Nebengleis fahren muss, damit ein schwerer und langsamer Kohlezug durchrollen könne. Ein großes Thema wird auch für die Bahn die politisch gewollte Ausrichtung auf Wasserstoff. Ein Tochterunternehmen, die DB Cargo BTT, stehe dafür konzernseitig in den Startlöchern. Erschkat: „Wasserstoff wird auch für die DB Cargo ein großes Thema.“ ■ EHA