

UMWELTBERICHT 2015

der bremischen Häfen

Deutsche Zusammenfassung



VERÖFFENTLICHUNG DURCH

Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Freie
Hansestadt
Bremen

bremenports

Bremen  Bremerhaven

 GmbH & Co. KG

greenports



KONTAKT

**Der Senator für
Wirtschaft, Arbeit und Häfen**
Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen

Telefon: +49 (0)421 361-8808 (Auskunft)
eMail: office@wah.bremen.de
www.wirtschaft.bremen.de

bremenports GmbH & Co. KG
Am Strom 2
27568 Bremerhaven

Telefon: +49 (0)471 309 01-0
eMail: marketing@bremenports.de
www.bremenports.de
www.greenports.de

Hansestadt Bremisches Hafenamts
Steubenstr. 7a
D-27568 Bremerhaven

Telefon: +49 (0)471 596-13401
eMail: office@hbh.bremen.de
www.hbh.bremen.de



GOLD Community
bremenports GmbH & Co. KG

2016

Inhalt

1	Einleitung	5
2	Beschreibung der Umweltmanagementstrukturen	7
2.1	Aufteilung der Zuständigkeiten	7
2.2	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen	8
2.3	bremenports GmbH & Co. KG	9
2.4	Hansestadt Bremisches Hafenamt	10
2.5	Finanzielle Mittel für das hafenbezogene Umweltmanagement	11
3	Umweltpolitik des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen	13
4	Umweltbezogene Kennzahlen	15
5	Ziele, Fortschritte und Best-Practice-Beispiele	21
5.1	Ziele	21
5.2	Fortschritte	21
5.3	Best-Practice-Beispiele	23
5.3.1	Umweltrabatte für emissionsarme Schiffe & jährliche Verleihung des greenports Awards	24
5.3.2	Über die CO ₂ -neutrale Hafengesellschaft zum CO ₂ -neutralen Hafen	30
6	Geplante Maßnahmen	39
7	Bildnachweise und Kontaktinformationen	42



Umweltbericht

KAPITEL 1



1 EINLEITUNG

2050 werden voraussichtlich neun Milliarden Menschen die Erde bevölkern. All diese Menschen haben ein Recht mit Nahrung, Wasser, Energie und Rohstoffen versorgt zu werden.¹ Dementsprechend ist es von zentraler Bedeutung Ressourcen verantwortungsbewusst einzusetzen sowie umwelt- und sozialverträgliche Entscheidungen zu treffen. Auch für die bremischen Häfen ist die Berücksichtigung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten ein wichtiger Bestandteil ihres Handelns. Bereits 2009 wurde die



Strategie veröffentlicht, die ein klares Bekenntnis des Managements der Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG und des Senators für Wirtschaft und Häfen zu einer nachhaltigen Vorgehensweise darstellt. Des Weiteren haben sich die bremischen Häfen 2011 als erster deutscher Hafenstandort erfolgreich nach dem sogenannten PERS-Standard des Ecoports-Netzwerks zertifizieren lassen. PERS ist ein Umweltmanagementsystem, das speziell für die Anforderungen von Häfen entwickelt wurde. Bei einem Umweltmanagementsystem handelt es sich um ein freiwilliges Instrument des vorsorgenden Umweltschutzes zur systematischen Erhebung und Verminderung von Umweltauswirkungen. Das Umweltmanagement der bremischen Häfen wurde kontinuierlich ausgebaut und intensiviert, so dass die Rezertifizierung der bremischen Häfen 2014 ebenfalls erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Im Rahmen der zweiten Rezertifizierung wurde 2016 ein umfangreicher englischer Umweltbericht erstellt. Dieser ist unter diesem [Link](#) abrufbar.² Zusätzlich wurde diese Zusammenfassung des Umweltberichts in deutscher Sprache verfasst. Sie gibt dem Leser die Möglichkeit sich u.a. darüber zu informieren, durch welche Akteure und Institutionen das Umweltmanagement in den bremischen Häfen initiiert und umgesetzt wird und welche personellen und finanziellen Mittel hierfür zur Verfügung stehen. Zudem wird die Umweltpolitik des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen für die bremischen Häfen vorgestellt. Des Weiteren werden acht umweltbezogene Indikatoren dargestellt, die Aufschluss über die Umweltperformance geben. Außerdem werden die Ziele, Fortschritte und zwei neue Best-Practice-Beispiele beschrieben. Abschließend werden die geplanten Maßnahmen vorgestellt, mit Hilfe derer die gesetzten Ziele erreicht werden sollen. Diese Form der Berichterstattung soll - auch in Zukunft - die kontinuierliche Bereitschaft der für die bremischen Häfen Verantwortlichen verdeutlichen, auf ständige Verbesserungen der Umweltqualität in und um die Häfen und auf eine organisatorische Optimierung hinzuwirken.

Eine Besonderheit der bremischen Häfen ist ihre geografische Aufteilung auf zwei Standorte (Bremen und Bremerhaven), die beide im Rahmen des Umweltmanagementsystems Berücksichtigung finden. Wichtiges Merkmal der Zwillingshäfen ist ihre Universalhafenfunktion. Bremerhaven, nur 32 Seemeilen von der offenen See entfernt, ist auf die Abfertigung von Containerschiffen, Autotransportschiffen, Spezialschiffen für Offshore-Anlagen und Kühlschiffen im Frachtumschlag spezialisiert. Das 60 Kilometer südlich gelegene Bremen konzentriert sich mit seinen Terminals vor allem auf den Stück- und Schwergutumschlag sowie das Handling von Massengütern.

¹ Vgl. Bundesregierung (2016): Nachhaltigkeit – ein Thema von europäischer und internationaler Bedeutung. Verfügbar über: https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Nachhaltigkeitsstrategie/4-nachhaltigkeitspolitik-international/nachhaltigkeit-international/_node.html.

² Die englische Version enthält unter anderem ein Register mit relevanten rechtlichen Vorschriften sowie weitergehenden Anforderungen.



Umweltbericht

KAPITEL 2

2 BESCHREIBUNG DER UMWELTMANAGEMENTSTRUKTUREN

2.1 Aufteilung der Zuständigkeiten

Die bremischen Häfen sind nach dem „Landlord“-Modell organisiert, welches sich durch eine Trennung von öffentlich finanzierter Hafeninfrastruktur und privat organisiertem Hafenumschlag auszeichnet. Die Infrastruktur der bremischen Häfen gehört der Freien Hansestadt Bremen, die den Bestand der Hafenanlagen in das Sonstige Sondervermögen Hafen bzw. das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) ausgliedert hat. Die bremischen Häfen werden durch die folgenden drei Organisationen gesteuert:

- Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (kurz SWAH)
- bremenports GmbH & Co. KG (kurz bremenports)
- Hansestadt Bremisches Hafenamts (kurz HBH)

Die folgende Grafik zeigt, wie sich die Verantwortlichkeiten zwischen den einzelnen Institutionen verteilen.

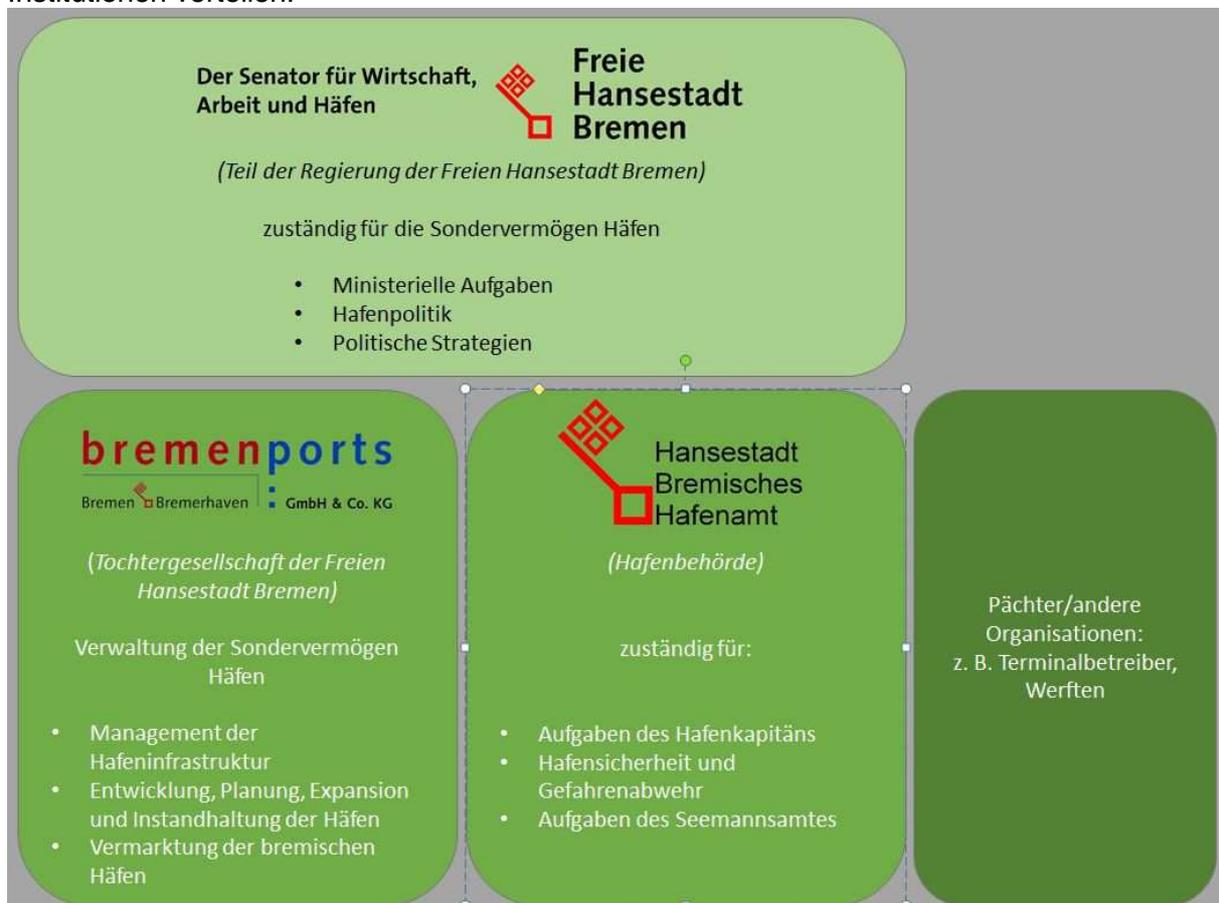


Abb. 1: Aufteilung der Zuständigkeiten in den bremischen Häfen

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt die ministeriellen Aufgaben (inkl. Hafenpolitik und politischer Strategien) wahr. In diesem Rahmen ist er auch für die hafengebietsumfassenden Sondervermögen Häfen zuständig. Die ministeriale Verwaltung ernennt Mitarbeiter für parlamentarische Gremien, beauftragt und kontrolliert die für sie operativ tätigen Institutionen und organisiert Kampagnen und Initiativen. Zur Bewältigung der operativen Aufgaben bezüglich der bremischen Häfen bedient sich der Senator für

Wirtschaft, Arbeit und Häfen der beiden Organisationen bremenports GmbH und Co. KG und Hansestadt Bremlisches Hafenamt.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ist Auftraggeber der bremenports. Gleichzeitig nimmt er bzw. sein Vertreter das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden der bremenports wahr. Die Verwaltung der Sondervermögen Häfen erfolgt durch bremenports, bei der es sich um eine hundertprozentige Tochter der Freien Hansestadt Bremen handelt. Des Weiteren übernimmt bremenports das Management der sogenannten Hafeninfrastruktur, insbesondere Entwicklung, Planung, Ausbau und Unterhaltung der Häfen sowie das Marketing der Zwillingshäfen. Für die Suprastruktur sind die Pächter/Umschlagsbetriebe zuständig (siehe Abbildung 2).

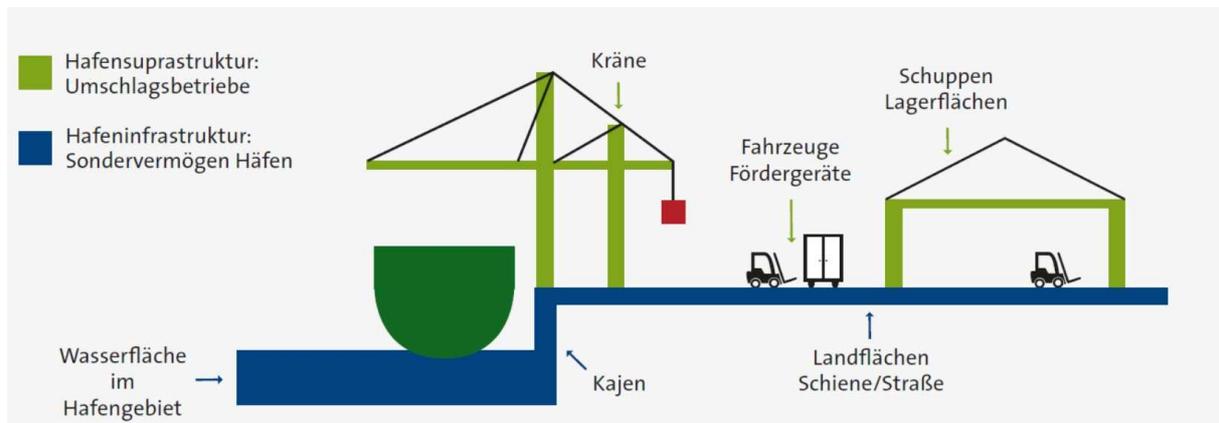


Abb. 2: Aufgabenteilung in Hafeninfra- und Hafensuprastruktur

Die hafenbehördlichen Funktionen sind im Hansestadt Bremlischen Hafenamt (HBH) gebündelt. Dazu gehören u.a. die Aufgaben des Hafenkapitäns, der Hafensicherheit bzw. Gefahrenabwehr und des Seemannsamtes. Die eigentlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen der Nutzungen erfolgen (mit Ausnahme der Hafenbehörde) durch andere kommunale bzw. staatliche Behörden.

Im Folgenden wird erläutert, welche Aufgaben die einzelnen Organisationen hinsichtlich des Umweltmanagements wahrnehmen, welche Strukturen die einzelnen Organisationen im Bereich des Umweltmanagements aufgebaut haben, welche Rolle diesen zukommt und welche personellen und finanziellen Ressourcen ihnen zur Verfügung stehen.

2.2 Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Die umweltbezogenen Aufgaben des Senators bezüglich des Hafens sind im Referat 32 "Umwelt und Klimaangelegenheiten" konzentriert, das zur Abteilung 3 „Häfen & Logistik“ gehört.

In diesem Referat befassen sich die Referatsleiterin Dr. Carola Lampe und Jochen Kress mit Umweltangelegenheiten, die den Hafen betreffen. Die Referatsleiterin berichtet dem Senator für Arbeit, Wirtschaft und Häfen Martin Günthner und Staatsrat Ekkehart Siering über den Abteilungsleiter Jörg Peters, wobei dies in dringenden Fällen häufig auch direkt geschieht. Der Aufgabenbereich dieses Referats umfasst den gesamten Bereich hafenrelevanter Umweltangelegenheiten (z.B. EU-Richtlinien wie Natura 2000, MARPOL, OSPAR, Ausbaggerung, Hafenentwicklung und Lärm). Hier werden die Auswirkungen auf die Häfen und Reaktionsnotwendigkeiten bewertet, aber auch Projektarbeiten und unabhängige Konzepte entwickelt. Darüber hinaus vertritt das Referat die bremischen Häfen in einigen internationalen und nationalen Arbeitsgruppen, Gremien und Organisationen (z.B. MEPC der

IMO, Ausschuss für nachhaltige Entwicklung der ESPO, Ecoports) sowie in Projekten (z.B. LIFE Project NoMEPorts, Interreg Projekt TIDE).

Fragen hinsichtlich des Transportwesens in Bezug auf Kurzstreckenschifffahrt und Sicherheit fallen in das Referat 31 „Hafenwirtschaft und Schifffahrt“. Referatsleiter ist Iven Krämer.

Mit rechtlichen Umweltfragen befassen sich im Referat 02 „Beteiligungsmanagement, Rechtsangelegenheiten“ die Referatsleiterin Susann Blaseio sowie die Mitarbeiterin Janine Lamot.

2.3 bremenports GmbH & Co. KG

Die bremenports GmbH & Co KG ist vom Land Bremen mit der Geschäftsführung des Sondervermögen Hafens einschließlich hafenbezogener Aufgaben beauftragt, mit dem Ziel die Hafeninfrastruktur der Freien Hansestadt Bremen in Bremen und Bremerhaven nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu bewirtschaften, zu entwickeln und zu sichern.

Die bremenports erbringt diese Aufgaben in privatwirtschaftlicher Rechtsform. Alleiniger Eigentümer ist die Freie Hansestadt Bremen.

Neben der Geschäftsführung des Sondervermögens nimmt die bremenports alle Aufgaben des Managements der Hafeninfrastruktur als Regelaufgaben wahr (z.B. Betrieb, Bewirtschaftung, Unterhaltung, Vermarktung, Bau-, Planungs-, Genehmigungs- und Projektmanagement, Eigentümer- und Bauherrenaufgaben, Standortmarketing sowie strategische Hafenentwicklung). Aufgaben, die im Rahmen größerer Investitionsvorhaben anfallen oder keine Regelaufgaben darstellen, sind sogenannte „Sonderaufgaben“, die im Einzelfall von Bremen beauftragt werden.

Die Umweltaufgaben sind bei bremenports auf zwei Ebenen verankert und werden von entsprechenden Fachkräften wahrgenommen. Während sich der Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten mit diesen Aufgaben auf Managementebene auseinandersetzt, ist die Umweltplanungsabteilung für die operativen Aufgaben im Rahmen des Projektmanagements verantwortlich. Zusätzlich gibt es auf der operativen Ebene zwei Abfallbeauftragte sowie ein Team, das sich um die Baggertentsorgung kümmert.

Der Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten ist als Stab an die Geschäftsführung angebunden, der er regelmäßig berichtet. Er initiiert und koordiniert die Nachhaltigkeitsstrategie „greenports“ und damit auch die Umweltaspekte von Hafen und Schifffahrt. Des Weiteren wirkt er in nationalen und internationalen Gremien mit und unterstützt die Geschäftsleitung bei strategischen Entscheidungen. Seit Oktober 2009 ist er Mitglied im „Hafen-Umwelt Komitee“ der International Association of Ports and Harbors (IAPH). In Umweltangelegenheiten besitzt er fachliche Richtlinienkompetenz gegenüber allen Mitarbeiter/innen, so dass bei Bedarf alle umweltrelevanten Tätigkeiten fachlich beeinflusst werden können. Die Aufgabe wird durch Uwe von Bargaen wahrgenommen. Er wird durch drei Mitarbeiterinnen unterstützt (eine davon in Teilzeit): Karina Wieseler als Ansprechpartnerin für alle schiffsbezogenen Nachhaltigkeitsaspekte, Alexandra Groth als Verantwortliche für das Nachhaltigkeitscontrolling und Sabine Müller als Ansprechpartnerin für das Energiemanagement.

Die im operativen Projektmanagement des Geschäftsbereichs Hafenbau tätige Abteilung für Umweltplanung besteht aus den beiden Teams „Genehmigungsplanung“ und „Kompensationsmaßnahmen“ mit insgesamt 10 Mitarbeiter/innen. Der Schwerpunkt der

Arbeit liegt auf der Erarbeitung von Genehmigungsunterlagen sowie der Planung und Durchführung von hafenbezogenen Kompensationsmaßnahmen bei Hafenausbauvorhaben.

Die Abteilungsleitung koordiniert in ihrem Wirkungsbereich den Personaleinsatz, Angebote, Bewerbungen und projektbezogene Sonderthemen. Sie initiiert und koordiniert zudem neue Projekte. Diese Aufgabe wird vertretungsweise von Anne Brüggem wahr genommen.

Die Teamleiter „Genehmigungsplanung“ und „Kompensationsmaßnahmen“ koordinieren die Leistungserstellung innerhalb ihrer Teams, bearbeiten projektbezogene Sonderthemen und erstellen Bewerbungsunterlagen und Angebote. Teamleiter im Team „Genehmigungsplanung“ ist Ulrich Kraus. Die Teamleiterstelle im Team „Kompensationsmaßnahmen“ wird durch Thomas Wieland wahr genommen.

Um das Abfallmanagement kümmern sich die beiden Abfallbeauftragten Wolfgang Arndt und Peter Brösche, die ebenfalls auf der operativen Ebene angesiedelt sind.

Das Team Baggergutentsorgung besteht insgesamt aus drei Mitarbeitern und wird von Norbert Binder geleitet. Gemeinsam kümmern sie sich um die Aspekte des Sedimentmanagements im Rahmen der Wassertiefenerhaltung. Hierbei spielt der Betrieb der integrierten Baggergutbehandlungsanlage mit angeschlossener Baggergutdeponie in Bremen-Seehausen eine zentrale Rolle.

Behördliche Aufgaben sind nicht Bestandteil der Managementaktivitäten der bremenports. Die Funktionen als Wasser-, Immissionsschutz-, Bodenschutz-, Abfall- oder Naturschutzbehörde obliegt beispielsweise dem Umweltsenator in Bremen oder dem Umweltschutzamt Bremerhaven.

2.4 Hansestadt Bremisches Hafenamts

Das Hansestadt Bremische Hafenamts ist für das Schiffsverkehrsmanagement sowie für die Überwachung der Hafensicherheit innerhalb der Hafengebiete verantwortlich. Die Umweltangelegenheiten werden in Bremen und Bremerhaven jeweils in den Referaten „Hafensicherheit“ behandelt. Diese Referate überwachen und kontrollieren den Umschlag gefährlicher Güter, die Arbeitssicherheit im Hafen sowie die Schiffsabfallentsorgung. Konkret überwacht das Hansestadt Bremische Hafenamts den Umschlag, die Durchfahrt und die Zwischenlagerung gefährlicher Güter im Hafengebiet auf die Einhaltung anwendbarer Verordnungen. Die Hauptaufgaben sind die Überwachung gefährlicher Güter/Container, die Freigabe von Lagerplätzen für die gefährlichen Güter/Container und die Durchsetzung anwendbarer Gesetze.

Im Bereich Hafenkontrolle und Umweltschutz in der Seeschifffahrt bestehen die Hauptaufgaben darin, die Einhaltung von Sicherheitsverordnungen während des Güterumschlags und der Bebunkerung zu überwachen sowie den Schwefelgehalt von verwendeten Kraftstoffen und die Entsorgung von Schiffsabfällen und Frachtrückständen zu kontrollieren. Die Referatseiter, Raimond Claußen in Bremerhaven und Uwe Kraft in Bremen, sind gegenüber allen Mitarbeitern ihrer Referate weisungsbefugt. In diesen Referaten sind insgesamt 11 Mitarbeiter beschäftigt. Beide Referate stehen in direktem Kontakt zum diensthabenden Hafenmeister und zum Amtsleiter des Hansestadt Bremischen Hafenamtes, Andreas Mai.

2.5 Finanzielle Mittel für das hafenbezogene Umweltmanagement

Die drei genannten Organe, unter denen die umweltpolitischen Aufgaben und Pflichten aufgeteilt sind, verfügen zur Erfüllung ihrer Pflichten über folgende personelle Mittel:

Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen: 2 Vollzeitstellen; jährliche Kosten: 190.000€.

bremenports: 14,66 Vollzeitstellen (drei Vollzeitstellen und eine Teilzeitstelle auf strategischer Ebene im Bereich Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten; 11 Vollzeitstellen auf operationaler Projektebene: 7,5 Stellen für die Genehmigungsplanung und die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen, 0,5 Stellen für das Abfallmanagement und drei Vollzeitstellen für die Baggergutentsorgung); jährliche Kosten 1.088.000€.

Hansestadt Bremisches Hafenamt: 10,5 Vollzeitmitarbeiter befassen sich mit Hafen- und Schiffsinspektionen und der Kontrolle von gefährlicher Ladung; jährliche Kosten: 790.000€.

Neben den erforderlichen Personalmitteln werden finanzielle Mittel für konkrete Projekte wie z. B. die Baggergutaufbereitung und -entsorgung, den Umwelt-Schiffs-Index, Kompensationsmaßnahmen und F+E-Projekte etc. zur Verfügung gestellt. Eine Übersicht der Umweltschutzaufwendungen in 2014 findet sich im Nachhaltigkeitsbericht 2014 für die bremenports GmbH & Co. KG, das Sonstige Sondervermögen Hafen und das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite).³

³ Der Nachhaltigkeitsbericht 2014 kann unter folgendem Link abgerufen werden: <http://www.bremenports.de/unternehmen/unsere-kompetenzen/greenports>.



Umweltbericht

KAPITEL 3



3 UMWELTPOLITIK DES SENATORS FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND HÄFEN

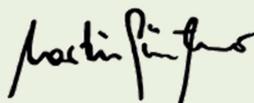
Die bremischen Häfen als zweitgrößter Hafenstandort Deutschlands übernehmen national wie auch für die Region zentrale wirtschaftliche Funktionen. Der bremische Senat bekennt sich zu seiner Verantwortung gemäß dem Prinzip der Nachhaltigkeit, wirtschaftliche und umweltrelevante Belange in Einklang zu bringen.

“Hiermit erkläre ich, dass die bremischen Häfen

- das im Jahr 2011 eingeführte und in 2014 rezertifizierte Umweltmanagementsystem „PERS“ fortführen, das den Anforderungen von Ecoports Rechnung trägt. Dieses trägt zu kontinuierlichen Verbesserungen bei, dokumentiert die Leistungsfähigkeit der Häfen in Bezug auf Umweltschutz und bietet einen Rahmen für die Formulierung und Überprüfung von Umweltzielen;*
- die Anforderungen der relevanten Umweltgesetzgebung und der relevanten Umweltvorschriften sowie andere Vorgaben, zu denen sich die bremischen Häfen verpflichtet haben, einhalten;*
- die Vermeidung von Umweltbelastungen und die umfängliche Beachtung des Naturschutzes als einen entscheidenden Faktor im Hafenbetrieb und der Hafentwicklung ansehen;*
- über die gesetzlichen Umweltstandards hinaus voranschreiten, um innovative Umwelttechniken und -verfahren einzuführen; so soll z. B. LNG als umweltfreundlicher Energieträger in den bremischen Häfen aktiv gefördert werden;*
- möglichst ressourcensparend wirtschaften und bestrebt sind, insbesondere die Energieeffizienz zu steigern und damit die CO₂-Emissionen zu senken;*
- Produkte nachfragen und einsetzen, die bezüglich ihrer Fertigung und Entsorgung möglichst geringfügige Umweltauswirkungen aufweisen;*
- der Vermeidung von Abfall mit schädlichen Umweltauswirkungen sowie den Möglichkeiten der Unfallbekämpfung eine große Bedeutung zumessen;*
- sich an der Entwicklung von umweltfreundlichen Technologien und Verfahren beteiligen;*
- den im Jahr 2011 erstellten Umweltbericht in zweijährigem Rhythmus fortschreiben und in geeigneter Form veröffentlichen.*

Um diese Umweltpolitik umzusetzen, werden die bremischen Häfen kontinuierlich dafür Sorge tragen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend zu informieren und zu schulen, um ein hohes Niveau im Bereich der Umweltvorsorge dauerhaft sicherzustellen.

Darüber hinaus sollen die bremischen Häfen der lokalen Bevölkerung ihr Umweltprogramm mitteilen und sich weiterhin bemühen, alle in Schifffahrt und Häfen tätigen Akteure für die Implementierung von nachhaltigen und umweltfreundlichen Techniken und Praktiken zu gewinnen.”



Martin Günthner

Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Freie Hansestadt Bremen



Umweltbericht

KAPITEL 4



4 UMWELTBEZOGENE KENNZAHLEN

Im Rahmen des Umweltmanagements sind umweltbezogene Leistungsindikatoren zu entwickeln, die die Übereinstimmung mit rechtlichen Anforderungen ebenso belegen wie Fortschritte hinsichtlich der Umweltqualität in und um die Häfen.

Betrachtungsebenen sind:

- a.) Umweltauswirkungen des Hafens
- b.) Umweltmanagementleistungen des Hafens und
- c.) die Umweltqualität in und um die Häfen

Die sechs im Rahmen der erstmaligen Zertifizierung vorgestellten Indikatoren wurden im Rahmen der Rezertifizierung durch die folgenden zwei Indikatoren ergänzt: „Kraftstoffkontrollen“ und „CO₂-Ausstoß des Containerumschlags“. Für alle dargestellten Indikatoren stehen die erforderlichen Datengrundlagen zur Verfügung.

Menge an gebaggertem Sediment	
Betrachtungsebene	Umweltauswirkungen
Ermittlung	Summe des in Bremen und Bremerhaven gebaggerten Sediments in m ³ (ohne Einbezug der Wendestelle in der Seeschiffahrtsstraße Weser) / gesamte Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung in m ²
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG; Geschäftsbereichsleiter Hafenerhaltung [in Zusammenarbeit mit dem Nachhaltigkeitscontrolling und der Peilerei]
Wert für 2008 ⁴	0,076m³/m²
Wert für 2009	0,062m³/m²
Wert für 2010	0,069m³/m²
Wert für 2011	0,092m³/m²
Wert für 2012	0,146m³/m²
Wert für 2013	0,096m³/m²
Wert für 2014	0,103m³/m²
Wert für 2015	0,089m³/m²

⁴ Werte dieses Indikators wurden für die Jahre 2008-2012 auf Grund von verbesserter Datenqualität angepasst.

Lärm durch Containerhafenumschlag

Betrachtungsebene	Umweltauswirkungen
Ermittlung	Höhe der am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegel im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG, Geschäftsbereich Hafententwicklung
Wert für 2008	51,2 db(A)/1 mio TEU
Wert für 2009	51,3 db(A)/1 mio TEU
Wert für 2010	50,8 db(A)/1 mio TEU
Wert für 2011	49,9 db(A)/1 mio TEU
Wert für 2012	49,9 db(A)/1 mio TEU
Wert für 2013	49,6 db(A)/1 mio TEU
Wert für 2014	49,7 db(A)/1 mio TEU
Wert für 2015	48,9 db(A)/1 mio TEU

Deponierung von Baggergut⁵

Betrachtungsebene	Eigene Umwelanstrengungen
Ermittlung	Deponiertes Baggergut in m ³ [direkt deponiertes Baggergut in Jahr X + deponiertes Baggergut aus den Entwässerungsfeldern in Seehausen im darauffolgenden Jahr (Jahr X + 1) ⁶] / Gesamtmenge an gebaggertem Schlick in Jahr X in m ³
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG, Geschäftsbereichsleiter Hafunterhaltung [in Zusammenarbeit mit dem Nachhaltigkeitscontrolling]
Wert für 2010	36,6%
Wert für 2011	23,5%
Wert für 2012	17,7%
Wert für 2013	47,3%
Wert für 2014	43,6%
Wert für 2015	⁻⁷

⁵ Die Berechnungsmethodik für diesen Indikator wurde angepasst. Der Indikator erlaubt nun eine Aussage darüber wie viel des gebaggerten Materials deponiert wurde. Aufgrund dieser methodischen Anpassung ist eine Berechnung erst ab dem Jahr 2010 möglich.

⁶ Die Gesamtmenge des deponierten Baggerguts aus den Entwässerungsfeldern in Seehausen des Folgejahres muss herangezogen werden um die Gesamtsumme des deponierten Baggerguts zu berechnen, da der gebaggerte Schlick in der Regel ein Jahr in den Entwässerungsfeldern in Seehausen verbleiben muss bis er deponiert werden kann.

⁷ Aufgrund der Tatsache, dass die Summe an deponiertem Baggergut aus den Entwässerungsfeldern in Seehausen für 2016 nicht vor Jahresende vorliegen wird, ist die Berechnung des Indikators für 2015 zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Schiffskontrollen⁸

Betrachtungsebene	Eigene Umwelanstrengungen
Ermittlung	Anzahl der festgestellten Mängel / Anzahl der Schiffsbesichtigungen <i>Hauptmängel: Schutzkleidung wurde nicht getragen, unsichere Schiffseinstiege, Rauchen im Hafengebiet trotz Verbotes.</i>
Erhebung durch	Hansestadt Bremsches Hafenamnt
Wert für 2008	4,8%
Wert für 2009	3,8%
Wert für 2010	4,8%
Wert für 2011	3,2%
Wert für 2012	2,7%
Wert für 2013	2,0%
Wert für 2014	1,5%
Wert für 2015	1,7%

Kraftstoffkontrollen

Betrachtungsebene	Eigene Umwelanstrengungen
Ermittlung	Anzahl der Überschreitungen des Schwefelgrenzwerts von 0,1% im Hafen / Anzahl der Kraftstoffkontrollen mit Proben
Erhebung durch	Hansestadt Bremsches Hafenamnt
Wert für 2010	37,2%
Wert für 2011	19,0%
Wert für 2012	34,0%
Wert für 2013	12,7%
Wert für 2014	13,2%

⁸ Die Werte beziehen sich auf Seeschiffe in den Hafengebieten in Bremen und Bremerhaven und weichen von den Werten des Umweltberichts 2013 ab, bei dem sich die Werte auf alle Schiffe bezogen haben.

Nutzung regenerativer Energien

Betrachtungsebene	Eigene Umwelanstrengungen
Ermittlung	Strom aus erneuerbaren Energien / gesamten Stromverbrauch
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG, Energiemanagement
Wert für 2008	18,0%
Wert für 2009	20,3%
Wert für 2010	20,2%
Wert für 2011	95,0%
Wert für 2012	81,4% ⁹
Wert für 2013	88,9%
Wert für 2014	88,4%
Wert für 2015	91,5%

Biotop-Index für den gesamten Hafen¹⁰

Betrachtungsebene	Umweltqualität im und um den Hafen
Ermittlung	Von den bremischen Häfen verantwortete Biotopfläche in ha / Gesamthafenfläche in ha
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG, Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten
Wert für 2006	20,90% ¹¹
Wert für 2007	20,78%
Wert für 2008	24,07%
Wert für 2009	24,13%
Wert für 2010	24,60%
Wert für 2011	24,31%
Wert für 2012	31,11%
Wert für 2013	30,83%
Wert für 2014	30,14%
Wert für 2015	30,71%

⁹ Wert aufgrund verbesserter Datenqualität angepasst

¹⁰ Alle Gebiete in der Verantwortung der Hafengesellschaft

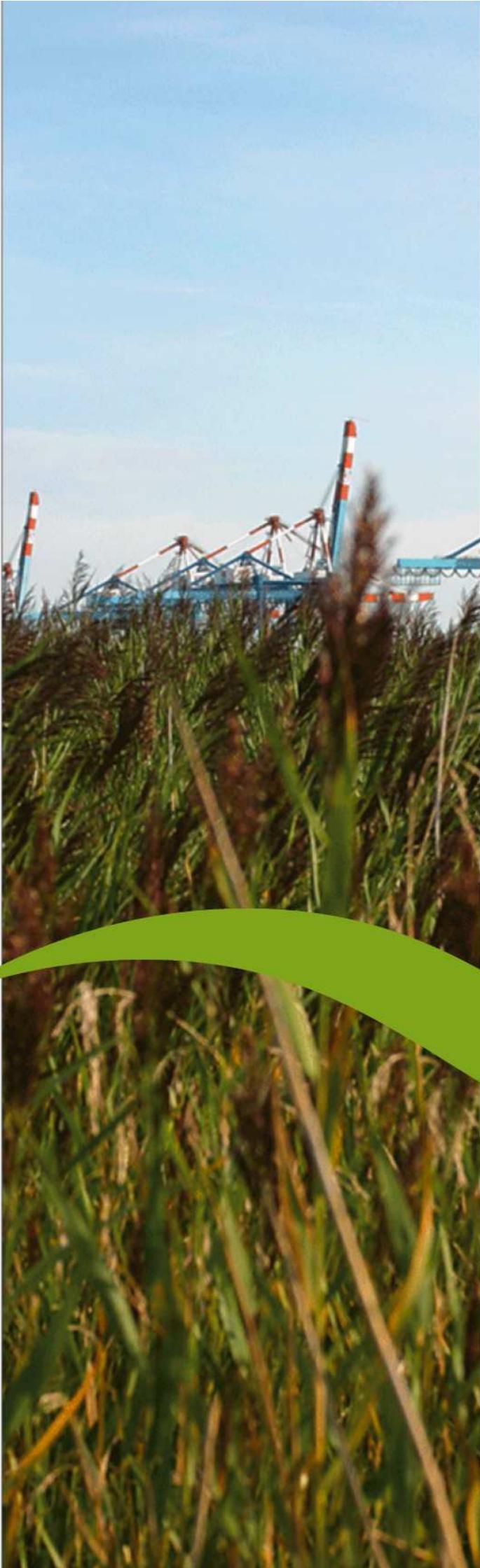
¹¹ Die jährlichen Werte beziehen sich von nun auf das jeweilige Kalenderjahr; prozentuale Änderungen für die Jahre 2006-2011 resultieren aus korrigierten Werten für die Wasserflächen, die Teil der gesamten Hafenfläche sind.

CO₂-Ausstoß des Containerterminals

Betrachtungsebene	Umweltanstrengungen der Hafennutzer
Ermittlung	CO ₂ -Ausstoß in kg pro umgeschlagenem Container (ohne Kühlcontainer) ¹²
Erhebung durch	EUROGATE
Wert für 2008	15,6 kg CO₂/umgeschlagenem Container
Wert für 2009	15,3 kg CO₂/umgeschlagenem Container
Wert für 2010	14,4 kg CO₂/umgeschlagenem Container
Wert für 2011	13,5 kg CO₂/umgeschlagenem Container
Wert für 2012	15,3 kg CO₂/umgeschlagenem Container
Wert für 2013	12,9 kg CO₂/umgeschlagenem Container
Wert für 2014	13,2 kg CO₂/umgeschlagenem Container
Wert für 2015	12,6 kg CO₂/umgeschlagenem Container

Ziel ist es weitere aussagekräftige Indikatoren zu entwickeln.

¹² EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH, EUROGATE Technical Services GmbH, NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. KG, MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG



Umweltbericht
KAPITEL 5



5 ZIELE, FORTSCHRITTE UND BEST-PRACTICE-BEISPIELE

5.1 Ziele

Nachhaltige Entwicklung ist durch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess charakterisiert. Die Ziele und Maßnahmen, die wir zur Verbesserung unserer Nachhaltigkeitsperformance entwickelt haben, sind in unserem greenports Programm verankert. Dieses Programm beinhaltet hinsichtlich der Umweltverträglichkeit folgende vorrangige Ziele:

Ziel 1: CO₂-Neutralität des Hafens durch die Reduktion der direkten und indirekten Energieverbräuche, die Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien und die lokale Kompensation von Treibhausgasemissionen anstreben

Ziel 2: Materialeinsatz so gering wie möglich halten und Abfälle vermeiden

Ziel 3: Flächenverbrauch und negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Biodiversität so gering wie möglich halten

Ziel 4: Umweltfreundliche Schifffahrt fördern

Ziel 5: Reduktion negativer Effekte im Rahmen der Wassertiefenerhaltung

5.2 Fortschritte

Folgende Fortschritte bzw. Maßnahmen konnten seit dem letzten Bericht erzielt bzw. umgesetzt werden:

- Der Vorsatz, Umnutzungen im Bestand den Vorrang vor weiterem Flächenverbrauch einzuräumen, ist etabliert worden.
- Der Erhalt der Funktionsfähigkeit des Biotopflächenbestands (~30 % der Gesamthafenfläche) wurde sichergestellt.
- Die Partnerschaft mit der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer wurde weiter gepflegt und gefördert.
- Durch die Bündelung von Kompensationsmaßnahmen konnte deren Effektivität gesteigert und der Flächenverbrauch minimiert werden.

- Die Ermittlung der schiffsseitigen Emissionen für Bremerhaven wurde mit Hilfe des Emissionsmodells für die bremischen Häfen fertiggestellt.
- Der Environmental Ship Index (ESI) wurde weiterentwickelt. Dieser Index berücksichtigt Schiffe deren Umweltperformance hinsichtlich SO_x, NO_x und CO₂ über den gesetzlichen Bestimmungen liegt. Reedereien, die die bremischen Häfen mit besonders umweltfreundlichen Schiffen anlaufen, können einen Rabatt auf die Hafengebühren erhalten. In 2015 erhielten 74 Schiffe einen solchen Rabatt. Diese Schiffe legten 121-mal in den bremischen Häfen an. Dementsprechend wurden 1,5% der Schiffe, die die bremischen Häfen anliefen, Rabatte gewährt. Insgesamt erfolgten rund 27% der Anläufe in 2015 mit Schiffen, die einen ESI Score besaßen.
- Der „greenports Award“ für das emissionsärmste Seeschiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte wurde auch in 2014 wieder verliehen.
- Die Förderung der Nutzung von LNG als umweltfreundlicher Kraftstoff wurde eingeleitet und wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen.
- Die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte/Kraftstoffe in der Arbeitsschiffsflotte von bremenports wurde initiiert und wird auch zukünftig weiter ausgebaut werden.
- Weitere Binnenschiffsliegeplätze wurden mit Landstromanschlüssen ausgestattet.
- bremenports hat kontinuierliche Anstrengungen zur Vermeidung von Sedimentation (z. B. durch Wasserinjektionsgeräten bzw. Zuwässerung über einen Freilaufkanal) beibehalten und wird dies auch zukünftig tun.
- bremenports wirkt kontinuierlich auf mögliche Eintragspfade für Schadstoffe ein, um eine Verschmutzung von Sedimenten zu vermeiden/zu reduzieren.
- bremenports wirkt auf die weitreichende Verwertung von Baggergut hin, um kostbare Deponiekapazitäten zu erhalten.
- Als erster deutscher Hafen haben die bremischen Häfen zusammen mit der Managementgesellschaft bremenports 2013 einen Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2012 erstellt, der mit dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI) übereinstimmte. Auch die beiden nachfolgenden Nachhaltigkeitsberichte für die Jahre 2013 und 2014 wurden in Übereinstimmung mit dem GRI-Standard erstellt und extern geprüft. 2014 wurde zudem die Umstellung vom GRI G3.1 Standard auf den ambitionierten GRI G4 Standard vollzogen. Mit einer steigenden Bedeutung von Nachhaltigkeit als Unternehmensziel wird die Nachhaltigkeitsberichterstattung in Zukunft zu einer Regelaufgabe werden.
- Die im Umweltbericht 2011 angekündigte Einführung des CO₂-Fußabdrucks erfolgte im Rahmen des Nachhaltigkeitsberichtes 2012. Im Zusammenhang mit den GRI-Umweltindikatoren waren die Treibhausgasemissionen zu ermitteln und Initiativen zur Verringerung zu dokumentieren. Diese Betrachtungen wurden im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung regelmäßig aktualisiert und fortgeschrieben. Die Berichterstattung erfolgte gemäß den Anforderungen der GRI und wurde extern (durch die KPMG) geprüft. Des Weiteren ist beabsichtigt gemeinsam mit Hafenwirtschaft und Logistik die Betrachtung auf die Transportketten zu erweitern.

- Im April 2011 wurde eine LNG-Arbeitsgruppe gegründet, zu der der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senator für Umwelt, Bauen und Verkehr, das Hansestadt Bremische Hafenamtsamt und bremenports gehören. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe geht es darum künftige LNG-Infrastrukturprojekte in Bremen und Bremerhaven zu fördern. Dies umfasst unter anderem die Förderung von Bunkeranlagen für LNG. Die Bunkeranlage in Bremen soll ab 2016 LNG bereitstellen.
- Wie viele Häfen im Norden liegt der Hafen in Bremerhaven in einem Mündungsgebiet. Mündungsgebiete gehören zu den wertvollsten Lebensräumen und genießen dementsprechend umfangreichen Schutz durch die europäische Natura 2000 Vorschriften. Dennoch ist die Nutzung dieser Gebiete (z.B. für die Schifffahrt) wichtig. Die bremischen Häfen spielen eine tragende Rolle für die regionale und nationale Wirtschaft. Davon ausgehend wurde ein internationales Projekt entwickelt, um ökologische und ökonomische Bedürfnisse zu harmonisieren und um Nachhaltigkeit in Flussmündungsgebieten zu fördern. Das Interreg Projekt TIDE (Tidal River Development) wurde im September 2013 abgeschlossen (Ergebnisse siehe www.tide-project.eu). Eine Interessensbekundung für ein Folgeprojekt namens „Immerse“ wurde beim Interreg-Sekretariat eingereicht. Im Rahmen dieses Projekts wollen der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und bremenports sich mit hafenumweltbezogenen Themen auseinandersetzen.
- Das deutsche Forschungsprojekt „nordwest 2050“, das sich mit Anpassungsstrategien an den Klimawandel auseinandergesetzt hat, wurde im Mai 2014 abgeschlossen. Zusammen mit regionalen Partnern aus Wissenschaft und Hafen- und Logistikwirtschaft entwickelte bremenports Innovationen, die dazu beitragen sollen sich auf den Klimawandel vorzubereiten. Eine Zusammenfassung ist unter <http://www.nordwest2050.de> abrufbar.
- Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat sich zudem erfolgreich um ein Projekt beworben, das von der Metropolregion Nordwest gefördert wurde. Der Fokus dieses Projekts lag auf der Vernetzung relevanter Partner, um die Verwendung von Wasserstoff in der maritimen Industrie im Nordwesten von Deutschland zu nutzen. Das Projekt wurde im Dezember 2015 erfolgreich abgeschlossen. Die Ergebnisse lassen sich unter <http://maritimerwasserstoff.de/> nachlesen.
- Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat sich erfolgreich um ein weiteres von der Metropolregion gefördertes Projekt beworben. Der Fokus dieses Projekts liegt auf der Errichtung und dem Test von LEP-Leuchten in Häfen. Die Installation von LEP-Leuchten kann zu enormen Energieeinsparungen führen. In diesem Projekt engagieren sich neben bremenports und niedersachsenports eine Reihe weiterer Partner aus der Region Nordwest.

5.3 Best-Practice-Beispiele

Best-Practice-Beispiele spiegeln die Fähigkeit des Hafenmanagements wider, Umweltschutz zu fördern/auszubauen und eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen. Sie zeigen greifbare Anhaltspunkte des Erfolges auf und leisten einen Beitrag zum „Green Guide“ der ESPO, in dem zum gegenseitigen Nutzen und zur Information der Öffentlichkeit innovative Lösungen der einzelnen Häfen präsentiert werden (siehe www.ecoport.com).

Im Rahmen der ersten PERS-Zertifizierung wurden folgende Best-Practice-Beispiele beschrieben:

- Nachhaltiges Wassertiefenmanagement und
- Kompensationsmanagement

Innerhalb des PERS-Umweltberichts 2013 wurden zwei weitere Best-Practice-Beispiele vorgestellt:

- Lärmmanagement
- Einsatz von LNG als alternativer Kraftstoff

Im Folgenden werden zwei weitere Best-Practice-Beispiele erläutert, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen unterstreichen:

- Umweltrabatte für emissionsarme Schiffe & jährliche Verleihung des greenports Awards
- Entwicklung von der CO₂-neutralen Hafengesellschaft zum CO₂-neutralen Hafen

5.3.1 Umweltrabatte für emissionsarme Schiffe & jährliche Verleihung des greenports Awards

5.3.1.1 Umweltrabatte für emissionsarme Schiffe

Der Eigenverpflichtung aus der World Port Climate Declaration (2008) folgend, haben die Häfen Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Amsterdam ein Anreizsystem entwickelt, das es Häfen ermöglichen sollte, nach einem gemeinsamen Standard, Rabatte auf Hafengebühren zu gewähren. Die Emissionen der Schifffahrt im Blick entstand der Environmental Ship Index, kurz ESI. Er setzt sich aus Teilbewertungen für den Ausstoß von Stick-, Schwefel- und Kohlendioxid zusammen und weist jedem Schiff einen individuellen Gesamtwert zwischen Null und 100 zu. Null entspricht den gesetzlichen Grenzwerten, die sich aus den festgelegten Richtwerten gem. IMO MARPOL 73/78 Annex VI ergeben. Jeder Wert größer Null steht für eine „Übererfüllung“. Ziel ist es, dass Schiffe mit besonders niedrigen Emissionswerten Vorteile erhalten können und z. B. weniger Raumgebühr zahlen als diejenigen, die die Umwelt stärker belasten.

Die Formel hinter dem Index wird regelmäßig den sich ändernden gesetzlichen Anforderungen und Emissionsgrenzwerten angepasst. Der ESI genießt eine breite Akzeptanz, sowohl bei Reedern, als auch bei Häfen; dies zeigt sich u.a. in der stetig steigenden Zahl von Schiffsanmeldungen und teilnehmenden Häfen. Die zuvor genannte breite Akzeptanz wurde und wird durch die stetige enge Zusammenarbeit von Reedern, Häfen und EU erreicht.

Umsetzung

Schiffe lassen sich kostenfrei registrieren und erhalten anhand verschiedener Zertifikate und Nachweise und der Indexformel folgend, einen entsprechenden ESI-Wert (Einzelheiten zu Anforderungen, Formel, Erhebungsmethodik finden sich unter www.environmentalshipindex.org).

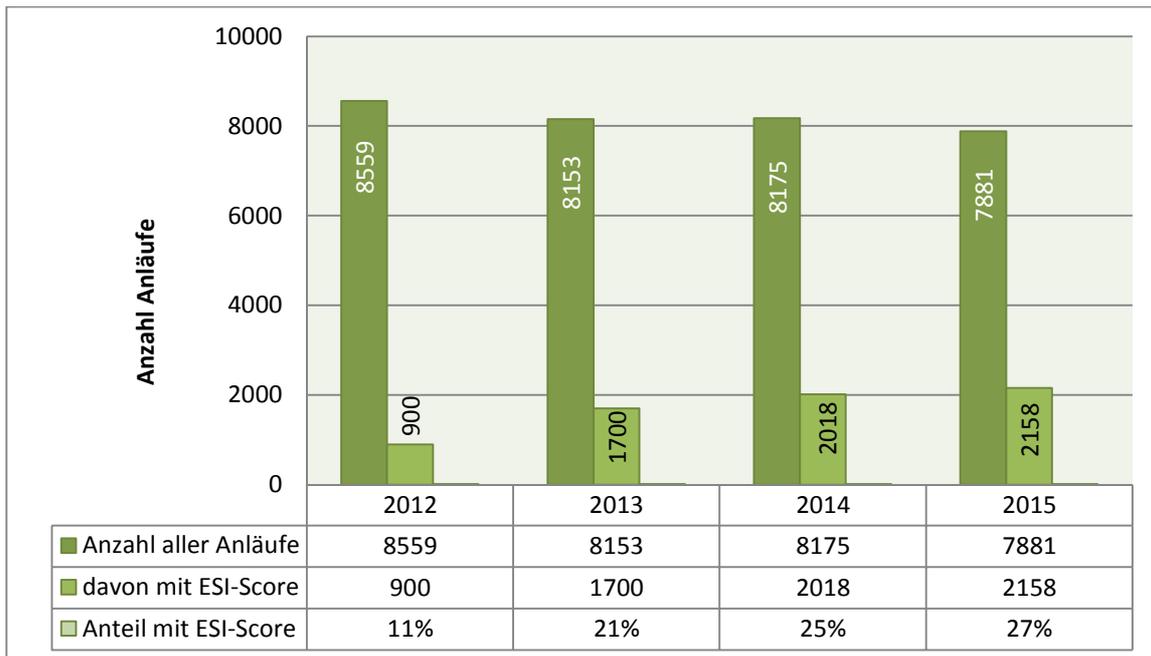


Abb. 3: Anzahl der Schiffsanläufe (gesamt) und Anteil der Schiffsanläufe mit ESI-Score

Die Anzahl an registrierten Schiffen weltweit steigt stetig. Wie Grafik 3 zeigt, hat sich der Anteil der Schiffsanläufe in den bremischen Häfen, die mit ESI-Schiffen erfolgen, trotz sinkender Anlaufzahlen, seit 2012 mehr als verdoppelt.

Häfen, die sich an dem System beteiligen wollen und Boni in Form von Rabatten gewähren können, akzeptieren den ESI, gestalten jedoch ihre „Bonusprogramme“ d.h. die Bedingungen, welche Schiffe welche Rabatte erhalten, selbst. Die bremischen Häfen haben beispielsweise 2012 ihr Bonusprogramm eingeführt. Es wird jährlich neu bewertet und ggf. angepasst. Ab 2016 gilt: Es erhalten die 25 Schiffe pro Quartal mit den besten ESI-Werten \geq 40 Punkten einen Rabatt von 15% je Anlauf.

Die Programme der einzelnen Häfen unterscheiden sich durch die Höhe der prozentualen Rabatte, der entsprechenden ESI-Werte(bereiche) sowie durch die Anzahl von Schiffen. Zudem werden zunehmend weitere Sonderrabatte eingeführt, so z.B. auf einzelne Emissionsarten wie Stickoxide oder die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Kraftstoff.

Auch die bremischen Häfen haben sich dazu entschieden insbesondere die Nutzung von LNG stärker zu fördern und einen hohen Anreiz für Schiffe mit LNG-, aber auch mit Methanol-Antrieb, zu bieten:

- Fahrzeuge, die ausschließlich von LNG und Methanol angetrieben werden, erhalten folgende Rabatte :
 - im ersten Anlaufjahr 50 %
 - im zweiten Anlaufjahr 25 %
 - im dritten Anlaufjahr 15%
- Fahrzeuge, die über ein Dual Fuel System verfügen, erhalten folgende Rabatte auf die zu zahlende Raumgebühr:
 - im ersten Anlaufjahr 25 %
 - im zweiten Anlaufjahr 12,5 %
 - im dritten Anlaufjahr 7,5 %

Intention ist es, den Schiffsbetreibern klare Anreize und Randbedingungen für den Einsatz dieser emissionsarmen Treibstoffe zu bieten und damit die Einführung und Umstellung zu beschleunigen.

5.3.1.2 Verleihung des greenports Awards



Unter der Marke „greenports“ verfolgen die bremischen Häfen seit 2009 ihre Nachhaltigkeitsstrategie. Erstmals im Jahr 2014 verliehen, wird der *greenports Award* nun jährlich dem emissionsärmsten Schiff, welches die Häfen Bremen und Bremerhaven während eines Jahres angelaufen hat, übergeben. Darüber hinaus wird die Reederei bzw. der Charterer ausgezeichnet, der die emissionsärmste Flotte nachweisen kann.

Der greenports Award ist zwar nicht dotiert, stellt aber sowohl für das Schiff und natürlich die dazugehörige Reederei/den dazugehörigen Charterer, als auch die Reederei/den Charterer als Preisträger selbst, eine stark positiv behaftete öffentliche Wahrnehmung dar.

Soweit es möglich ist, findet die Verleihungszeremonie an Bord des Schiffes selbst statt. Hierdurch wird auch den Besatzungen der Schiffe deutlich gemacht, welche Rolle der Umweltschutz einnimmt und, dass auch sie hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Zudem schafft die Verleihung des Awards an Bord Begegnungsmomente, die es mit großer Wahrscheinlichkeit sonst nie gegeben hätte.

Nachdem erstmals für das Jahr 2013 die Kohlendioxid-Emissionen der bremenports durch den Ankauf von sogenannten Moorland-Zertifikaten kompensiert wurden (siehe Kapitel 5.3.2), ist dies symbolisch auch für die Emissionen eines Anlaufes des Gewinner-Schiffes „Wilson-Dover“ in 2014 umgesetzt worden. Eine entsprechende Urkunde wurde den Preisträgern übergeben. Dieser symbolische Zusatzpreis sollte die Sensibilität für bisher unvermeidene Emissionen erhöhen und Möglichkeiten der nachträglichen regionalen Neutralisierung von CO₂-Emissionen aufzeigen.

Umsetzung

Die Auswahl der auszuzeichnenden Schiffe und Flotten findet auf Grundlage der ESI-Werte statt. Da alle Schiffe halbjährlich neu eingestuft werden – maßgeblich ist hier die Art des gebunkerten Kraftstoffes – wird für den greenports Award aus den daraus resultierenden unterschiedlichen Werten der Durchschnitt über das betrachtete Jahr gebildet. Als weitere Bedingung muss erfüllt sein, dass das Schiff mehrmals die bremischen Häfen angelaufen haben muss, um regelmäßige Hafenkunden gegenüber einmaligen Hafennutzern zu würdigen. Für den Reederei/Charterer-Award gibt entsprechend der Durchschnittswert über die gesamte Flotte den Ausschlag.

Preisverleihung und Gewinner in 2013

Die ersten greenports Awards gingen für das emissionsärmste Schiff an den Autotransporter „Morning Linda“ und für die emissionsärmste Flotte an die Reederei EUKOR Car Carriers.

Der Autotransporter unter Panama-Flagge mit überwiegend koreanischer Besatzung läuft Bremerhaven drei- bis viermal im Jahr an. Das

Panmax-Schiff gehört mit einer Stellplatzkapazität von über 8.000 CEU (Car Equivalent Units) zu den größten PCTC (Pure Car/Truck Carrier) der Welt. Es wird im Dienst zwischen Europa und Asien eingesetzt.



Abb. 4: Preisverleihung an Bord der Morning Linda

Die folgenden zwei Tabellen zeigen jeweils die Top 10 der beiden Kategorien (Schiff bzw. Reederei/Charterer) in denen der greenports Award verliehen wird:

Top 10 Schiffe 2013				
Rang	IMO Nr.	Name	Reederei/Charterer	ESI-Score
1	9383106	Morning Linda	EUKOR	45,4
2	9316139	Aida	Wallenius Wilhelmsen Logistics	44,2
3	9383417	Morning Lisa	EUKOR	43,1
4	9377523	Tirrana	Wallenius Wilhelmsen Logistics	41,5
5	9383429	Morning Lynn	EUKOR	41,5
6	9332925	Faust	Wallenius Wilhelmsen Logistics	40,9
7	9383431	Morning Lucy	EUKOR	40,5
8	9377494	Aniara	Wallenius Wilhelmsen Logistics	38,9
9	9357303	Graceful Leader	NYK Line	38,8
10	9441570	Heroic Leader	NYK Line	38,7

Top 10 Reedereien 2013		
Rang	Reederei/Charterer	ESI-Score
1	EUKOR Car Carriers INC.	35,6
2	Wilson Euro Carriers AS	32,7
3	Hanjin Shipping	31,8
4	hjh shipmanagement GmbH & Co KG	30,2
5	Flinter	29,3
6	Jr Shipping BV	28,1
7	Seaspan Corporation	28,1
8	NYK Line	28,1
9	Hamburg Süd	27,9
10	Wallenius Wilhelmsen Logistics	27,2

EUKOR ist mit mehreren Schiffseinheiten in der Liste der besten Zehn vertreten. Sie weisen hohe Teilbewertungen bei Schwefel- und Stickoxiden auf, die sich aufgrund der Nutzung von Kraftstoffen mit relativ niedrigen Schwefelanteilen und der verhältnismäßig niedrigen Stickoxid-Werte der Antriebsmaschinen ergeben. Die Reederei bestätigte, einen eigenen Beitrag zum Umweltschutz leisten zu wollen. Zudem entspricht eine gute Umweltperformance den Kundenwünschen nach umweltfreundlichen Lieferketten.

Preisverleihung und Gewinner in 2014

Den Preis für das emissionsärmste Schiff, welches die bremischen Häfen im Jahr 2014 angelaufen hat, erhielt der Stückgutfrachter „Wilson Dover“ der Reederei Wilson ASA. Diese Reederei erhielt gleichzeitig auch den Reederei-Award. Die Verleihung fand im Rahmen der Sustainable Shipping Konferenz in Bremen statt.



Abb. 5: Verleihung des greenports Awards 2014

Die folgenden zwei Tabellen zeigen jeweils die Top 10 der beiden Kategorien (Schiff bzw. Reederei/Charterer) in denen der greenports Award verliehen wird:

Top 10 Schiffe 2014				
Rang	IMO-Nr.	Name	Reederei/Charterer	ESI-Score
1	9005754	Wilson Dover	Wilson EuroCarriers AS	41,8
2	9377494	Aniara	Wallenius Wilhelmsen Logistics	40,7
3	9383106	Morning Linda	EUKOR Car Carriers INC.	40,2
4	9320245	Gerd Maersk	Maersk Line	40,1
5	9332937	Fidelio	Wallenius Wilhelmsen Logistics	39,8
6	9332925	Faust	Wallenius Wilhelmsen Logistics	39,7
7	9383431	Morning Lucy	EUKOR Car Carriers INC.	38,4
8	9357327	Garnet Leader	NYK Line	37,7
9	9605798	Tosca	Wallenius Wilhelmsen Logistics	37,2
10	9316139	Aida	Wallenius Wilhelmsen Logistics	35,8

Top 10 Reedereien 2014		
Rang	Reederei/Charterer	ESI-Score
1	Wilson EuroCarriers AS	34,2
2	Rederi AB Veritas Tankers	33,9
3	EUKOR Car Carriers INC.	31,7
4	Splitt Chartering ApS	26,3
5	Wallenius Wilhelmsen Logistics	24,2
6	NYK Line	23,7
7	Finnlines Deutschland GmbH	23,1
8	Flinter	22,5
9	CMA CGM	20,9
10	Mediterranean Shipping Company S.A.	20,4

Der 87 Meter lange Stückgutfrachter „Wilson Dover“ unter Barbados-Flagge läuft Bremen unregelmäßig an. Wilson-Schiffe werden im europäischen Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt. Die Wilson Dover ist Teil einer Flotte von über 100 Schiffen, dazu gehören Massen- und Stückgutfrachter zwischen 1500 und 8500 DWT sowie Container- und Systemschiffe. Bereits bevor zu Beginn des Jahres 2015 die strengeren Schwefelgrenzwerte in den Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECAs) eingeführt wurden, hat die Wilson Dover bereits Marinedieselöl mit einem Schwefelgehalt von 0,1% eingesetzt und somit hohe Teilbewertungen für den Schwefelausstoß erreichen können. Zudem verfügt das Schiff über einen Landanschluss zur Stromversorgung.

5.3.1.3 Umweltaspekte

Emissionen, die durch die Seeschifffahrt erzeugt werden, werden zunehmend als Problem bei den Bemühungen zur Luftreinhaltung in Hafenstädten und Küstenzonen erkannt und beschrieben. Insbesondere Schwefel- und Stickoxide sowie Feinstäube haben einen direkten Einfluss auf die Luftqualität in der Umgebung. Die Reduzierung der Kohlendioxidemissionen ist erforderlich, um die weltweiten Anstrengungen zum Klimaschutz zu unterstützen. Dabei sind Häfen und Schifffahrt wesentliche Bestandteile der globalen Transportketten.

5.3.1.4 Beteiligte Akteure

Nachdem die ersten, der an der Entwicklung des ESI beteiligten Häfen 2011/2012 entsprechende Rabatte eingeführt haben, nehmen mittlerweile 41 Häfen und andere Anbieter von Anreizsystemen weltweit teil. Insgesamt sind 3810 Seeschiffe in der Datenbank verzeichnet und bewertet.

Die bremischen Häfen nehmen an den Arbeitsgruppentreffen der World Port Climate Initiative (WPCI – unter dem Dach der International Association of Ports and Harbours) teil, in denen unter anderem an der Weiterentwicklung und -nutzung des ESI gearbeitet wird. Das Rabattprogramm der bremischen Häfen wird zwischen SWAH und bremenports abgestimmt und durch den Senat verabschiedet.

Kontaktperson:	Karina Wieseler
Position:	Hafenentwicklung; Nachhaltige Schifffahrt
Adresse:	bremenports GmbH & Co. KG Am Strom 2 27568 Bremerhaven, Germany
Telefon:	+49 (0) 471 / 30901-154
Fax:	+49 (0) 471 / 30901-532
E-Mail:	Karina.Wieseler@bremenports.de
Webseite:	www.bremenports.de www.greenports.de

5.3.2 Über die CO₂-neutrale Hafengesellschaft zum CO₂-neutralen Hafen

Die Energieversorgung aus fossilen Quellen ist schon lange ein weltweit bedeutsames Thema und fand ursprünglich starke Beachtung aufgrund spezifischer Auswirkungen, wie Luftverschmutzung, Atemwegserkrankungen, saurer Regen, Waldsterben und der Begrenztheit fossiler Rohstoffquellen.¹³

Vor allem der globale Anstieg des CO₂-Gehaltes in der Atmosphäre wird seit vielen Jahren als ursächlich für den globalen Klimawandel angesehen, wobei der Klimawandel international unterschiedlichste Effekte (Abschmelzen der polaren Eisschilder und Gletscher, Meeresspiegelanstieg, Klimaänderungen) auslöst. Damit gehen gesellschaftliche Bedrohungen für ganze Regionen einher, deren Folgen existenzielle Bedeutung haben.¹⁴ Im Rahmen des Stern-Reports zum Thema „Review on the Economics of Climate Change“ wurde deutlich, dass die vorsorgenden frühzeitigen Klimaschutz-Investitionen zur Eindämmung des Klimawandels um ein Vielfaches geringer sind, als die Kosten, die entstehen, wenn die durch den Klimawandel ausgelösten Veränderungen durch gesellschaftliche Anpassungsmaßnahmen finanziert werden müssen.¹⁵

Durch Klimaschutzklärungen wurden Voraussetzungen geschaffen, um durch gemeinsames Handeln den Klimawandel zu begrenzen. In diesen Rahmen sind auch die nationalen¹⁶ und regionalen¹⁷ Klimaschutzziele sowie die sektorbezogenen Erklärungen der IAPH (World Ports Climate Declaration¹⁸) und PIANC (Think Climate¹⁹) einzuordnen.

Die World Ports Climate Declaration hat der Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen 2008 in Rotterdam für die Freie Hansestadt Bremen unterzeichnet. Zusätzlich hat die bremische Hafengesellschaft bremenports in 2009 ihre Nachhaltigkeitsstrategie greenports vorgestellt, in deren Rahmen auch der Klimaschutz eine zentrale Rolle einnimmt.²⁰

Die bremenports hat sich die Realisierung des CO₂-neutralen Hafens als mittelfristiges Ziel gesetzt und verfolgt dies mit Unterstützung des Bremer Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen.

5.3.2.1 Projektbeschreibung

Anliegen / Zielsetzung

Wirksamer Klimaschutz setzt die Kenntnis der eigenen Emissionen, Energieverbräuche und Einflussmöglichkeiten voraus. Als grundlegende Analysen sind der CO₂-Fußabdruck der Hafenmanagementgesellschaft sowie der Hafeninfrastruktur zu ermitteln gewesen. Dies erfolgte bisher im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung, die seit 2012 nach dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI) durchgeführt und jeweils extern überprüft wurde.²¹

¹³ MEADOWS et al. (1972): Die Grenzen des Wachstums – Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit.

¹⁴ <http://www.ipcc.ch/>

¹⁵ STERN REVIEW (2006): The Economics of Climate Change

¹⁶ <http://www.bmub.bund.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/>

¹⁷ http://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/klima_und_energie/klimaschutz-24312

¹⁸ <http://www.wpci.nl/docs/Declaration.pdf>

¹⁹ <http://www.pianc.org/thinkclimatesupport.php>

²⁰ <http://www.i2b.de/fileadmin/Media/i2b/pdf/greenports.pdf>

²¹ <http://www.bremenports.de/unternehmen/unsere-kompetenzen/greenports>



Abb. 6: erfasste Emissionsbereiche²²

Da die Umstellung des Fuhrparks auf verbrauchsarme Fahrzeuge bzw. auf E-Fahrzeuge und die Umstellung der Elektrizitätsversorgung aus erneuerbaren Energiequellen schon seit 2010 verfolgt werden²³, zeigen schon die ersten CO₂-Analysen deutlich reduzierte CO₂-Emissionen.

➤ **Stand und Entwicklung der CO₂-Emissionen**

Abbildung 7 zeigt jeweils in Summe die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Emissionen für bremenports und die Hafeninfrastruktur für die Jahre 2012 bis 2014. Deutlich ablesbar ist die Reduktion des CO₂-Fußabdrucks um 21%. Die Managementgesellschaft bremenports hat damit bereits ab 2013 das Ziel der CO₂-Neutralität für den Unternehmensbereich erreicht.

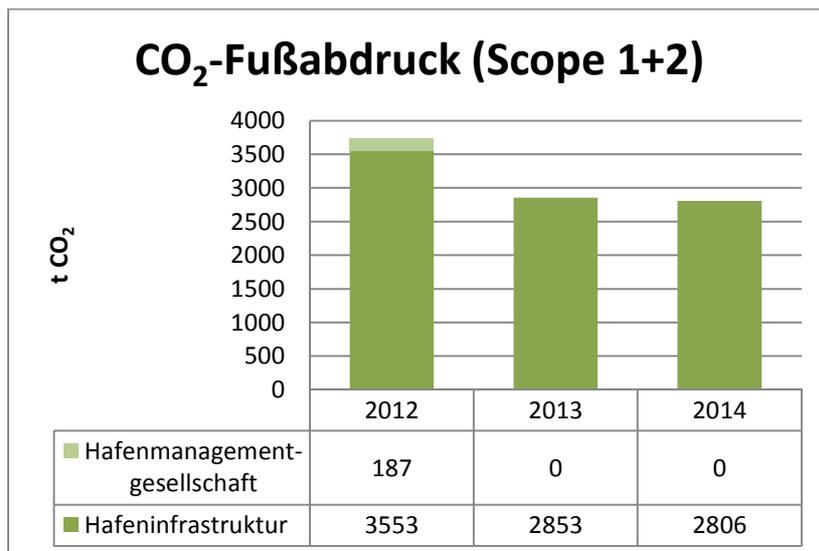


Abb. 7: CO₂-Emissionen der bremischen Häfen (öffentlicher Bereich)

²² bremenports GmbH & Co. KG (2015): Nachhaltigkeitsbericht 2014

²³ bremenports (2011): Nachhaltig denken und handeln 2010/2011;

<http://www.bremenports.de/unternehmen/mediathek/downloads>

Die in den Jahren 2012 bis 2014 erreichten Emissionsreduktionen lassen sich wie folgt aufschlüsseln, wobei sich insbesondere der Bezug von Ökostrom emissionsmindernd auswirkte:

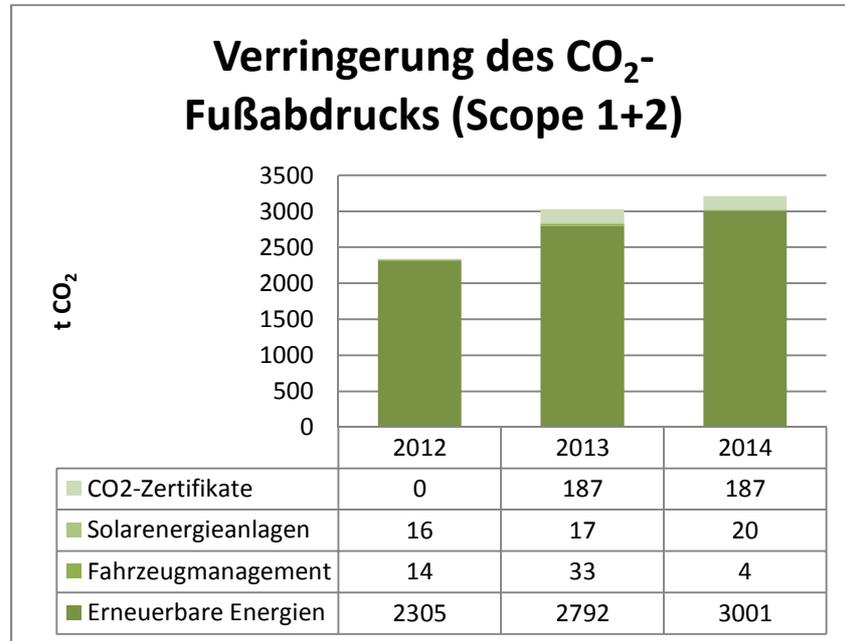


Abb. 8: CO₂-Reduktion in den bremischen Häfen (öffentlicher Bereich)

Der hiermit verbundene deutliche Emissionsminderungseffekt – auch schon im Bereich der verbrauchsstarken Hafeninfrastuktur - um mehr als 50% ist Abbildung 9 zu entnehmen.

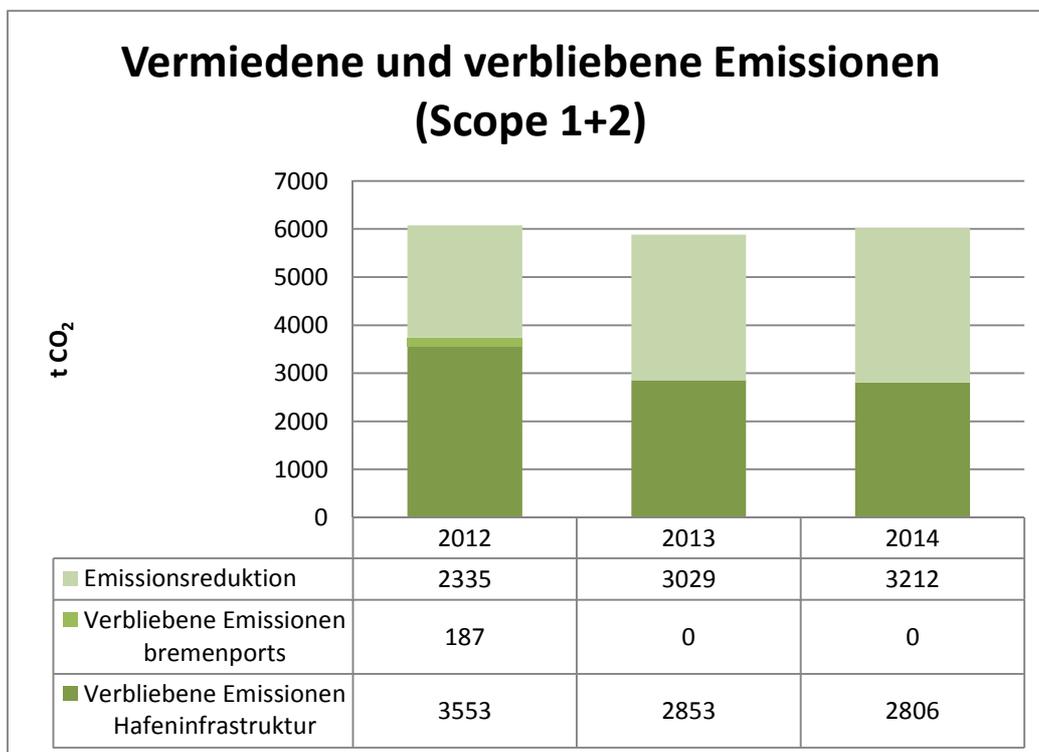


Abb. 9: Vermiedene und verbliebene CO₂-Emissionen in den bremischen Häfen (öffentlicher Bereich)

➤ **Der CO₂-neutrale Hafen als Ziel**

Seit 2014 verfolgen wir das Ziel auf einen CO₂-neutralen Hafen hin zu arbeiten. Neben der weiteren Reduktion der direkten und indirekten Energieverbräuche und der Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien soll dieses Ziel unter Berücksichtigung einer lokalen Kompensation von Treibhausgasemissionen erreicht werden. Ziel und zugeordnete Maßnahmen sind im greenports-Programm²⁴ näher dargestellt:

ASPEKT	ZIEL	MASSNAHME	STATUS	TERMIN 2014	
Klimaschutz & Energiemanagement	CO ₂ -Neutralität des Hafens anstreben durch die Reduktion der direkten und indirekten Energieverbräuche, die Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien und der lokalen Kompensation von Treibhausgasemissionen	Einführung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001	angestoßen	2016	
		Implementierung einer Energiecontrolling-Software als Analysetool	angestoßen	2017	
		Maßnahmen im Scope 1			
		Regelung zur vorrangigen Nutzung von E-Fahrzeugen im Stadtverkehr am jeweiligen Standort	geplant	offen	
		Ersatz weiterer herkömmlicher Fahrzeuge durch E-, Hybrid- oder Erdgas-Fahrzeuge	geplant	offen	
		Maßnahmen im Scope 2			
		Neues energiesparendes Verfahren zum Kathodischen Korrosionsschutz an der Stromkaje in Betrieb nehmen	angestoßen	2016	
		Austausch der Wellenkammerbeleuchtung an der Stromkaje mit LED	angestoßen	2016	
		Installation einer Teststrecke mit LEP/LED Beleuchtung	angestoßen	2017	
		Anlagen identifizieren, die noch mit herkömmlichen Strom betrieben werden, (z. B. die Straßenbeleuchtung in Bremen), und diese auf Ökostrom umstellen	geplant	offen	
		Maßnahmen im Scope 3			
		Für das Pendeln mit dem Fahrrad im Rahmen von Gesundheitstagen und der jährlichen Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK/ADFC) werben.	angestoßen	2015	
		Durchführung einer Mitarbeiterumfrage zum Pendelverkehr	geplant	2016	
		Analyse möglicher CO ₂ -Reduktionen im Zusammenhang mit Geschäftsreisen (z. B. durch Reduktion der Flugkilometer, Ökostrombezug bei Deutschen Bahnfahrten)	geplant	offen	
		Erreichbarkeit der bremenports Dienstgebäude mit dem ÖPNV optimieren	geplant	offen	
Sukzessive Erweiterung der GHG-Scopes 3 auf den Gesamthafen	geplant	offen			

Abb. 10: Auszug aus dem greenports Programm

➤ **Neutralisierung unvermeidbarer Emissionen für die Managementgesellschaft (CO₂-neutrale Hafengesellschaft)**

Das Bekenntnis zum Klimaschutz sollte auch dann nicht aufhören, wenn die Initiativen zwar erfolgreich sind, aber immer noch Restemissionen verbleiben, die den Klimawandel vorantreiben. Hier wollen wir mit der Managementgesellschaft bremenports verantwortlich und vorbildlich handeln und die unvermeidbaren Restemissionen neutralisieren. Da diese im Wesentlichen lokal entstanden sind, ist es für uns von großer Bedeutung mit einer lokalen Kompensation auch eine Vor-Ort-Lösung zu finden, die für die Öffentlichkeit nachvollziehbar ist. Hierfür haben wir mit den Moorland-Klimaschutzzertifikaten²⁵ ein Projekt ausgewählt, welches von der Metropolregion Bremen-Oldenburg ausgezeichnet wurde und nach anerkannten Qualitätsstandards eine regionale Kompensation ermöglicht (vgl. Abb. 11). Zu

²⁴ bremenports (2015): Nachhaltigkeitsbericht 2014; S. 85 & 86

²⁵ http://www.moor-land.de/fileadmin/user/pdf/Moorland_Steckbrief-Klimamoor-Dorumer-Moor_final_web.pdf

diesem Zweck haben wir für alle im CO₂-Fußabdruck für die Jahre 2013 und 2014 ermittelten CO₂-Emissionen (Scope 1, 2 & 3) der bremenports Moorland-Zertifikate erworben (vgl. Abb. 12).

Mit jedem Zertifikat wird symbolisch ein Moorstück gekauft. Mit dem Ertrag wird die Wiedervernässung ermöglicht. Jedes Moorstück entspricht der Reduktionsleistung von etwa 1t Treibhausgase über die Projektlaufzeit von 20 Jahren. Es handelt sich hierbei um Mooregebiete in der Umgebung Bremerhavens, die, wie 95% aller Moore in der Vergangenheit trocken gelegt wurden, und nun wieder vernässt werden.



Abb. 11: Wiedervernässte Moorflächen im Dorumer Moor



Abb. 12: Für die bremenports erworbene Moorland-Klimaschutzzertifikate

Dieses Vorgehen hatte für die Managementgesellschaft folgende Effekte (vgl. Abb. 13): Die CO₂-Emissionen, die ohne die Anteile für Geschäftsreisen relativ gleichmäßig 187 t CO₂ betragen, haben sich durch verschiedene Initiativen (Downgrading im Fuhrpark, Nutzung von

regenerativem Strom in den Büroflächen, etc.) zur Emissionsreduktion auf diesem niedrigen Niveau eingependelt. Durch den Erwerb der CO₂-Zertifikate werden die Emissionen komplett neutralisiert.

Ab dem Jahr 2015 konnte auch für den Betriebsstrom der gemieteten Büroflächen der Bezug von Ökostrom vereinbart werden, so dass ab 2015 die bisherigen Emissionen im Bereich Strom komplett wegfallen.

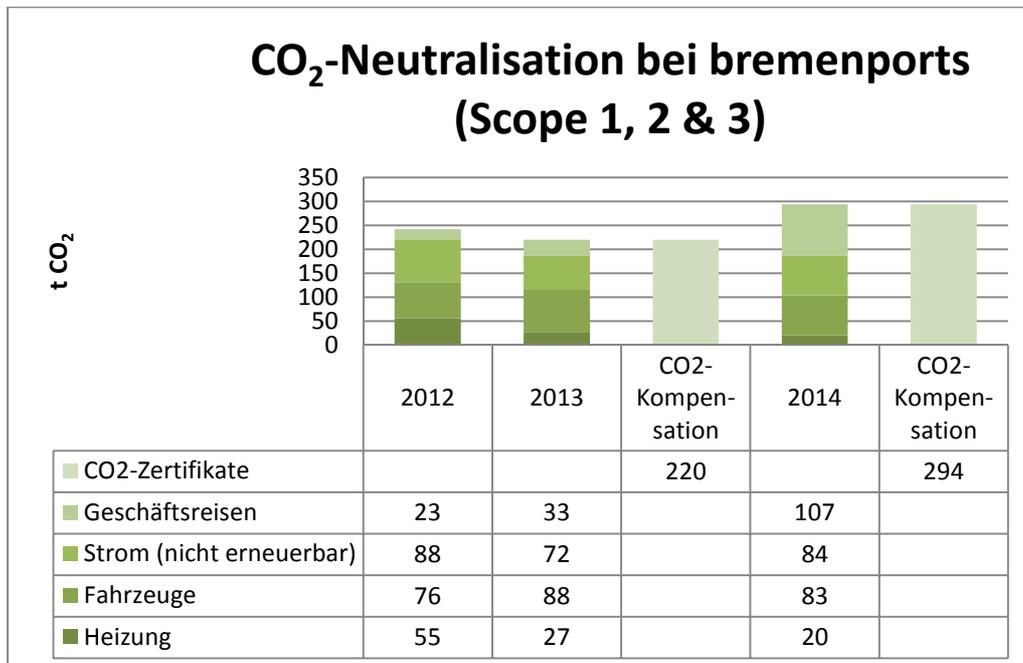


Abb. 13: Emissionsquellen und CO₂-Neutralisation bei bremenports (alle Scopes)

➤ Weitere Initiativen

Wie bereits dem Auszug aus dem greenports-Programm (vgl. Abb. 10) zu entnehmen ist, gibt es eine Reihe weiterer Initiativen, die uns dem Ziel eines CO₂-neutralen Hafens näher bringen sollen. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Unterstützung der Einführung von Flüssiggas (LNG) als emissionsarmer Treibstoff für die Schifffahrt. Unseres Erachtens ist dies technisch und zeitlich für viele Jahre eine notwendige Brückentechnologie bis Wasserstoffantriebe oder regenerativ erzeugtes Flüssiggas eine geeignete Alternative darstellt. Um die Verwendung voranzubringen haben wir das erste deutsche Binnenschiff mit Flüssiggasantrieb konstruieren und bauen lassen (vgl. Abb. 14) und wollen es noch in diesem Sommer in unserer Flotte in Betrieb nehmen.



Abb. 14: Stapellauf der für LNG-Antrieb vorgesehenen greenports 1

Durch die Einführung eines Energiemanagements wollen wir weitere Energieeinsparungs- und Effizienzsteigerungspotentiale ermitteln und die Basis dafür schaffen, das zeitliche Ziel zur Umsetzung des CO₂-neutralen Hafens genauer festlegen zu können. Die Erstzertifizierung nach DIN ISO 50001 wird noch in 2016 erfolgen.

Im Bereich der Hafenbeleuchtung wollen wir eine neuartige Plasma-Beleuchtung zum Einsatz bringen und erproben, zumal ihr erster Einsatz in nordamerikanischen Hafenstandorten als erfolgreich eingestuft wurde.

Mit Blick auf die CO₂-Emissionen in der Transportkette wollen wir neben der Unterstützung der o.g. neuen Treibstoffe mit Umweltrabatten bei den Hafengebühren (Basis bildet hier u.a. der ESI) und der jährlichen Verleihung des greenports Awards (vgl. Kap. 5.3.1.2) Anreize zur Emissionsreduktion setzen. Zudem werden wir unser Emissionsmodell ausbauen, welches neben CO₂ auch die Emissionen von SO_x, NO_x und Feinstaub umfasst, um mit besseren Kenntnissen zu geeigneten Lösungsansätzen zu kommen. Dazu gehört u.a. die Entwicklung eines CO₂-Tools mit dem Unternehmen für bestimmte Transportgüter (Container, Auto, usw.) geeignete Informationsquellen erhalten, um ihre Transportprozesse klimaschützend ausgestalten zu können.

5.3.2.2 Umweltaspekte

Mit dem gewählten Vorgehen und den Maßnahmen wollen wir nicht nur zu einem effektiven Klimaschutz beitragen, um vielen negativen Begleiterscheinungen vorzubeugen. Gleichzeitig sind die Schonung wertvoller fossiler Ressourcen und die Entwicklung einer auf erneuerbarer Energieversorgung fußenden Wirtschaft und Gesellschaft mit einer Reduzierung weiterer Umweltbeeinträchtigungen verbunden. Auch die Neutralisation bzw. Kompensation von unvermeidbaren CO₂-Emissionen leistet einen wichtigen Beitrag, um degenerierte Lebensräume wiederherzustellen und weitere klimaschädliche Emissionsquellen zu reduzieren.

5.3.2.3 Beteiligte Akteure

Die beschriebenen Aktivitäten benötigen eine enge Abstimmung zwischen der Managementgesellschaft einerseits und dem Gesellschafter andererseits, der in unserem Fall über die Politik die Öffentlichkeit vertritt. In dieser Konstellation muss für die nötige öffentliche Unterstützung immer wieder geworben und auf der anderen Seite öffentliche

Zielsetzungen mit Nachdruck verfolgt werden. Während die Wünsche unserer Hafenkunden berücksichtigt werden müssen, ist im Gegenzug auf die Chancen fortschrittlicher innovativer Ansätze ebenso hinzuweisen, wie auf Risiken verpasster Möglichkeiten. Insbesondere wissenschaftliche Einrichtungen sind ein hilfreicher Partner auf diesem Weg. Zudem sind viele NGOs wertvolle Diskussionspartner und Kontrolleure selbstgesetzter Ziele, zuweilen aber auch wichtige Partner für die Erreichung der gesetzten Ziele (Bsp.: Moorland-Projekt).

Kontaktperson:	Uwe von Barga
Position:	Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten
Adresse:	bremenports GmbH & Co. KG Am Strom 2 27568 Bremerhaven, Germany
Telefon:	+49 (0) 471 / 30901-550
Fax:	+49 (0) 471 / 30901-532
E-Mail:	Uwe.vonBarga@bremenports.de
Webseite:	www.bremenports.de www.greenports.de



Umweltbericht

KAPITEL 6



6 GEPLANTE MAßNAHMEN

Um die vorgenannten Ziele bezüglich der Umweltverträglichkeit zu erreichen, ist die Umsetzung folgender Maßnahmen geplant (siehe hierzu auch das greenports Programm im Nachhaltigkeitsbericht 2014):

- Einführung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001 bei bremenports
- Implementierung einer Energiecontrolling-Software als Analysetool
- Maßnahmen hinsichtlich direkter THG-Emissionen (Scope 1):
 - Regelung zur vorrangigen Nutzung von E-Fahrzeugen im Stadtverkehr
 - Ersatz weiterer herkömmlicher Fahrzeuge durch E-, Hybrid- oder Erdgas-Fahrzeuge
 - Ausstattung der eigenen Schiffe, speziell der Klappschuten mit LNG-betriebenen Antriebssystemen. Die erste neu gebaute LNG-betriebene Klappschute wird voraussichtlich in 2016 den Betrieb aufnehmen.
- Maßnahmen hinsichtlich indirekter energiebezogener THG-Emissionen (Scope 2):
 - Neues energiesparendes Verfahren zum kathodischen Korrosionsschutz an der Stromkaje in Betrieb nehmen
 - Austausch der Wellenkammerbeleuchtung an der Stromkaje mit LED
 - Installation einer Teststrecke mit LEP/LED-Beleuchtung
 - Anlagen identifizieren, die noch mit herkömmlichen Strom betrieben werden (z. B. die Straßenbeleuchtung in Bremen) und diese auf Ökostrom umstellen
- Maßnahmen hinsichtlich weiterer indirekter THG-Emissionen (Scope 3):
 - Für das Pendeln mit dem Fahrrad im Rahmen von Gesundheitstagen und der jährlichen Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK/ADFC) werben
 - Durchführung einer Mitarbeiterumfrage zum Pendelverkehr
 - Analyse möglicher CO₂-Reduktionen im Zusammenhang mit Geschäftsreisen (z.B.: durch Reduktion der Flugkilometer, Ökostrombezug bei Fahrten mit der Bahn)
 - Erreichbarkeit der bremenports Dienstgebäude mit dem ÖPNV optimieren
 - Sukzessive Erweiterung der GHG-Scopes 3 auf den Gesamthafen
- Materialverbräuche und Abfälle in Bau- und Instandhaltungsprojekten systematisch erheben
- Weiterbildungsangebote für ressourcenschonende Bauweisen und zur Verwendung recycelter Materialien anbieten
- Mittels Sedimentmanagementkonzept die Auswirkungen auf europäische Schutzgebiete/geschützte Arten reduzieren
- Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und bremenports sind bereit ein Folgeprojekt hinsichtlich Klimaanpassung der Drepteniederung als typische Küstenregion zu unterstützen. Anhand von mehreren Studien soll die Machbarkeit der Stärkung der Resilienz dieses Flachlands gegenüber den Bedrohungen des

Klimawandels untersucht werden, sofern die Finanzierung des Projekts erzielt werden kann. Davon ausgehend suchen die involvierten Partner kontinuierlich nach nationalen und internationalen Fördermitteln.

- Maßnahmen, die der Emissionsreduktion in der Schifffahrt dienen:
 - Ausgestaltung zusätzlicher Anreizsysteme in den bremischen Häfen (LNG-Rabatt)
 - Von 2016 an erhalten vierteljährlich bis zu 25 Schiffe mit einem Score von 40 oder mehr ESI Punkten einen Rabatt von 15% auf die Hafengebühren
 - Installation einer LNG-Tankstelle soll die Nutzung von LNG gegenüber anderen Treibstoffe fördern und somit Emissionen (wie Luftschadstoffe, CO₂ und Lärm) reduzieren
 - Evaluierung von Landstromversorgungsmöglichkeiten für die Seeschifffahrt
 - Neben den bereits installierten landseitigen Stromanlagen sollen weitere Kajen für Binnenschiffe mit Landstromanschlüssen ausgestattet werden, um die Emissionen (Lärm und Luftverschmutzung) durch Schiffsaggregate zu reduzieren
- Maßnahmen, die der Entsorgung von Schiffsabfällen in den Weltmeeren vorbeugen:
 - Anreize für die Schifffahrt zur Entsorgung von Müll im Hafen weiter ausbauen
- Maßnahmen, die die Marktreife biozidfreier Unterwasseranstriche unterstützen:
 - Einsatz biozidfreier Unterwasseranstriche in der eigenen Flotte und Mitwirkung an innovativen Testanwendungen
- Die Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß des GRI Standards weiter fortsetzen
- Die Terminalbetreiber-Gruppe Eurogate hat sich das Ziel gesetzt bis 2020 gegenüber 2008 20% der Energie je umgeschlagenem Container einzusparen. Dies bedeutet eine Reduktion von 1% pro Jahr über die nächsten Jahre. Zudem sollen der Anteil an erneuerbaren Energien erhöht und das Investment in Windenergie gesteigert werden.
- Des Weiteren hat Eurogate damit begonnen ein Energiemanagement gemäß ISO 50001 zu implementieren. In den kommenden Jahren, vor allem ab 2018, werden große Energieeinsparungen erwartet, die momentan vorbereitet werden. In 2015 hat Eurogate einen Test mit einem 45 Meter hohen LED-Lampenmast durchgeführt. Sofern sich die Lichtleistung als beständig erweist, wird diese Technologie in größerem Rahmen bei Eurogate installiert werden.



Umweltbericht
KAPITEL 7



7 BILDNACHWEISE UND KONTAKTINFORMATIONEN

Bildnachweise

Titelbild: Krijn Hamelink
Abbildung 1: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 2: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 3: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 4: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 5: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 6: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 7: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 8: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 9: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 10: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 11: Henning Kunze
Abbildung 12: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 13: bremenports GmbH & Co. KG
Abbildung 14: bremenports GmbH & Co. KG

Kontaktinformationen

Herausgeber Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Zweite Schlachtpforte 3
D-28195 Bremen
www.wirtschaft.bremen.de

bremenports GmbH & Co. KG
Am Strom 2
27568 Bremerhaven
www.bremenports.de

Koordination: Dr. Carola Lampe, SWAH

Texte: Jochen Kreß, SWAH
Uwe von Bargen, bremenports
Teresa Haberberger, bremenports
Karina Wieseler, bremenports

Bremen, Bremerhaven, Juli 2016 (Redaktionsschluss)

greenports

:

www.wirtschaft.bremen.de
www.bremenports.de
www.greenports.de



GOLD Community
bremenports GmbH & Co. KG

2016